

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

Date de parution : lundi 7 novembre 2011

RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS DU STIF



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

**N°85- septembre 2011
Conseil du 5 octobre 2011**

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 - Patrimoine</u>	
Délibération du conseil n° 2011-0762 du 5 octobre 2011 – Décision modificative n° 2 au BP 2011.....	11
Délibération du conseil n° 2011-0763 du 5 octobre 2011 – Transfert des biens entre le STIF et la RATP en application des dispositions de la loi ORTF du 8 décembre 2009.....	32
Délibération du conseil n° 2011- 0764 du 5 octobre 2011 – Avis du conseil du STIF sur le projet de décret relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire.....	33
<u>Contrats, conventions financières</u>	
Délibération du conseil n° 2011-0765 du 5 octobre 2011 – Adoption d’un mandat de négociation des contrats STIF-RATP et STIF-SNCF.....	36
Délibération du conseil n° 2011-0787 du 5 octobre 2011 – Services routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°1 au contrat d’exploitation de type 2 – Avenant n° 1 à la convention partenariale – Réseau APOLO 7.....	46
Délibération du conseil n° 2011-0788 du 5 octobre 2011 - Services routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°3 au contrat d’exploitation de type 2 – avenant n°2 à la convention partenariale – Réseau CASQY.....	56
Délibération du conseil n° 2011-0789 du 5 octobre 2011- Services routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°1 au contrat d’exploitation de type 2 – avenant n°1 à la convention partenariale – Réseau Est Seine-et-Marne et Montois.....	67
Délibération du conseil n° 2011-0790 du 5 octobre 2011 - Services routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°1 au contrat d’exploitation de type 2 – Réseau ORGEBUS-GENOVBUS.....	77
Délibération du conseil n° 2011-0791 du 5 octobre 2011 - Services routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°2 au contrat d’exploitation de type 2 – avenant n°1 à la convention partenariale – Réseau Interurbain de Rambouillet.....	82

Délibération du conseil n° 2011-0792 du 5 octobre 2011 - Services routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 - avenant n°2 à la convention partenariale - Réseau Les Ulis-Massy-Saclay.....	93
Délibération du conseil n° 2011-0793 du 5 octobre 2011 - Services routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 - avenant n°1 à la convention partenariale - Réseau Mobilien Seine-et-Marne Express Transdev - 051 177 018 Meaux (SNCF) - Torcy - Serris - Melun (RER) - 051 377 019 Torcy - Chelles - Tremblay-en-France (Roissy CDG) - 067 377 069 Meaux (SNCF) - Serris (Val d'Europe) France.....	104
Délibération du conseil n° 2011-0794 du 5 octobre 2011 - Services routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 - Réseau Mobilien Marne-et-Morin 067 067 062.....	118
Délibération du conseil n° 2011-0795 du 5 octobre 2011 - Services routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 - avenant n°1 à la convention partenariale - Réseau PEP'S.....	122
Délibération du conseil n° 2011-0796 du 5 octobre 2011 - Services routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 - Réseau Périurbain de Mantes.....	133
Délibération du conseil n° 2011-0797 du 5 octobre 2011 - Services routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 - Réseau Plaine de Versailles.....	138
Délibération du conseil n° 2011-0798 du 5 octobre 2011 - Services routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 - avenant n°1 à la convention partenariale - Réseau Saint Rémy-lès Chevreuse.....	143
Délibération du conseil n° 2011-0799 du 5 octobre 2011 - Services routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 - avenant n°1 à la convention partenariale - Réseau Sit'Bus Stigo.....	152
Délibération du conseil n° 2011-0801 du 5 octobre 2011 - Services routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 - avenant n°1 à la convention partenariale - Réseau Sol'R.....	164
Délibération du conseil n° 2011-0802 du 5 octobre 2011 - Services routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 - Réseau Seine-et-Marne Express Procars.....	175
Délibération du conseil n° 2011-0803 du 5 octobre 2011 - Services routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 - Réseau Seine-et-Marne Express Transdev.....	179
Délibération du conseil n° 2011-0804 du 5 octobre 2011 - Services routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 - Réseau Seine-et-Marne Express VEOLIA.....	183
Délibération du conseil n° 2011-0805 du 5 octobre 2011 - Services routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°5 au contrat TRA.....	187
Délibération du conseil n° 2011-0806 du 5 octobre 2011 - Services routiers	

de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau urbain de Rambouillet.....	196
Délibération du conseil n° 2011-0807 du 5 octobre 2011 - Services routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 – avenant n°1 à la convention partenariale – Réseau Valbus élargi.....	201
Délibération du conseil n° 2011-0808 du 5 octobre 2011 - Services routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau Val d'Yerres.....	207
Délibération du conseil n° 2011-0809 du 5 octobre 2011 - Services routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 – avenant n°1 à la convention partenariale – Réseau Versailles Grand Parc – Le Chesnay.....	211
<u>Marchés</u>	
Délibération du conseil n° 2011-0766 du 5 octobre 2011 – Marché 2011-50 – Analyse des conditions d'exploitation de la ligne A du RER et modélisation dynamique de la relève des conducteurs à Nanterre Préfecture.....	223
Délibération du conseil n° 2011-0767 du 5 octobre 2011 – Accord-cadre 2011-59 – Fourniture de logiciels standards pour postes de travail et serveurs	224
Délibération du conseil n° 2011-0768 du 5 octobre 2011 – Marché 2011-61 conduite de l'étude d'opportunité d'un système tarifaire fondé sur des unités transport en IDF.....	225
Délibération du conseil n° 2011-0769 du 5 octobre 2011 – Marché 2011-62 Assistance à maîtrise d'ouvrage portant sur le management de projet, l'ordonnancement et la planification des tâches pour le TCSP Vallée de la Seine et le tramway RD 5.....	226
Délibération du conseil n° 2011-0770 du 5 octobre 2011 – Marché 2011-66 Assistance à la réalisation de la communication légale d'enquêtes publiques et d'opérations annexes ou connexes.....	227
Délibération du conseil n° 2011-0771 du 5 octobre 2011 – Marché 2011-72 Assistance à maîtrise d'ouvrage planification management de projet dans le cadre de l'extension du T3 à la Porte d'Asnières.....	228
<u>Grands projets d'investissement</u>	
Délibération du conseil n° 2011-0772 du 5 octobre 2011 – Convention de financement des études du DOCP à l'enquête d'utilité publique – Arc Est proche du réseau complémentaire structurant du schéma d'ensemble du Grand Paris.....	229
Délibération du conseil n° 2011-0773 du 5 octobre 2011 – Désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 – Schéma de principe - Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique - Convention de financement des études d'avant-projet.....	253
Délibération du conseil n° 2011-0774 du 5 octobre 2011 – Prolongement de la ligne 4 du métro – Avant-projet de la phase 2 de Montrouge à Bagneux.....	282
Délibération du conseil n° 2011-0775 du 5 octobre 2011 – RER D - Seconde	

tranche d'avant-projet relatif au RER D+ - Mise en place du KVBP entre Gare du Nord et Pierrefitte Stains – Aménagements du terminus de Goussainville phase 2 – Mesures environnementales et aménagements de gares..... 309

Délibération du conseil n° 2011-0777 du 5 octobre 2011 – Tramway sur la RD 5 – Convention de financement des études DOCP, concertation préalable, schéma de principe et enquête publique..... 340

Qualité de service et matériel roulant

Délibération du conseil n° 2011-0778 du 5 octobre 2011 – Schéma directeur du matériel roulant – Acquisition d'un nouveau matériel RER..... 377

Offre de transport

Délibération du conseil n° 2011-0779 du 5 octobre 2011 – Avenant n°1 à la convention de délégation de compétence à la ville de Domont pour l'organisation d'une desserte de niveau local..... 378

Délibération du conseil n° 2011-0780 du 5 octobre 2011 – Délégation de compétence à la communauté de communes de l'Orée de la Brie pour l'organisation d'une desserte de niveau local – Service de transport à la demande Proxi'Bus..... 381

Transports scolaires

Délibération du conseil n° 2011-0781 du 5 octobre 2011 – Délégation de compétence à la commune de Gagny..... 414

Délibération du conseil n° 2011-0782 du 5 octobre 2011 – Délégation de compétence à la commune de Jeufosse..... 433

Délibération du conseil n° 2011-0783 du 5 octobre 2011 – Délégation de compétence à la commune de Maurepas..... 456

Délibération du conseil n° 2011-0784 du 5 octobre 2011 – Délégation de compétence à la ville de Saint Germain de la Grange..... 478

Divers

Délibération du conseil n° 2011-0785 du 5 octobre 2011 – Gratuité à l'occasion de la mise en service du prolongement de la ligne 8 de métro..... 490

Délibération du conseil n° 2011-0786 du 5 octobre 2011 – Avenant n°2 à la convention relative à l'apport financier de l'Etat pour la réalisation de l'enquête globale transport 2009-2010..... 491

Délibération du conseil n° 2011-0810 du 5 octobre 2011 – convention cadre de maîtrise foncière avec l'Etablissement public foncier d'île-de-France (EPFIF) – Rectification d'erreur matérielle..... 494

Décisions de la directrice générale

Offre de transport

Décision de la directrice générale n°2011-0756 du 02/09/2011 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-276 "Puteaux (La Défense) - Asnières

Gennevilliers (Gabriel Péri)" exploitée par l'entreprise " RATP ".....	503
Décision de la directrice générale n°2011-0757 du 02/09/2011 portant sur la modification de la ligne n°100-100-139 "Saint Ouen (RER) - Paris (Porte de la Villette)" exploitée par l'entreprise "RATP".....	504
Décision de la directrice générale n°2011-0758 du 02/09/2011 portant sur la modification de la ligne n°100-100-255 "Paris (Porte de Clignancourt) - Stains (Stains les Prévoyants)" exploitée par l'entreprise "RATP".....	505
Décision de la directrice générale n°2011-0759 du 02/09/2011 portant sur la modification de la ligne n°100-100-341 "Paris (Charles de Gaulle - Etoile) - Paris (Porte de Clignancourt)" exploitée par l'entreprise "RATP".....	506
Décision de la directrice générale n°2011-0760 du 02/09/2011 portant sur l'autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n°228-228-014 "Montceaux les Provins – Tournan en Brie RER " exploitée par l'entreprise "PROCARS".....	507
Décision de la directrice générale n°2011-0761 du 12/09/2011 portant sur la modification de la ligne n° 100-100-341 "Paris (Charles de Gaulle - Etoile) - Paris (Porte de Clignancourt)" exploitée par l'entreprise " RATP ".....	508
<u>Versement de transport</u>	
Décision de la directrice générale n° 2011-0812 du 20/09/2011 relative à l'exonération du versement de transport.....	509
Décision de la directrice générale n° 2011-0813 du 20/09/2011 relative à l'exonération du versement de transport.....	511
Décision de la directrice générale n° 2011-0814 du 20/09/2011 relative à l'exonération du versement de transport.....	513
Décision de la directrice générale n° 2011-0815 du 20/09/2011 relative à l'exonération du versement de transport.....	515
Décision de la directrice générale n° 2011-0817 du 22/09/2011 relative à l'exonération du versement de transport.....	517
Décision de la directrice générale n° 2011-0818 du 22/09/2011 relative à l'exonération du versement de transport.....	519
Décision de la directrice générale n° 2011-0819 du 22/09/2011 relative à l'exonération du versement de transport.....	521
Décision de la directrice générale n° 2011-0820 du 22/09/2011 relative à l'exonération du versement de transport.....	523
Décision de la directrice générale n° 2011-0821 du 22/09/2011 relative à l'exonération du versement de transport.....	525
Décision de la directrice générale n° 2011-0822 du 22/09/2011 relative à l'exonération du versement de transport.....	527
<u>Affaires tarifaires</u>	
Décision de la directrice générale n° 2011-0811 du 20/09/2011 – Indice « transport scolaire » pour l'année scolaire 2011/2012.....	529



Délibération n° 2011/0762

Séance du 5 octobre 2011

Décision modificative n°2 au BP2011

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° 2010/0703 du Conseil du STIF approuvant le budget initial 2011 ;
- Vu** la délibération n°2011/0460 du Conseil du STIF approuvant la décision modificative n°1 au budget 2011 ;
- Vu** le rapport n° 2011/0762 ;
- Vu** l'avis de la commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011;

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 2011 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

<table border="1"><tr><td style="width: 10%;"></td><td style="width: 10%;"></td><td style="width: 10%;"></td><td style="width: 10%;"></td><td style="width: 10%;"></td><td style="width: 10%;"></td><td style="width: 10%;"></td><td style="width: 10%;"></td><td style="width: 10%;"></td><td style="width: 10%;"></td></tr></table>											Désignation de l'établissement publicSTIF.....

POSTE COMPTABLE DE :

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

BUDGET 2011 - PROPOSITION DE DECISION MODIFICATIVE N° 2

EXERCICE 2011

(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 St Denis

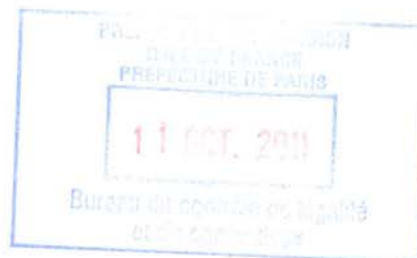
Département du Val de Marne

Département des Yvelines


Département de l'Essonne

Département du Val d'Oise

Département de Seine et Marne



REPUBLIQUE FRANCAISE

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

POSTE COMPTABLE DE :

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'Ile-De-France

DM2 2011

EXERCICE 2011

(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.7/10	III.A.	Vote du budget - Section de fonctionnement		
p.11/12	III.B.	Section d'investissement - Vue d'ensemble		
p.13/14	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.15	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.16		Annexes - Amortissements et provisions - Charges à répartir	X	
p.17		Annexes - Etat du personnel - Méthodes utilisées	X	
p.18		Annexes - Etat du suivi des autorisations de programme et des autorisations d'engagement -	X	
		Etat des recettes grevées d'une affectation spéciale		
p.		Annexes - Détail des opérations pour comptes de tiers		X
p.19		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 - DECISION MODIFICATIVE N° 2

1 – Dépenses

		Opérations de l'exercice (col 1)	Résultat reporté (col 2)	Restes à réaliser (col 3)	Cumul section (Col 1+2+3)
Fonctionnement	A1	5 125 046 469,40			5 125 046 469,40
Investissement	B1	426 155 360,30	2 230 666,42		428 386 026,72

2 – Recettes

		Opérations de l'exercice (col 1)	Résultat reporté (col 2)	Affectation (col 3)	Restes à réaliser (col 4)	Cumul section (Col 1+2+3)
Fonctionnement	A2	5 027 815 443,36	97 231 026,04			5 125 046 469,40
Investissement	B2	422 792 449,95		5 593 576,77		428 386 026,72

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	4 981 833 256,21	143 213 213,19	A1 5 125 046 469,40
014	Atténuations de produits		0,00	
60	Achats et var. de stocks	537 100,00	0,00	537 100,00
61	Services extérieurs	44 699 269,95		44 699 269,95
62	Autres services ext.	13 076 861,34		13 076 861,34
63	Impôts, Taxes et Vers.	62 991 535,17		62 991 535,17
64	Charges de personnel	20 012 968,00		20 012 968,00
65	Autres charges de gestion	4 738 880 521,75	0,00	4 738 880 521,75
66	Charges financières		0,00	
67	Charges exceptionnelles	105 000,00	0,00	105 000,00
022	Dépenses imprévues			
68	Dotations amo. et prov.	101 530 000,00	48 054 523,13	149 584 523,13
71	Produits stockés			
023	Virement à la section d'inv.		95 158 690,06	95 158 690,06
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	382 247 200,35	31 848 159,95	12 060 000,00	B1 426 155 360,30
10	Dotations, fonds divers				
13	Subvention d'investissement		31 848 159,95		31 848 159,95
16	Emprunts et dettes				
20	Immobilisations incorporelles	4 914 690,39			4 914 690,39
204	Subv. D'équipements versées	344 017 784,00			344 017 784,00
21	Immobilisations corporelles	18 660 968,96			18 660 968,96
23	Immobilisations en cours	1 457 000,00			1 457 000,00
26	Participations et CR				
27	Autres immobilisations financières	20 000,00		12 060 000,00	12 080 000,00
458	Services à comptabilité distincte	13 176 757,00			13 176 757,00
020	Dépenses imprévues				
Dépenses d'ordre		20 000,00		12 060 000,00	
18	<i>Compte de liaison : affectation</i>				
22	<i>Immo. reçues affect.</i>				
24	<i>Immo. affectées</i>				
19	<i>Différ. réalisation d'immo.</i>				
15	<i>Prov. Pour risques et ch.</i>				
29	<i>Provisions pour dépréciation des immo.</i>				
39	<i>Provisions dépréciation des stocks en cours</i>				
49	<i>Prov. dépr. des compte de tiers</i>				
481	<i>Charges à répartir sur pl. exercices</i>				
001 Solde d'exécution reporté					2 230 666,42

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

(2) Voir détail p.10-11 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	4 995 967 283,41	31 848 159,95	A2 5 027 815 443,36
013	Atténuations de charges			
70	Ventes marchandises			
71	Produits stockés			
72	Travaux en régie			
73	Taxes			
74	Dot, subv. particulières	1 430 337 424,49		1 430 337 424,49
75	Autres prod. de gestion courantes	3 369 411 358,92		3 369 411 358,92
76	Produits financiers	300 000,00		300 000,00
77	Produits exceptionnels	72 218 500,00	31 848 159,95	104 066 659,95
78	Reprise sur amo	123 700 000,00		123 700 000,00
79	Transfert de charges			
002	Résultat de fonctionnement reporté			97 231 026,04

Chap	INVESTISSEMENT	Montants en recettes voté total Opérations réelles	Opérations d'ordre (2)		TOTAL
			de section à section	à l'intérieur de la section.	
Recettes	d'investissement - Total	273 112 813,53	143 213 213,19	12 060 000,00	B2 428 386 026,72
10	Dotations, fonds divers	281 472,45			281 472,45
1068	Excédents de fonctionnement capitalisés	5 593 576,77			5 593 576,77
13	Subvention d'investissement	242 001 007,31			242 001 007,31
16	Emprunts et dettes	0,00			0,00
27	Autres immobilisations financières	12 060 000,00			12 060 000,00
458	Services à comptabilité distincte	13 176 757,00			13 176 757,00
Recettes d'ordre				12 060 000,00	
18	Compte de liaison : affectation				
22	Immo. reçues affect.				
24	Immo. affectées				
20	Immobilisations incorporelles				
21	Immobilisations corporelles		0,00	12 060 000,00	12 060 000,00
23	Immobilisations en cours				
26	Participations et CR				
19	Différ. réalisation d'immo.				
28	Amortis. des immo.		48 054 523,13		48 054 523,13
15	Prov. Pour risques et ch.				
29	Provisions pour dépréciation des immo.				
39	Provisions dépréciation des stocks en cours				
49	Prov. dépr. des compte de tiers				
59	Prov. Pr dépr. des comptes fi.				
481	Charges à répartir sur pl. exercices				
021	Virement de la section de fonct.		95 158 690,06		95 158 690,06
001	Solde d'exécution 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 AP listées en page 18

-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 mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 2	Vote du Syndicat
		DEPENSES DE L'EXERCICES (1)	5 092 529 607,24		32 516 862,16	(I)
014		Atténuations de produits				
60		Achats et var. de stocks	537 100,00			
	60611	Energies électricité	165 000,00			
	60617	Eau et assainiss.	20 000,00			
	60621	Combustibles	1 600,00			
	60622	Carburants	17 000,00			
	60628	Aut.four.non stockée	12 000,00			
	6063	Four.ent.petit équi	71 000,00			
	6064	Fournitures administ	139 500,00			
	6068	Autres mat.et fourni	101 000,00			
	607	Achats de marchand.	10 000,00			
61		Services extérieurs	41 494 391,60		3 204 878,35	
	6132	Locations immobil.	3 701 823,60			
	6135	Locations mobilières	182 500,00		22 000,00	
	614	Ch.locatives et copr	200 000,00		4 000,00	
	61522	Bâtiments	99 000,00			
	61551	Matériel roulant	29 500,00		12 000,00	
	6156	Maintenance	1 453 500,00		440 000,00	
	616	Primes d'assurances	206 500,00		8 400,00	
	6171	Etudes générales	10 502 667,00		-628 005,65	
	6173	Etudes de trafic	5 766 378,00		187 722,00	
	6174	Etudes divers CPER	13 691 005,00		2 601 995,00	
	6175	Etudes hors CPER sub	4 806 742,00		606 767,00	
	6181	Document.gle et tech	135 300,00			
	6184	Organis.de formation	350 000,00		-50 000,00	
	6185	colloq.et séminaires	369 476,00			

62		Autres services ext.	12 846 950,00		229 911,34	
	6225	Ind.comptable régis.	6 000,00			
	6226	Honoraires	50 000,00		30 000,00	
	6227	Frais act et content	130 000,00			
	6228	Divers (honoraires)	3 809,76			
	6231	Annonces et insert.	2 415 000,00			
	6232	Fêtes et cérémonies	75 600,00			
	6233	Foires et exposition	200 000,00			
	6237	Publications	1 800 000,00			
	6238	Divers	314 580,73			
	6241	Transports de biens	45 700,00		20 000,00	
	6251	Voy.dépôts, missions	76 300,00		-25 000,00	
	6255	Frais de déménagt	4 000,00			
	6257	Réceptions	252 900,00			
	6261	Frais d'affranchis.	100 100,00			
	6262	Frais de télécom.	277 800,00			
	627	Sces banc.et assimil	50 000,00		-45 448,00	
	6281	Concours divers	110 000,00		-15 000,00	
	6286	Frais nettoy.locaux	148 000,00		20 000,00	
	6287	Rembourt de frais	688 000,00			
	6288	Autres	6 099 159,51		245 359,34	
63		Impôts,Taxes et Vers.	62 991 035,17		500,00	
	6331	Verst de transport	304 220,00			
	6336	Cotisations au CNFPT	206 634,00			
	63512	Taxes foncières	305 000,00			
	63513	Autres impôts locaux	59 840,00			
	63514	Impots mat.roul IFER	62 100 000,17			
	6354	Droits d'enreg.timbr	181,00			
	6355	Taxes et imp.véhicul	160,00		500,00	
	6378	Taxes diverses	15 000,00			
64		Charges de personnel	18 712 243,00		1 300 725,00	
	64111	Rémunér. principale	3 350 000,00		210 000,00	
	64112	NBI, suppl. familial	165 603,00		5 600,00	
	64118	Autres indem.primes	1 743 230,00		200 000,00	
	64131	Rémunérations	5 450 375,00		55 125,00	
	64132	Supplément familial	91 310,00			
	64138	Autres indem.primes	1 839 100,00		500 000,00	
	6451	Cotisations URSSAF	2 684 800,00		75 000,00	
	6453	Cotis.caisses de ret	1 636 700,00		120 000,00	
	6456	Versement au FNC	55 125,00			
	64731	Versées directement	160 000,00		100 000,00	
	6475	Médecine du travail	25 000,00			
	6476	Restauration collect	300 000,00		35 000,00	
	6478	Autres chges sociale	151 000,00			
	6484	Remb.agents à dispos	1 050 000,00			
	6488	Autres charges	10 000,00			

65	Autres charges de gestion	4 732 897 488,09		5 983 033,66	
651	Redevances concess.	196 000,00		96 166,67	
654	Pertes s/créa.inéc	19 200,00			
6558	Autres contrib.oblig	50 900,00			
65621	PA QS	17 954 733,68		-6 324 241,49	
65622	PA Sécurité	9 123 690,87		-997 847,82	
65623	PA Accès corresponda	6 238 816,42		-1 049 341,01	
65624	PA Information QS	7 277 986,18		-2 108 217,68	
65625	PA Complém.CPER	10 084 071,91		-974 701,14	
65626	PA Etudes circul PDU	3 893,70		-3 893,70	
656411	Frais de recouvre.	30 024 179,16		300 000,00	
656412	Rembt aux employeurs	53 000 000,00			
6564221	Conventions P M R	11 750 000,00			
6564223	Convent.polit. ville	3 503 923,00			
6564224	PDU	652 200,00			
65642252	Chèque-mobilité 30%	1 500 000,00			
65642253	Chèque-mobilité gest	250 000,00			
6564227	Solidarité transport	5 800 000,00		-200 000,00	
6564228	Autres conventions	544 000,00			
6564229	Bonus - QS	2 000 000,00			
6564311	Contrib. RATP HT	1 968 140 000,00			
6564321	Contrib. SNCF HT	1 673 836 000,00		6 964 000,00	
65645	Compensations OPTILE	630 458 184,17		-6 884 184,17	
65646	Transports scolaires	89 563 900,00		18 973 000,00	
65647	Services délégués (h	1 460 000,00		505 000,00	
65648	Transport Fluvial	4 320 000,00		-1 662 706,00	
65738	Autres orga.divers	250 000,00		-50 000,00	
65747	Subv. Creastif	200 000,00			
65748	Subv. fonct. pers. d	1 000 000,00		-600 000,00	
6581	Redevances RFF sillo	203 695 809,00			
67	Charges exceptionnelles	100 000,00		5 000,00	
6711	Intérêts moratoires	10 000,00		5 000,00	
6718	Autres ch.exception	80 000,00			
673	Titres annulés ex.an	10 000,00			
68	Dotation amo. et prov.	136 754 523,13		12 830 000,00	
6811	Dotat. amortissement	48 054 523,13			
6875	Dotations aux provis	88 700 000,00		12 830 000,00	
023	Virement à la section d'inv.	86 195 876,25		8 962 813,81	
023	Virement à la sectio	86 195 876,25		8 962 813,81	

(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 mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 2	Vote du Syndicat
		RECETTES DE L'EXERCICES (1)	4 995 298 581,20		32 516 862,16	(II)
013		Atténuations de charges				
74		Dot, subv. particulières	1 429 245 419,49		1 092 005,00	
	747182	Transports scolaires	127 179 915,00		1 092 005,00	
	747183	Cont.plan Etat-Régio			190 508,86	
	74721	Particip.statutaires	593 405 735,33			
	74722	Carte Imagine'R	51 260 000,00			
	747283	Subvention CPER	7 683 102,00		-3 190 508,86	
	747285	Subvention Région ta	78 501 745,00			
	747288	Aut Subv et Particip	1 000 000,00		3 000 000,00	
	747311	Part.stat.dépt 75	353 483 651,74			
	747312	Part.stat.dépt.92	90 058 046,89			
	747313	Part.stat. dépt 93	43 632 774,66			
	747314	Part.stat. dépt 94	35 022 573,79			
	747315	Part.stat. dépt 78	18 500 296,45			
	747316	Part.stat.dépt 91	11 402 698,44			
	747317	Part.stat.dépt 95	10 588 219,98			
	747318	Part.stat dépt 77	7 446 660,21			
	74771	FSE	80 000,00			
75		Autres prod. de gestion courantes	3 350 385 001,76		19 026 357,16	
	751	Redev.pr concessions			130 000,00	
	752	Revenus immeubles	580 000,00			
	7562	Produit des amendes	50 683 192,76		-11 458 242,84	
	75642	Versement de transp.	3 095 276 000,00		30 354 600,00	
	75648	Autres produits	150 000,00			
	7581	Produits redev. Sill	203 695 809,00			
76		Produits financiers			300 000,00	
	767	Prod.nets cess.valeu			300 000,00	
77		Produits exceptionnels	91 968 159,95		12 098 500,00	
	771	Produits exception.	24 720 000,00		4 341 500,00	
	773	Mandats annulés	35 400 000,00		7 757 000,00	
	777	Quote-part sub.inves	31 848 159,95			
78		Reprise sur amo	123 700 000,00			
	7875	Reprises sur provisi	123 700 000,00			

		Opérations de l'exercice (col 1)	Résultat reporté (col 2)	Restes à réaliser (col 3)	Cumul section (Col 1+2+3)
Dépenses	I	5 125 046 469,40			5 125 046 469,40
Recettes	II	5 027 815 443,36	97 231 026,04		5 125 046 469,40

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

VUE D'ENSEMBLE

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 2	Vote du Syndicat
	DEPENSES	427 557 995,30		-1 402 635,00	(I)
	<i>Dépenses d'équipements</i>				
20	Immobilisations incorporelles	5 614 690,39		-700 000,00	
204	Subv. D'équipements versées	356 423 984,00		-12 406 200,00	
21	Immobilisations corporelles	7 892 403,96		10 768 565,00	
23	Immobilisations en cours	822 000,00		635 000,00	
231	Immobilisations en cours				
	<i>Dépenses des opérations financières</i>				
18	Compte de liaison : affectation				
22	Immo. reçues affect.				
24	Immo. affectées				
16	Emprunts et dettes				
26	Participations et CR				
19	Différ. réalisation d'immo.				
27	Autres immobilisations financières	11 780 000,00		300 000,00	
020	Dépenses imprévues				
	<i>Reprises sur :</i>				
10	Dotations, fonds divers				
13	Subvention d'investissement	31 848 159,95			
15	Prov. Pour risques et ch.				
29	Provisions pour dépréciation des immo.				
39	Provisions dépréciation des stocks en cours				
49	Prov. dépr. des compte de tiers				
59	Prov. Pr dépr. des comptes fi.				
481	Charges à répartir sur pl. exercices				
458	Services à comptabilité distincte	13 176 757,00			
	RECETTES	429 788 661,72		-1 402 635,00	(II)
	<i>Recettes d'équipement</i>				
13	Subvention d'investissement	242 001 007,31			
16	Emprunts et dettes	22 746 921,26		-22 746 921,26	
	<i>Recettes des opérations financières</i>				
18	Compte de liaison : affectation				
22	Immo. reçues affect.				
24	Immo. affectées				
10	Dotations, fonds divers	260 000,00		21 472,45	
1068	Excédents de fonctionnement capitalisés	5 593 576,77			
20	Immobilisations incorporelles				
21	Immobilisations corporelles			12 060 000,00	
23	Immobilisations en cours				
26	Participations et CR				
19	Différ. réalisation d'immo.				
28	Amortis. des immo.	48 054 523,13			
15	Prov. Pour risques et ch.				
29	Provisions pour dépréciation des immo.				

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 2	Vote du Syndicat
39	Provisions dépréciation des stocks en cours				
49	Prov. dépr. des compte de tiers				
59	Prov. Pr dépr. des comptes fi.				
481	Charges à répartir sur pl. exercices				
27	Autres immobilisations financières	11 760 000,00		300 000,00	
458	Services à comptabilité distincte	13 176 757,00			
021	Virement de la section de fonct.	86 195 876,25		8 962 813,81	

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

(2) Les dépenses sont égales aux recettes. Voir le détail des opérations pour compte de tiers en annexe p. 20.

		Opérations de l'exercice (col 1)	Résultat reporté (col 2)	Restes à réaliser (col 3)	Affectation c/1068 (col 4)	Cumul section (Col 1+2+3+4)
Dépenses	I	426 155 360,30	2 230 666,42			428 386 026,72
Recettes	II	422 792 449,95			5 593 576,77	428 386 026,72

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 DM 2	Vote du Syndicat
		DEPENSES (1)	14 329 094,35		10 703 565,00	
20		Immobilisations incorporelles	5 614 690,39		-700 000,00	
	2031	Frais d'études	1 059 654,00			
	2053	Logiciels	4 503 348,39		-700 000,00	
	2058	Licences, marques	51 688,00			
21		Immobilisations corporelles	7 892 403,96		10 768 565,00	
	2113	Terrains aménagés	3 205 435,00		-1 291 435,00	
	2135	Installations généra	406 365,00			
	2138	Autres constructions	458 447,31			
	2145	Constructions sur so	2 940 000,00		12 060 000,00	
	2181	Installations gales	97 438,04			
	21831	Matériel de bureau	17 015,26			
	21832	Matériel informatiqu	610 680,37			
	2184	Mobilier	157 022,98			
23		Immobilisations en cours	822 000,00		635 000,00	
	2314	Constructions sur so	822 000,00		635 000,00	

(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).

3) OPERATIONS FINANCIERES

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 2	Vote du Syndicat
	DEPENSES (1)	43 628 159,95		300 000,00	
	Remboursement d'emprunts et dettes				
	Reprise sur :				
13932	Subventions d'inv. t	31 848 159,95			
	Autres dépenses financières				
275	Dépôts, cautionnemt	20 000,00			
2762	Créanc/transf. drTVA	11 760 000,00		300 000,00	

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

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

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1	Proposition de DM 2	Vote du Syndicat
	DEPENSE (1)			12 060 000,00	
27	Autres immobilisations financières	11 760 000,00		12 060 000,00	

(1) Les dépenses sont égales aux recettes

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 DM 2	Vote du Syndicat
		RECETTES (1)	264 747 928,57		-22 746 921,26	
13		Subvention d'investissement	242 001 007,31			
	13118	Autres subvention de	39 000 000,00			
	13228	Subv nt div région	300 000,00			
	1332	Produits des amendes	202 701 007,31			
16		Emprunts et dettes	22 746 921,26		-22 746 921,26	
	1641	Emprunts en euros	22 746 921,26		-22 746 921,26	
		BESOIN DE FINANCEMENT				
		EXCEDENT DE FINANCEMENT				

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

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) de l'opération votée

(2) Indiquer l'article de la nomenclature (13.... ou 16..)

3) OPERATIONS FINANCIERES

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de DM 2	Vote du Syndicat
	RECETTES (1)	146 010 399,38		9 262 813,81	
	Ressources propres externes				
	Ressources propres internes	146 010 399,38		9 262 813,81	
021	Vir section fonction	86 195 876,25		8 962 813,81	
2762	Créanc/transf. drTVA	11 760 000,00		300 000,00	
281	Amort immo corporell	48 054 523,13			

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

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1	Proposition de DM 2	Vote du Syndicat
	RECETTES (1)			12 060 000,00	
21	Immobilisations corporelles			12 060 000,00	

IV - ANNEXES **IV**
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 (*) au 01/01/2011 antérieurs (b)	Valeur nette comptable (a)-(b)	Amortissements de l'exercice 2011
204 Subv. d'équipements versées	2006 à 2010	809 382 489,23	5 à 30 ans	39 253 804,88	770 128 684,35	40 375 126,64
2031 Frais d'études	2008 à 2010	8 489 002,82	1 ans	2 519 941,69	5 969 061,13	5 969 061,13
2053 Concessions et droits	1997 à 2010	4 567 026,00	1 à 5 ans	3 249 549,82	1 317 476,18	848 877,95
2058 Concessions et droits	2005 à 2010	95 234,11	1 à 5 ans	89 958,11	5 276,00	5 276,00
2111 /2113 Terrains	1969 à 2010	2 431 489,78	-	0,00	2 431 489,78	0,00
2131 Bâtiments publics	1969 à 2010	6 595 409,31	0 à 80 ans	1 432 402,13	5 163 007,18	77 599,41
2135 Construction instal.générales	1983 à 2010	2 307 986,87	7 à 20 ans	1 505 203,40	802 783,47	94 357,67
2138 Constructions	1969 à 2010	1 405 299,72	0 à 20 ans	797,63	1 404 502,09	15 313,89
21538 Autres	2008 à 2009	57 683,08	10 ans	11 536,62	46 146,46	5 768,31
2181 Installa. générales agencement	2008	1 423,72	10 ans	284,74	1 138,98	142,37
21811 Installa. générales agencement	2009 à 2010	383 523,32	1 à 10 ans	44 922,70	338 600,62	65 711,35
2182 Mat de transport	1999 à 2010	56 679,09	5 ans	56 679,09	0,00	0,00
21831 Matériel de bureau	1990 à 2010	90 265,08	5 à 12 ans	77 620,43	12 644,65	9 070,64
21832 Matériel informatique	1998 à 2010	2 803 529,59	1 à 6 ans	2 277 616,66	525 912,93	450 380,86
2184 Mobilier	1997 à 2010	1 234 405,18	1 à 10 ans	297 544,83	936 860,35	137 836,94
2314 Immobilisations en cours	2010	212 877,23	-			0,00
TOTAL		840 114 324,13		50 817 862,73	789 083 584,17	48 054 523,16

Compte d'imputation	CONSTITUTION			Complément		REPRISE - pour utilisation (1) - sans utilisation (1)		SOLDE
	Date	Objet	Montant	date	Montant	Date	Montant	
6875 12/12/2007		Fiscalité Taxes/ salaires	1 959 157			04/10/2010	1 959 157	-
6875 02/10/2008		Bricorama	479 650					479 650,00
6875 02/10/2008		Peacock	532 059					532 059,00
6875 02/10/2008		Autocars L.Gaubert	20 000 000					-
6875 27/05/2009		Transports scolaires	1 600 000					-
6875 27/05/2009		Contentieux SwissLife	1 000 000	07/10/2009	2 273 622,00			3 273 622,00
6875 09/12/2009		Risque contentieux Geccina	45 000					45 000,00
6875 04/10/2010		Risque fiscal SNCF (TVA)	69 700 000					69 700 000
6875 04/10/2010		Risque fiscal RATP (TVA)	54 000 000					54 000 000
6875 01/06/2011		Risque retraites SNCF 2008-2011	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
TOTAL			250 845 866,00		2 273 622,00		147 259 157,00	105 860 331,00

TABLEAU DES EMPLOIS AU 5 OCTOBRE 2011

CATEGORIE	GRADES ou EMPLOIS	EFFECTIFS BUDGETAIRES au 01/01/2011		EFFECTIFS BUDGETAIRES au 05/10/2011	
			ETP transférés dans le cadre de la loi 2004-809 du 13 août 2004 et créés		ETP transférés dans le cadre de la loi 2004-809 du 13 août 2004 et créés
Emplois fonctionnels	Directeur général : - 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	
	Directeur général adjoint : - 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	17		18	
	Filière technique : - Cadre d'emplois des ingénieurs territoriaux ayant les grades d'ingénieurs en				
	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	164	3,08	203	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	42	13,25	47	13,25
	Filière technique : Cadres d'emplois suivants : - Techniciens supérieurs 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				
Catégorie C	Filière administrative : - Cadre d'emplois des adjoints administratifs territoriaux	45	18,04	48	18,04
	Filière technique : Cadres d'emplois suivants : - Agents de maîtrise 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		275	34,37	323	34,37

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

Référence programme	Intitulé	Total des autorisations de programme		Proposition d'AP DM2	Cumul engagements juridiques de programme au 31/08/11	Total cumulé AP après DM2	Crédits de paiement antérieurs (réalisations cumulées au 01/01/2011)	Cumul CP ouverts en 2011 après DM1 **	Proposition CP DM2	Cumul CP ouverts en 2011	CP réalisés durant l'exercice 2011 au 31/08/11	Restes à financer (au delà de 2011) sur AP
		(4) - (1-2)	(4) - (1-2)									
2006.00001	Rénovation du matériel roulant SNCF 2006	1 047 000 000,00	1 047 000 000,00	0,00	0,00	1 047 000 000,00	364 937 468,70	75 965 000,00	67 772 281,00	67 772 281,00	0,00	606 097 511,30
2006.00002	Optimisation infrastructures 2006	26 722 742,80	26 722 742,80	0,00	0,00	26 722 742,80	15 195 390,96	2 636 944,00	0,00	0,00	0,00	8 190 407,84
2006.00003	Sécurité 2006	14 715 727,31	14 715 727,31	0,00	0,00	14 715 727,31	8 325 249,12	917 345,00	181 637,29	181 637,29	0,00	4 742 165,00
2006.00004	Accès correspondance 2006	10 647 250,00	10 647 250,00	0,00	0,00	10 647 250,00	3 836 916,80	510 000,00	94 000,00	94 000,00	0,00	1 312 498,88
2006.00005	Information Qualité de service 2006	4 098 565,23	4 098 565,23	0,00	0,00	4 098 565,23	1 296 835,55	666 611,00	0,00	0,00	0,00	404 966,83
2006.00006	Accessibilité PNR 2006	19 838 050,79	19 838 050,79	0,00	0,00	19 838 050,79	1 949 939,00	1 949 939,00	650 537,60	650 537,60	0,00	4 915 266,24
2006.00007	Rénov. matériel roulant 2006 (hors AP)	3 729 370,00	3 729 370,00	0,00	0,00	3 729 370,00	7 084 019,00	0,00	483 700,00	7 567 719,00	0,00	4 378 074,42
2007.00001	Optimisation infrastructures 2007	17 650 000,00	17 650 000,00	0,00	0,00	17 650 000,00	7 396 043,37	4 723 200,00	-483 700,00	4 212 500,00	0,00	2 805 017,42
2007.00002	Securité 2007	13 163 286,98	13 163 286,98	0,00	0,00	13 163 286,98	7 116 388,34	1 564 000,00	0,00	1 564 000,00	0,00	6 593 288,88
2007.00003	Access correspondance 2007	15 056 976,61	15 056 976,61	0,00	0,00	15 056 976,61	7 699 230,26	778 497,00	361 134,64	361 134,64	0,00	4 747 231,46
2007.00004	Information Qualité de service 2007	10 507 176,29	10 507 176,29	0,00	0,00	10 507 176,29	4 519 353,33	1 340 593,00	2 000 000,00	1 340 593,00	0,00	15 556 298,62
2007.00005	Accessibilité PNR 2007	26 447 293,26	26 447 293,26	0,00	0,00	26 447 293,26	7 420 977,24	2 700 017,00	2 300 000,00	2 300 000,00	0,00	10 300 652,47
2007.00006	Rénov. mat roulant RER B Nord +	163 890 000,00	163 890 000,00	0,00	0,00	163 890 000,00	37 086 347,53	4 099 903,00	13 900 000,00	13 900 000,00	0,00	14 885 292,01
2008.00002	Optimisation infrastructures 2008	32 297 050,30	32 297 050,30	0,00	0,00	32 297 050,30	13 611 355,29	4 199 903,00	1 300 357,18	1 300 357,18	0,00	103 803 652,47
2008.00003	Securité 2008	4 483 029,00	4 483 029,00	0,00	0,00	4 483 029,00	533 766,50	414 791,00	349 950,00	349 950,00	0,00	3 534 451,50
2008.00004	Access correspondance 2008	24 185 360,35	24 185 360,35	0,00	0,00	24 185 360,35	10 850 439,21	5 542 972,00	2 360 964,59	2 360 964,59	0,00	7 791 948,64
2008.00005	Information Qualité de service 2008	10 192 392,00	10 192 392,00	0,00	0,00	10 192 392,00	2 759 278,30	745 920,00	1 578 230,70	1 578 230,70	0,00	6 687 193,70
2008.00006	Accessibilité PNR 2008	30 153 412,27	30 153 412,27	0,00	0,00	30 153 412,27	15 406 475,11	4 601 404,00	369 784,60	369 784,60	0,00	10 445 533,16
2008.00007	Evénements CPER	10 208 261,00	10 208 261,00	0,00	0,00	10 208 261,00	8 487 594,89	1 059 654,00	980 917,98	980 917,98	0,00	661 012,11
2008.00009	Infrastructures Ivo-DP	118 348 000,00	118 348 000,00	0,00	0,00	118 348 000,00	44 527 837,83	51 825 000,00	9 023 500,00	42 802 300,00	0,00	31 017 662,17
2008.00010	RER B Nord - renouveau mat & signalétique	74 400 000,00	74 400 000,00	0,00	0,00	74 400 000,00	31 272 026,26	32 600 000,00	-1 399 800,00	31 200 200,00	0,00	4 749 362,10
2008.00011	Voies sinueuses	1 080 514,66	1 080 514,66	0,00	0,00	1 080 514,66	3 378 453,67	17 060 000,00	3 300 200,00	3 300 200,00	0,00	6 051 524,05
2008.00012	Rénovation ZN (SIN- SNCF)	51 371 000,00	51 371 000,00	0,00	0,00	51 371 000,00	338 824,23	180 000,00	3 062 600,00	3 062 600,00	0,00	19 208 924,40
2008.00013	Rénovation matériel roulant 2008 OPTILE	40 846 666,51	40 846 666,51	0,00	0,00	40 846 666,51	28 161 361,48	8 000 000,00	5 000 000,00	5 000 000,00	0,00	42 035 564,88
2009.00002	Optimisation infrastructures 2009 (ex Product)	12 325 009,00	12 325 009,00	0,00	0,00	12 325 009,00	2 157 412,25	2 992 538,00	2 992 538,00	2 992 538,00	0,00	48 450 049,65
2009.00003	Securité 2009	17 700 000,00	17 700 000,00	0,00	0,00	17 700 000,00	5 122 516,48	3 399 100,00	399 100,00	399 100,00	0,00	17 378 373,52
2009.00004	Access correspondance 2009	48 500 000,00	48 500 000,00	0,00	0,00	48 500 000,00	6 426 044,67	4 200 400,00	2 308 404,08	2 308 404,08	0,00	29 711 906,80
2009.00005	Information Qualité de service 2009	32 600 000,00	32 600 000,00	0,00	0,00	32 600 000,00	1 562 616,42	4 207 480,00	5 629 311,67	5 629 311,67	0,00	12 101 305,33
2009.00006	Accessibilité PNR 2009	95 000 000,00	95 000 000,00	0,00	0,00	95 000 000,00	3 436 234,68	91 300 000,00	4 207 480,00	4 207 480,00	0,00	8 893 332 855,61
2009.00007	Matériel roulant 2009	823 200 000,00	823 200 000,00	0,00	0,00	823 200 000,00	188 562 044,39	12 500 000,00	12 500 000,00	12 500 000,00	0,00	19 381 633,46
2009.00008	Acquisit. & renouv. matériel roulant OPTILE	42 000 000,00	42 000 000,00	0,00	0,00	42 000 000,00	10 118 166,54	0,00	3 461 706,10	3 461 706,10	0,00	25 000 000,00
2009.00009	Acquisition M109 RER A-E-RIP	727 100 000,00	727 100 000,00	0,00	0,00	727 100 000,00	137 040 822,85	73 500 000,00	36 754 072,55	36 754 072,55	0,00	516 559 177,15
2010.00001	Optimisation des infrastructures 2010	29 100 000,00	29 100 000,00	0,00	0,00	29 100 000,00	4 088 053,00	3 500 000,00	2 565 800,00	2 565 800,00	0,00	22 391 945,00
2010.00002	Securité 2010	45 500 000,00	45 500 000,00	0,00	0,00	45 500 000,00	303 000,00	542 059,00	111 357,00	111 357,00	0,00	2 000 000,00
2010.00003	Access correspondance 2010	33 300 000,00	33 300 000,00	0,00	0,00	33 300 000,00	20 416 788,00	2 119 490,00	38 347,50	38 347,50	0,00	36 600 510,00
2010.00004	Information Qualité de service 2010	100 350 000,00	100 350 000,00	0,00	0,00	100 350 000,00	3 191 680,00	1 652 374,80	1 072 500,00	1 072 500,00	0,00	29 546 933,00
2010.00005	Accessibilité PNR 2010	25 000 000,00	25 000 000,00	0,00	0,00	25 000 000,00	3 003 713,00	4 000 000,00	274 342,19	274 342,19	0,00	97 340 942,35
2010.00006	Matériel roulant Bus 2010	30 000 000,00	30 000 000,00	0,00	0,00	30 000 000,00	2 000 000,00	2 000 000,00	0,00	0,00	0,00	28 000 000,00
2010.00007	Amélioration des quais Equipements des quais	12 000 000,00	12 000 000,00	0,00	0,00	12 000 000,00	0,00	2 000 000,00	0,00	0,00	0,00	12 000 000,00
2010.00010	Maintenance d'éclairage	4 000 000,00	4 000 000,00	0,00	0,00	4 000 000,00	305 277,79	822 000,00	0,00	0,00	0,00	12 872 722,21
2011.00001	Optimisation des infrastructures 2011	25 500 000,00	25 500 000,00	0,00	0,00	25 500 000,00	2 167 973,00	2 167 973,00	0,00	0,00	0,00	23 300 000,00
2011.00002	Securité 2011	20 000 000,00	20 000 000,00	0,00	0,00	20 000 000,00	433 295,00	433 295,00	0,00	0,00	0,00	5 383 027,00
2011.00003	Access correspondance 2011	20 000 000,00	20 000 000,00	0,00	0,00	20 000 000,00	52 220,00	458 572,00	0,00	0,00	0,00	19 564 305,00
2011.00004	Information Qualité de service 2011	20 000 000,00	20 000 000,00	0,00	0,00	20 000 000,00	2 429 525,00	5 500 000,00	11 925,00	11 925,00	0,00	19 443 153,00
2011.00005	Matériel roulant Bus 2011	150 000 000,00	150 000 000,00	0,00	0,00	150 000 000,00	5 400 000,00	5 400 000,00	0,00	0,00	0,00	24 600 125,00
2011.00006	Matériel roulant Bus 2011	10 450 000,00	10 450 000,00	0,00	0,00	10 450 000,00	5 125 000,00	5 125 000,00	0,00	0,00	0,00	14 525 000,00
2011.00009	Matériel roulant Lévi L9 RAPT	184 300 000,00	184 300 000,00	0,00	0,00	184 300 000,00	16 150 000,00	16 150 000,00	0,00	0,00	0,00	168 150 000,00
2011.000010	Travaux de maintenance	16 300 000,00	16 300 000,00	0,00	0,00	16 300 000,00	0,00	0,00	11 000 000,00	0,00	0,00	16 300 000,00
Totaux		3 791 597 217,99	3 791 597 217,99	0,00	2 770 622 267,69	3 791 597 217,99	818 517 186,14	358 485 438,00	-12 406 200,00	346 079 438,00	170 371 808,51	2 627 000 593,85

* Ap catique, conformément au règlement budgétaire et financier
** correction réalisée sur les CP DM1 suite à une erreur matérielle ; conformément au rapport de présentation de la DM1, les CP relatifs à PAP 2006/00001 ont été déduits de 18 935 846 € non les CP de PAP 2007/000006

Référence programme	Intitulé	Total des autorisations de programme		Proposition d'AP DM2	Cumul engagements juridiques de programme au 31/08/11	Total cumulé AE après DM2	Crédits de paiement antérieurs (réalisations cumulées au 01/01/2010)	Cumul CP ouverts en 2011 après DM1 **	Proposition CP DM2	Cumul CP ouverts en 2011	CP réalisés durant l'exercice 2011 au 31/08/11	Restes à financer (au delà de 2011) sur AE
		(4) - (1-2)	(4) - (1-2)									
2008.000001	AE Budgets 2008	81 809 722,00	81 809 722,00	0,00	0,00	81 809 722,00	27 191 384,17	25 293 924,00	2 576 250,66	25 293 924,00	9 16 647,67	27 598 114,17
2008.000010	Cow. Franciscennes (PDJ) 2008	2 190 456,64	2 190 456,64	0,00	0,00	2 190 456,64	660 000,00	496 200,00	0,00	496 200,00	45 403,50	67 547,45
2009.000001	AE Budgets 2009	1 130 000,00	1 130 000,00	0,00	0,00	1 130 000,00	3 327 899,00	3 327 899,00	1 997 405,00	1 997 405,00	0,00	470 000,00
2009.000003	AE Etudes 2009	8 219 510,00	8 219 510,00	0,00	0,00	8 219 510,00	1 042 571,60	7 483 399,05	3 483 399,05	3 483 399,05	0,00	4 742 853,33
2010.000009	AE Etudes 2010	16 293 373,00	16 293 373,00	0,00	0,00	16 293 373,00	1 31 886,24	270 000,00	192 227,60	192 227,60	0,00	966 111,26
2011.000011	Cow. Franciscennes (PDJ) 2011	1 460 000,00	1									

ARRETE - SIGNATURES

Présenté par la Directrice Générale

A Paris le

La Directrice Générale



Délibéré par le Conseil réuni en séances

Nombre d'administrateurs présents : 26⁽¹⁾

Nombre de suffrages exprimés :

VOTES / Pour : 18

Contre : 0

Abstentions : 8

Date de convocation :

A Paris le

Les membres du syndicat :

Le Président du Conseil du STIF

Jean-Paul HUCHON



Transmis au Préfet le .../.../...

(1) En application des textes réglementaires, le décompte des votes au sein du Conseil du STIF s'apprécie par rapport au nombre d'administrateurs présents ou représentés.

**Délibération n°2011/0763
Séance du 5 octobre 2011**



**TRANSFERT DES BIENS ENTRE LE STIF ET LA RATP
EN APPLICATION DES DISPOSITIONS DE LA LOI ORTF
DU 8 DECEMBRE 2009**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.2142-8 à L.2142-14 ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France, modifiée par loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 (loi ORTF)
- 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 décret n°2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la RATP et aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, le STIF et la RATP,
- VU** le rapport n °2011/0763 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011 ;

CONSIDERANT qu'il revient au STIF et à la RATP d'établir conjointement, à l'initiative de la Régie, les listes des biens faisant l'objet des transferts, à savoir les matériels roulants (biens de retour), les biens constitutifs de l'infrastructure métro et RER, les biens affectés à l'exploitation autres que les matériels roulant et les biens constitutifs de l'infrastructure métro et RER (biens de reprise) et les immeubles et autres biens affectés à des activités administratives, sociales ou de formation de la RATP (biens propres), afin qu'elles soient approuvées par arrêté conjoint des ministres chargés des transports, de l'économie, du budget et du domaine ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : Sont approuvées les listes, annexées à la présente délibération, des biens mentionnés à l'article 7 du décret n°2011-320 du 23 mars 2011, répartis dans les différentes catégories figurant respectivement aux annexes 1, 2, 3 et 4 dudit décret, à savoir :

- les matériels roulants (biens de retour),
- les biens constitutifs de l'infrastructure métro et RER,
- les biens affectés à l'exploitation autres que les matériels roulant et les biens constitutifs de l'infrastructure métro et RER (biens de reprise),
- les immeubles et autres biens affectés à des activités administratives, sociales ou de formation de la RATP (biens propres).

ARTICLE 2 : La directrice générale est autorisée à transmettre lesdites listes, conjointement avec la RATP, aux ministères chargés des transports, de l'économie, du budget et du domaine, en vue de leur approbation par arrêté.

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

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

Jean-Paul HUCHON

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



**Délibération n°2011/0764
Séance du 5 octobre 2011**

**AVIS DU CONSEIL DU STIF
SUR LE PROJET DE DÉCRET RELATIF AUX GARES DE VOYAGEURS
ET AUX AUTRES INFRASTRUCTURES DE SERVICES DU RESEAU
FERROVIAIRE**

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 projet de décret relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire ;
- VU** le procès verbal de la réunion de la Commission Consultative de l'Evaluation des Normes du 31 mai 2011 ;
- VU** l'avis de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires du 15 juin 2011 ;
- VU** le rapport n° 2011/0764 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011 ;

CONSIDERANT qu'un dispositif règlementaire ne saurait revenir sur les prérogatives du STIF en matière d'organisation des services de transport régional de voyageurs et de fixation des niveaux de service en Ile de France ;

CONSIDERANT que les politiques d'investissement et de qualité de service en gares relèvent d'une politique globale au service des voyageurs qui ne saurait être segmentée au gré des évolutions règlementaires ;

CONSIDERANT que le critère retenu pour segmenter les gares ne tient pas compte des spécificités de l'Ile de France ;

CONSIDERANT que le projet de décret n'apporte pas la simplification nécessaire à l'optimisation de la gestion des gares en ne clarifiant pas le partage opérationnel des rôles entre RFF et la SNCF et dès lors n'apporte aucune garantie en matière d'amélioration de la qualité du service ;

CONSIDERANT que le dispositif présenté n'offre aux autorités organisatrices aucune garantie réelle de maîtrise de l'évolution des coûts d'exploitation et d'investissement dans les gares ;

CONSIDERANT que le projet de décret n'apporte aucune garantie en matière de neutralité financière et qu'au contraire les éléments transmis par la SNCF font apparaître, sur le périmètre des activités régulées, un surcoût de 20 M€ par an pour le STIF ;

CONSIDERANT que l'impact d'une modification, par l'Etat, des règles d'organisation et de financement des activités de transport de voyageurs doit être intégralement compensé aux autorités organisatrices, conformément aux lois de décentralisation ;

CONSIDERANT qu'une rémunération des capitaux immobilisés par la SNCF ne saurait être exigée des autorités organisatrices au titre des activités régulées ;

CONSIDERANT que le STIF n'a pas vocation à subventionner les activités de la SNCF étrangères au périmètre relevant la convention définie par le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié ;

CONSIDERANT que les recettes provenant de la valorisation commerciale des gares ne bénéficie aucunement au développement du ferroviaire ;

CONSIDERANT que la tarification des prestations non régulées doit prendre en compte les objectifs d'amélioration de l'intermodalité dans les grands pôles d'échanges multimodaux et multi-opérateurs ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : Le Conseil émet un avis défavorable sur le projet de décret qui lui est soumis ;

ARTICLE 2 : Le Conseil demande que les prérogatives des autorités organisatrices de transport régional de voyageurs en matière de fixation des niveaux de services attendus de la SNCF soient respectées ;

ARTICLE 3 : Le Conseil rappelle que le contrat d'exploitation qui le lie à la SNCF couvre chaque gare ou partie de la gare accueillant des dessertes franciliennes, tant dans la définition du service de référence à apporter aux voyageurs qui utilisent l'offre décidée par le STIF, que dans le financement des investissements nécessaires à la mise en œuvre de ce service de référence. Les déterminants de la tarification et de la gouvernance des gares ou parties de gares isolables (souterrains...) dont le trafic est composé exclusivement des voyageurs franciliens ne doivent pas être étrangers à la politique décidée par le STIF. Il en est de même pour les gares non terminus de réseaux, dont les trafics sont essentiellement composés de voyageurs franciliens ;

ARTICLE 4 : Le Conseil demande que les critères de segmentation des gares applicables à l'Ile-de-France soient arrêtées de manière cohérente avec la classification des gares retenue dans le Plan de déplacement urbain de l'Ile de France ;

ARTICLE 5 : Le Conseil demande une simplification et une clarification de la gestion des gares entre RFF et la SNCF, permettant d'assurer la mise en œuvre rapide des investissements nécessaires au développement des services attendus par les voyageurs ;

ARTICLE 6 : Le Conseil demande que le projet de décret soit modifié pour renforcer les obligations en matière de transparence et de maîtrise de l'évolution des coûts d'exploitation et d'investissement des gares ;

ARTICLE 7 : Le Conseil demande que le projet de décret soit modifié pour garantir le STIF de la neutralité effective de la création de la branche « Gares & Connexions » et que cette neutralité soit appréciée sur l'ensemble des fonctions de transport ;

ARTICLE 8 : Le Conseil affirme son opposition à la prise en compte, dans la tarification des prestations régulées, d'une rémunération des capitaux investis par la SNCF ;

ARTICLE 9 : Le Conseil demande que la totalité des moyens financiers alloués par le STIF à la SNCF soit dédiée à ses activités en Ile de France ;

ARTICLE 10 : Le Conseil demande que le projet de décret soit modifié pour garantir que la capacité d'autofinancement (définie comme la somme des dotations aux amortissements et du résultat comptable) dégagée par les activités non régulées dans les gares franciliennes soit majoritairement affectée au financement du développement du ferroviaire en Ile de France ;

ARTICLE 11 : Le Conseil demande que les prestations non régulées soient davantage précisées et que leur tarification soit définie de manière à ne pas constituer un obstacle au nécessaire développement de l'intermodalité ;

ARTICLE 12 : 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 long horizontal stroke at the end, representing the name Jean-Paul HUCHON.

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France



Délibération n° 2011/0765

Séance du 5 octobre 2011

**ADOPTION D'UN MANDAT DE NEGOCIATION
DES CONTRATS STIF-RATP ET STIF-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 rapport n° 2011/0765 ;
- VU** les avis de la commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011, de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 3 octobre 2011, de la commission de la qualité de service du 28 septembre 2011, de la commission de la démocratisation du 3 octobre 2011 et de la commission de l'offre de transport du 27 septembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

Article 1^{er} : la directrice générale, sous l'autorité du Président, est mandatée pour renégocier les conventions entre le STIF et la RATP d'une part, le STIF et la SNCF d'autre part, qui arrivent à terme le 31 décembre 2011, sur la base des orientations présentées dans le rapport de présentation annexé à la présente délibération. L'échéance du 31 décembre 2011 ne saurait constituer pour le STIF une date butoir.

Article 2 : la directrice générale du STIF rendra compte de l'état d'avancement de la négociation à chaque conseil du STIF.

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

Jean-Paul HUCHON



Mandat de négociation des prochains contrats STIF-RATP et STIF-SNCF

Rapport n°2011/0765

**au Conseil du Syndicat des transports d'Ile de France
Séance du 5 octobre 2011**

Rubrique : contrats, conventions financières

Introduction

Les élus membres du Conseil du STIF ont réaffirmé leur attachement au développement et à la qualité du service public de transport. Régulièrement consultés, ils ont émis des attentes précises qui devront être traduites en objectifs repris dans le cadre de la préparation des prochains contrats d'exploitation entre le STIF et la RATP, d'une part, le STIF et la SNCF, d'autre part.

Principalement, ces attentes portent sur une hiérarchisation des critères de mesure de la performance des opérateurs favorisant l'amélioration de la régularité et de la qualité de service, une meilleure réalisation des investissements et la maîtrise des dépenses. L'un des principaux enjeux de cette nouvelle génération de contrats est également de placer le voyageur au cœur du dispositif.

Un bilan de l'exécution des contrats actuels a été présenté au Conseil et les premières orientations des administrateurs du STIF ont été recueillies à l'occasion de la mission « d'assistance stratégique » qui a été confiée par le STIF à un cabinet-conseil.

La Commission Démocratisation a procédé à une audition des organisations syndicales des salariés de la RATP et de la SNCF au cours de laquelle elles ont pu exprimer leur vision des contrats à venir.

Un groupe de travail, composé de deux représentants de chaque Commission, a été désigné par le Président afin de procéder à l'examen des axes d'orientation en vue de l'élaboration d'un mandat de négociation. Le travail initié sera prolongé en procédant à l'audition des opérateurs durant de la période de négociation des contrats ; ces auditions seront ouvertes à l'ensemble des administrateurs du STIF.

Il ressort de ces travaux que les axes prioritaires à développer dans les prochaines négociations sont les suivants :

- Mieux prendre en compte les enjeux sociaux et environnementaux associés au développement des transports ;
- Réformer les indicateurs de qualité de service en vue de placer le voyageur au cœur du dispositif d'incitation à la régularité et à la qualité du service ;
- Instaurer une gouvernance des investissements adaptée aux enjeux franciliens ;
- Préserver les équilibres financiers du STIF et des collectivités territoriales qui composent son Conseil d'administration.

Le présent rapport vise à traduire en objectif contractuel et donc en mandat de négociation ces orientations. Le Président du Conseil, les administrateurs et les services du STIF veilleront à la prise en compte de l'ensemble des priorités et orientations politiques contenues dans ce mandat.

Dans le cas où les nouveaux contrats d'exploitation entre le STIF et les opérateurs ne sont pas conclus d'ici le 31 décembre 2011, l'article 6^{ter} du décret du 7 janvier 1959 prévoit explicitement le versement aux opérateurs par le STIF d'une contribution forfaitaire provisionnelle tenant compte des versements de l'année passée.

I- Mieux prendre en compte les enjeux sociaux et environnementaux associés au développement des transports

Les contrats sont un outil de mise en œuvre du PDUIF, qui vise une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs entre 2010 et 2020. L'objectif de la négociation est d'aboutir à un contrat à « haute qualité sociale et environnementale » permettant d'atteindre les objectifs du PDUIF.

Un des défis du PDUIF est de rendre les transports plus attractifs. Un des axes d'amélioration de l'attractivité des transports collectifs réside dans la relation avec le voyageur. Les prochains contrats doivent renouveler la relation avec le voyageur grâce notamment à :

- Un fonctionnement rénové des comités de ligne : les comités de lignes sont des lieux d'échange avec les élus et les représentants des usagers sur les conditions d'exercice du service, d'écoute et de prise en compte des attentes et besoins en matière de développement de l'offre, d'information et de consultation sur l'ensemble des actions que le STIF met en place en tant qu'Autorité Organisatrice. Tous les membres du Comité des Partenaires du Transport Public, dont les représentants du collège « organisations syndicales » seront invités à participer aux comités de ligne.
- La mise en place de mesures innovantes plaçant le voyageur au cœur des activités opérationnelles des entreprises (parcours du voyageur, retour d'expérience sur le traitement des voyageurs en cas de situations perturbées ...) ;
- La prise en compte de la sensibilité des voyageurs à la place de la publicité dans les espaces de transport ;
- Une montée en puissance des enquêtes de perception.

Les contrats actuels ont acté les principes de mise en œuvre de politiques environnementales visant à réduire les gaz à effets de serre, lutter contre le bruit et optimiser les dépenses énergétiques des opérateurs. Le STIF a accompagné les efforts des opérateurs, par exemple au travers du financement à 50 % d'une expérimentation des bus hybrides par la RATP.

Les prochains contrats doivent être plus ambitieux, favoriser l'innovation et mesurer les performances des entreprises publiques en la matière, notamment au travers de la présentation annuelle d'un rapport de politique environnementale. A cette fin, les contrats devront inciter les opérateurs à développer des approches de gestion et de normalisation environnementales (ISO 14000...).

Dans ce cadre, les contrats devront prévoir :

- La poursuite des efforts consentis pour améliorer la qualité du service de transport, mieux cibler les besoins des usagers et rendre les transports publics plus attractifs ;
- Dans le cadre défini par le STIF, une participation des opérateurs aux campagnes de communication visant à promouvoir les transports publics pour encourager le transfert modal depuis les modes de déplacements individuels.

Enfin, le STIF sera attentif aux dimensions sociales associées à l'exécution des contrats. Si les modalités de mise en œuvre des efforts de productivité relèvent uniquement de la

responsabilité des entreprises, ces efforts ne doivent pas entraîner une dégradation du niveau de service offert aux voyageurs.

Le STIF invitera les opérateurs à être attentifs à la qualité du dialogue social et à la qualité des conditions de travail au sein des entreprises.

Des clauses sociales doivent donc être introduites dans les contrats, afin de prévenir tout risque de recours, par les opérateurs, à des sous-traitants pratiquant une quelconque forme de « moins-disant social ». Les clauses sociales devront également permettre de mesurer les efforts réalisés par les entreprises en matière d'insertion professionnelle des jeunes et des personnes handicapées.

II- Réformer le système d'incitation à l'amélioration de la régularité et de la qualité du service rendu par les opérateurs

Le système en vigueur d'incitation à l'amélioration de la régularité et de la qualité du service est jugé complexe par les voyageurs et bien souvent, les résultats affichés ne correspondent pas à leur ressenti. Un des enjeux des prochains contrats consiste donc à simplifier le dispositif et à afficher **la priorité donnée à la régularité** qui constitue une attente forte des voyageurs.

Dans cette perspective, les dispositifs d'incitation figurant dans les prochains contrats doivent séparer clairement ce qui relève de la régularité des trains/bus, composante de la « production du service », de ce qui relève de la qualité du service afin d'éviter des incompréhensions des usagers quant aux incitations versées par le STIF aux opérateurs.

En matière de régularité, les exigences du STIF doivent être renforcées :

- A enveloppe constante, le poids des incitations financières à la régularité doit augmenter dans le total des incitations financières définies par le contrat ;
- L'ampleur des retards doit être prise en compte dans l'évaluation de la performance des opérateurs. La mesure du temps d'attente des voyageurs doit mieux traduire leur ressenti.
- La performance des opérateurs en la matière doit être mesurée au moment où les voyageurs en ont le plus besoin. Il convient donc d'instaurer des pénalités pour défaut de production en heure de pointe, période particulièrement sensible pour les voyageurs, sur tous les réseaux.
- Dans cette perspective, les objectifs fixés dans le contrat ne sauraient être revus à la baisse.

En matière de qualité de service, **la hiérarchie des indicateurs** sera déterminée par le STIF pour **correspondre aux attentes des voyageurs** et la pondération des indicateurs reflétera ses priorités, à savoir :

- La qualité de l'information des voyageurs en temps réel, notamment en situation perturbée ;
- La disponibilité des équipements d'accessibilité tels que les escaliers mécaniques et les ascenseurs ;
- La possibilité pour les voyageurs d'obtenir une assistance ou une information rapide auprès des personnels présents dans les lieux de transport ;
- La propreté dans les gares et les stations...

En effet, les conditions d'accueil des voyageurs et l'ambiance des espaces constituent des éléments essentiels de l'attractivité des transports collectifs. Une amélioration de la qualité de l'accueil des voyageurs, de l'assistance qui leur est fournie (en situation perturbée ou nominale) et de leur sentiment de sécurité favoriserait ainsi l'utilisation des transports collectifs. En matière de sécurité, le STIF prend sa part en fonction du rôle qui lui est dévolu, en finançant les équipements de vidéo-protection et en développant des politiques de service favorisant le sentiment de sûreté des voyageurs (ambiance des espaces, accueil...). Un référentiel d'accueil des voyageurs, précisant, entres autres, les modalités de présence humaine en station, sera élaboré et sa mise en œuvre sera assortie d'incitations.

Le STIF attend des opérateurs que tout soit mis en œuvre pour lutter contre le sentiment de déshumanisation des espaces de transport et atteindre les niveaux de service fixés par le STIF.

Par ailleurs, il convient de renforcer le caractère incitatif du dispositif de mesure de la performance, en concentrant les enveloppes financière associées, afin d'éviter des mécanismes de saupoudrage financier inefficace.

Pour chaque indicateur du dispositif, objectif et montant de l'incitation financière devront permettre de poursuivre la politique globale d'amélioration de la qualité de service engagée sous l'impulsion des précédents contrats.

La prise en compte de la vision voyageur doit également se traduire dans les contrats par la mise en œuvre d'un dispositif de remboursement des voyageurs aux frais exclusifs des opérateurs en cas de difficultés récurrentes sur des lignes, sans le limiter aux périodes de grève, évitant des remboursements symboliques qui sont mal perçus par les voyageurs.

Enfin, les nouveaux contrats doivent renforcer la cohérence du système de transport francilien, quelque soit le mode d'organisation des opérateurs ou le partage institutionnel des rôles :

- La répartition des rôles entre la SNCF et RFF ne doit pas pénaliser le système de transport francilien et retarder la mise en œuvre des investissements au service des voyageurs,
- La création de Gares & Connexions et la segmentation des gares prévue par le décret en préparation ne doit pas modifier le caractère global de l'approche des politiques de service rendu en gare. En effet, les politiques d'investissement et de qualité de service en gare relèvent d'une même politique globale de services aux voyageurs et ne sauraient être segmentées au gré des évolutions réglementaires.
- La création du gestionnaire d'infrastructure au sein de l'EPIC RATP ne doit pas conduire à la multiplication des coûts d'interface et au retard des projets d'investissements ;
- La coordination des opérateurs doit être renforcée pour assurer un meilleur service, au travers :
 - o D'un suivi plus détaillé en matière d'information multi ou intermodale en temps réel, notamment en situation perturbée ;

- D'une plus grande transparence de l'exploitation des RER A et B pour les voyageurs ;
 - De l'unification de la billettique.
- La cohérence entre les dispositifs en vigueur dans les contrats passés par le STIF avec la RATP, la SNCF et RFF pourrait être renforcée. Notamment, compte tenu des investissements réalisés sur la partie nord du RER B (260 M€ pour l'infrastructure et 313 M€ pour le matériel roulant), le niveau d'exigence attendu de la SNCF doit être relevé pour correspondre à celui attendu de la RATP.
 - Il conviendrait de mieux encadrer, sur le plan économique et opérationnel (qualité de service et offre), les prestations fournies en Ile de France par des trains SNCF relevant d'autres activités que Transilien (trains TER, Intercité).

III- Une gouvernance des investissements adaptée aux enjeux franciliens

Les efforts d'investissement réalisés par le STIF décentralisé n'ont pas suffi à compenser les retards et les insuffisances accumulés depuis des décennies. Compte tenu des cycles d'investissement, le système de transport francilien fait face aujourd'hui à des enjeux majeurs de modernisation et de rénovation qui nécessitent de mobiliser des montants financiers importants.

Ces enjeux stratégiques nécessitent de rénover la gouvernance des investissements de manière à renforcer le rôle du STIF dans la définition des programmes d'investissements, compte tenu de son nouveau statut de propriétaire du matériel roulant (RATP) et de l'apport financier des collectivités locales qu'il représente.

Cette gouvernance rénovée passe tout d'abord par la contractualisation en emplois et en ressources, des plans d'investissements déclinant les orientations stratégiques du STIF. Cette gouvernance doit également garantir que la totalité des moyens financiers engagés par le STIF (au travers des contrats ou par le biais de conventions ad hoc avec versement de subventions d'investissement) est bien destinée au financement des investissements en Ile de France.

Dès lors, les contrats doivent prévoir :

- Un mécanisme d'ajustement automatique à la baisse des rémunérations versées par le STIF dans le cas où une analyse, menée sur une période d'un ou deux ans glissants, fait apparaître que les investissements prévus au contrat n'ont pas été réalisés (sauf accord express du STIF) ;
- Le cas échéant, des pénalités financières en cas de retard dans la réalisation des investissements stratégiques en matière d'amélioration de la régularité et de la qualité de service ;
- Un mécanisme de partage des résultats annuels excédant le niveau prévu dans la maquette financière contractuelle entre les opérateurs, les usagers, les collectivités locales et les salariés des opérateurs.

Dans cette perspective, le contrat doit prémunir le STIF et les opérateurs de tout prélèvement (présenté sous forme de dividende ou d'imposition supplémentaire de toute

nature) opéré par l'Etat sur les ressources allouées au titre du contrat. Un tel prélèvement reviendrait à remettre en cause l'économie générale du contrat et entraînerait la résiliation automatique du contrat.

La mise en œuvre de cette gouvernance doit en outre garantir le respect des délais de réalisation et des enveloppes financières des programmes d'investissement, avec un dispositif d'alerte permettant au STIF d'intervenir en temps utile lorsque des retards sont détectés par les opérateurs.

IV- Préserver les équilibres financiers du STIF et des collectivités qui le composent

La crise économique actuelle exerce une contrainte forte sur les budgets des collectivités membres du STIF. La maîtrise des coûts, en statique comme en dynamique et la poursuite d'une plus grande efficacité des opérateurs constituent un enjeu stratégique majeur de la future négociation.

La préservation des équilibres financiers du STIF et des collectivités qui le composent implique de refuser tout rebasage à la hausse de la rémunération versée par le STIF aux opérateurs, à niveau d'offre et de service constant. Cela signifie notamment de récuser la prise en compte, dans le calcul de cette rémunération, des surcoûts induits par la volonté de la SNCF de voir rémunérer les capitaux qu'elle engage à un niveau supérieur au taux même de sa dette. De même, il conviendra d'examiner la demande de prise en charge du surcoût induit par la réforme du régime de retraite des agents de la SNCF au regard de la réponse de l'Etat à la demande du STIF de lui compenser cette charge nouvelle.

Dans cette perspective, les négociations financières doivent être fondées sur la notion « d'iso-budget », qui consiste à considérer qu'à niveaux d'objectifs et d'offre identiques, la rémunération versée par le STIF à la RATP et à la SNCF doit demeurer inchangée en euros constants. L'augmentation des contributions versées par le STIF doit en effet être affectée au financement de politiques d'offre ou d'investissements destinées à améliorer le service rendu aux voyageurs franciliens.

La préservation des intérêts financiers du STIF et de ses membres a cinq corollaires.

En premier lieu, il est indispensable de rendre plus stable et plus prévisible la rémunération versée par le STIF aux opérateurs. Cela signifie que l'indexation des montants contractuels doit être la plus proche possible de l'inflation. Les prochains contrats doivent reconduire les niveaux actuels de productivité restituée au STIF. La négociation doit être l'occasion de rapprocher l'indexation mise en œuvre dans les contrats, des pratiques constatées dans d'autres secteurs régulés, en France ou à l'étranger.

En second lieu, les opérateurs doivent fournir la preuve de l'étanchéité entre leurs activités réalisées en Ile de France pour le compte du STIF et leurs autres activités :

- Pour la RATP : s'assurer de l'absence de flux croisés entre le financement des activités de la RATP prévues par le contrat et les autres activités du groupe RATP (RATP Développement, ingénierie...)
- Pour la SNCF : vérifier que les subventions versées par le STIF correspondent uniquement à la couverture des charges induites par l'exécution du service commandé par le STIF.

En troisième lieu, le STIF est sensible à la cohérence de l'action de ses partenaires. A l'occasion de la création du gestionnaire d'infrastructure au sein de l'EPIC RATP, le STIF demande à la RATP de garantir que la cohérence et l'efficacité de l'EPIC soient préservées afin d'éviter la désoptimisation observée ailleurs, par exemple depuis la séparation SNCF/RFF (multiplication des coûts d'interface entre les deux établissements, rallongement de la durée des projets...). De même, la création de la branche « Gares & Connexions » au sein de la SNCF ne doit ni conduire à une dérive des coûts, ni se traduire par un retard de la mise en œuvre des projets.

En quatrième lieu, un contrat de cinq ans engagerait le STIF sur environ 30 milliards d'euros et il ne peut raisonnablement aller significativement au-delà. Les écarts constatés entre les prévisions faites en 2007 et la réalité montre qu'il est également difficile de faire des projections, sur une durée longue, en matière d'investissement, de trafic voyageurs qui sont des éléments essentiels de l'économie du contrat. En outre, chaque cycle contractuel étant l'occasion d'améliorations significatives en matière de qualité de service, en prolonger la durée revient à ralentir le rythme de ces améliorations. L'essentiel du dispositif contractuel, notamment en matière de suivi de la régularité et de la qualité de service, ne peut être figé sur une longue période. Il est donc demandé de conserver une durée limitée du contrat, inférieure ou égale à 5 ans.

En dernier lieu, la maîtrise des charges facturées au STIF doit s'accompagner d'une plus grande transparence financière de la part des opérateurs pour lui permettre de s'assurer que les moyens financiers qu'il mobilise sont effectivement dédiés, tant en investissement qu'en exploitation, à l'Ile de France, et d'identifier les coûts par mode et par ligne. Cette transparence est la contrepartie du monopole public accordé à la RATP et à la SNCF. Les informations financières transmises par les opérateurs au STIF doivent donc être davantage détaillées. Le STIF doit être informé du détail des coûts qui lui sont facturés, au moyen notamment :

- De la fourniture d'éléments détaillés relatifs aux unités d'œuvre facturées (communication, énergie, entretien par série de matériel roulant, justification des frais de structure...) et aux coûts unitaires associés
- De la présentation des coûts d'exploitation détaillés par mode/activité :
 - o De manière générale, les coûts réels de la gestion communautaire doivent ressortir dans les documents transmis par les opérateurs, en isolant les coûts liés à la distribution des titres.
 - o Pour la RATP : métro, RER, Bus, Tramway, avec un détail des coûts par unité opérationnelle (ligne de métro/RER, dépôts de bus...).
 - o Pour la SNCF : la présentation distinguera les charges affectées aux activités de transport de voyageurs (par ligne) des charges relatives à la gestion des gares et les charges de structure.

De manière générale, les contrats rappelleront le droit d'audit du STIF sur toute question relative à l'objet du contrat et à toute activité des entreprises en lien avec le service public de transport en Ile-de-France.

Cette obligation de transparence devra être assortie, en cas de manquement des opérateurs, d'une sanction financière suffisamment élevée pour être incitative à la transmission des éléments demandés par le STIF.

Chaque année, une restitution de l'exécution des contrats, des programmes d'investissement et des perspectives futures sera présentée par les opérateurs au Conseil du STIF.

* *
*

Il est proposé au Conseil de débattre de ces orientations et de donner mandat à la Directrice générale pour renégocier les contrats entre le STIF et la RATP d'une part, le STIF et la SNCF d'autre part, sur ces bases.

Délibération n° 2011/0787
Séance du 5 octobre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE
RESEAU APOLO 7

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 2 juin 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la Société des Transports du Bassin Chellois (STBC), la convention partenariale entre le STIF, le syndicat intercommunal des transports du bassin chellois et des communes environnantes (SITBCCE), le Conseil général de la Seine et Marne et la société des transports du bassin chellois (STBC);
- VU** le rapport n°2011/0787 ;
- VU** l'avis de la Commission de l'offre de transport du 27 septembre 2011 et l'avis de la commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n° 1 au contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau APOLO 7 joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société des transports du bassin chellois (STBC).

ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n° 1 à la convention partenariale pour le réseau APOLO 7 joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec le syndicat intercommunal des transports du bassin chellois et des communes environnantes (SITBCCE), le conseil général de la Seine et Marne et la société des transports du bassin chellois (STBC);

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 en jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

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

**AVENANT N°1
au
CONTRAT DE TYPE II
APOLO 7- 002 048**

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 5 octobre 2011

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 conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau APOLO7 le 2 juin 2010

Afin de prendre en compte les évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent d'une part,

- les rabattements en heures de pointe du matin et du soir en gare de Chelles, afin d'offrir une correspondance à l'ensemble des trains directs à destination et en provenance de Paris-est, par les 3 lignes de dessertes urbaines du réseau APOLO 7 (Lignes 101 261 20, 101 261 21, 101 261 26);
- Développement de l'offre du samedi soir en correspondance des trains directs Paris-est.

Et d'autre part,

- La prolongation et le développement de l'offre de la ligne 101 261 24 «Chelles-Clayes-Souilly» jusqu'au centre commercial de Clayes-Souilly, notamment le samedi,
- Le renfort du réseau APOLO 7 par réemploi de moyens en heures creuses

La date de mise en service est le: **07/11/2011**

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT:

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'investissement
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Annexe F4bis Subventions véhicules

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 4 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

**AVENANT N°1
à la
Convention Partenariale du
Réseau
APOLO7- 002 048**

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 5 octobre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

Le Conseil Général de Seine et Marne, représenté par Monsieur Vincent Eblé, son Président, agissant en application d'une délibération du _____, domicilié à l'Hotel du Département, 77010 Melun Cedex

ci-après dénommée « le Département»

d'une deuxième part,

ET

Le Syndicat Intercommunal de Transport du Bassin Chellois et des Communes Environnantes (SITBCCE), Etablissement public de Coopération Intercommunale (EPCI), dont le siège se situe en Mairie de Chelles, Hotel de Ville, Parc du souvenir Emile Fouchard, 77505 CHELLES Cedex, représentée par son Président, Monsieur Bernard Garnier, autorisé à signer la présente par délibération en date du _____,

Ci après dénommé le «Syndicat»,
Ensemble ci après dénommées «Les Collectivités»;

d'une troisième

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 numéro 303 952 675, APE 4939 A, SIREN 303 952 675 000 47, dont le siège est situé 75, avenue Gustave Nast, 77 500 Chelles, représentée par son Président, Monsieur **Thierry Varin**,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une quatrième part,

Le STIF, le Département, la Collectivité et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement par « les Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau APOLO 7 le 2 juin 2010 ainsi que le contrat d'exploitation de type 2 .

Afin de prendre en compte Les 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:

- les rabattements en heures de pointe du matin et du soir en gare de Chelles, afin d'offrir une correspondance à l'ensemble des trains directs à destination et en provenance de Paris-est, par les 3 lignes de dessertes urbaines du réseau APOLO 7 (Lignes 101 261 20, 101 261 21, 101 261 26);
- Développement de l'offre du samedi soir en correspondance des trains directs Paris-est. (Augmentation amplitude du soir)
- La prolongation des courses de la ligne 101 261 24 «Chelles-Clayes-Souilly» dont le terminus est actuellement à «Mairie Clayes souilly» jusqu'au centre commercial de Clayes-Souilly, et un renfort de 2 A/R le samedi,
- Le renfort du réseau APOLO 7 par réemploi de moyens en heures creuses

Leur date de mise en service est le: **07/11/2011**

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT:

Article 1.

L'article 10-1 de la convention, relatif à l'Engagements Financiers des parties –Principes généraux », est modifié comme suit :

« Le coût total du nouveau service de référence est modifié à partir de 2011 et fixé annuellement comme détaillé dans le tableau ci-dessous» (en euros HT Valeur 2008)

K€ constants 2008	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Charges d'exploitation	7949	7950	7942	7836	7749	7736

L'article 10-2 de la convention relatif aux engagements financiers du STIF est modifié comme suit

«Pour la réalisation du nouveau service de référence mentionné à l'article 10-1, entrant en service le 07 novembre 2011), le STIF versera à l'entreprise, Hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise, la contribution annuelle suivante:

K€ constants 2008	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution STIF	5718	5735	5722.50	5616.50	5528	5522

Pour l'année 2011, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.

L'article 10-3 de la convention, relatif «aux engagements financiers des collectivités», **est modifié comme suit:**

««Pour la réalisation du nouveau service de référence mentionné à l'article 10-1 , les collectivités verseront l'entreprise STBC , à partir de 2011 la participation annuelle suivante détaillée dans le tableau ci-dessous et exprimée en euros HT (valeur 2008):

K€ constants 2008	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution des collectivités	1636	1618	1618	1608	1608	1597

Pour l'année 2011, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.

Contribution détaillée comme suit par collectivité en euros HT valeur 2008

k€constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution SITBCCE	1589	1571	1571	1561	1561	1550
Total contribution CG 77	47	47	47	47	47	47

En année pleine, ces participations sont payables sous forme d'acompte par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de l'acompte étant le premier jour du premier mois du trimestre).

La participation du Syndicat et du Département sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'annexe B5 de la présente convention. La facture d'actualisation annuelle sera émise avant le 31 décembre de chaque année sous réserve de la parution des indices.

Pour la première année d'exploitation, le montant de la participation est calculé selon la règle du prorata temporis.

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont:

- Annexe B.2 Service de référence...
- Annexe B.5

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} juillet 2011 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 X exemplaires, le

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

Madame Sophie MOUGARD

Pour l'Entreprise (STBC)
Le Président

Monsieur Thierry VARIN

Pour Le Syndicat Intercommunal des Transports
du Bassin Chellois et
Communes Environnantes (SITBCCE)
Le Président

Monsieur Bernard Garnier

Pour le Conseil Général de
Seine et Marne

Le Président

Monsieur Vincent EBLE

Délibération n° 2011/0788
Séance du 5 octobre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°3 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°2 A LA CONVENTION PARTENARIALE
RESEAU CASQY

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°2010/0378 du 7 juillet 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF, les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC et la convention partenariale entre le STIF, les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC et la Communauté d'Agglomération de Saint Quentin-en-Yvelines ;
- VU** la délibération n°2010/0774 du 8 décembre 2010 approuvant les avenants n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF, les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC et à la convention partenariale entre le STIF, les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC et la Communauté d'Agglomération de Saint Quentin-en-Yvelines;
- VU** la délibération n° 2011/0073 du 9 février 2011 approuvant l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF, les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC ;
- VU** les rapports n° 2011/0708 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 27 septembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n° 3 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau CASQY joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC.

ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n°2 à la convention partenariale pour le réseau CASQY joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenants et ses annexes avec la Communauté d'Agglomération de Saint Quentin-en-Yvelines, les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC.

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 en jour du plan régional de transport.

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

AVENANT N°3 AU CONTRAT DE TYPE 2 DU RESEAU CASQY

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 [...].

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

SQYBUS, société anonyme des Transports de Saint Quentin-en-Yvelines au capital de 40 448 €, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 387 950 322 dont le siège social est situé à Trappes (78197), 9 avenue Jean-Pierre Timbaud, représentée son Président, Monsieur Emmanuel ANSART, dûment habilité aux fins des présentes, agissant ès qualités de Mandataire du Groupement SQYBUS SAVAC pour les lignes du réseau SQYBUS.

d'une seconde part,

ET

La société SAVAC, société anonyme au capital de 600 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 679 801 605 dont le siège est situé à Chevreuse (78460), 37 rue Dampierre, représentée par son Président, Monsieur Géric BIGOT, intervenant pour la ligne 039-039-012.

d'une troisième part

ET

La société les Cars Perrier, société anonyme au capital de 200 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro 589 725 266, dont le siège social est situé à Trappes (78197), 9 avenue Jean-Pierre Timbaud représentée par son Président, Daniel MAISON. Intervenant pour les lignes 036 036 005 et 012.

d'une quatrième part

Ci-après dénommés « l'Entreprise »,

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

Préambule

Le contrat de type 2 du réseau Casqy a été approuvée par le conseil d'administration du STIF en date du 7 juillet 2010 (décision 2010/0378).

Lors des négociations du contrat précité, il est apparu que des titres locaux étaient distribués par la Casqy. La communauté d'agglomération 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. Il s'agit d'exprimer clairement le fait que la facturation du Pass'Local est basée sur les validations constatées, valorisées au prix du ticket t+ carnet plein tarif.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

L'article 23-7 est annulé et remplacé :

«

Article 23 - 7 Le Pass'Local

Le Pass'Local associé au réseau objet du présent contrat est un titre de transport nominatif valable un an calendaire sur le périmètre des lignes du réseau (lignes à tarification spéciale exclues) exploitées par le(s) transporteur(s) lié(s) par une convention partenariale à la/les collectivité(s) qui le délivre.

Le Pass'Local est fondé sur le ticket t+ en carnet plein-tarif, il représente une réserve illimitée de tickets utilisable uniquement par son titulaire dans les conditions fixées au paragraphe précédent.

L'usage du Pass'Local est limitée à la durée du présent contrat.

Le Pass' Local permet notamment aux collectivités de proposer à certaines catégories de voyageurs qu'elles auront préalablement définies, avec ou sans participation financière du bénéficiaire, un titre de transport utilisable localement.

Le Pass'Local est constitué d'une carte personnalisée accompagnée d'un coupon de circulation local permettant de valider le titre au début de chaque trajet tel que décrit à l'article 21-3.

Lors de la détermination des recettes de trafic (Article 50.1 - Modalités de détermination des recettes de trafic), les validations de coupon de circulation local sont assimilées à des premières validations de ticket t+ carnet plein tarif (la facturation fera apparaître le détail des validations : ticket t+ carnet plein tarif, coupon de circulation local...).

Les modalités relatives à la gestion et au financement du Pass'Local sont détaillées dans la convention partenariale liant le STIF, l'Entreprise et la Collectivité et annexée au présent contrat.

»

Article 2.

L'article 56 du contrat est modifié comme suit :

«

Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+

L'Entreprise peut vendre des tickets t+. Le produit de la vente par l'Entreprise à travers son réseau de vente défini à l'Article 23-1 - du présent contrat constitue ses recettes de vente ticket t+.

En particulier, les recettes de vente du Pass'Local, défini à l'Article 23-7, sont déterminées sur la base du prix du ticket t+ en carnet plein-tarif et des validations déclarées par l'Entreprise. Ces recettes sont prises en compte dans le calcul de l'intéressement à la vente décrit à l'article 58.

Les recettes obtenues par l'Entreprise après répartition entre entreprises de transport des recettes des ventes de ticket t+ en carnet (plein tarif et demi-tarif) constituent ses recettes directes.

Les recettes directes de l'Entreprise sont calculées à partir du nombre de validations divisé par 0,98 pour tenir compte du stock mort sur le ticket t+. »

Article 3. 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} septembre 2011 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.

SIGNATAIRES

Établie en 4 exemplaires originaux.
Fait à Paris, le

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

Sophie MOUGARD

L'Entreprise,

Pour SQYBUS
Le Président,

Pour la SAVAC,
Le Président,

Emmanuel ANSART

Géric BIGOT

Pour les Cars Perrier,
Le Président,

Daniel MAISON

AVENANT N°2 A LA CONVENTION PARTENARIALE
STIF / COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE SAINT QUENTIN EN YVELINES /
SQYBUS / SAVAC / CARS PERRIER
DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION DU CONTRATS DE TYPE II DU RESEAU
CASQY

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 [...]

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, dont le siège est situé au 2 avenue des IV Pavés du Roy, 78185 SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES Cedex représenté par son Président, Monsieur Robert CADALBERT, autorisé à signer la présente par délibération en date du **XX**

Ci-après dénommée « la CASQY »,

d'une seconde part,

ET

SQYBUS, société anonyme des Transports de Saint Quentin-en-Yvelines au capital de 40 448 €, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 387 950 322 dont le siège social est situé à Trappes (78197), 9 avenue Jean-Pierre Timbaud, représentée son Président, Monsieur Emmanuel ANSART, dûment habilité aux fins des présentes, agissant ès qualités de Mandataire du Groupement SQYBUS SAVAC pour les lignes du réseau SQYBUS.

d'une troisième part,

ET

La société SAVAC, société anonyme au capital de 600 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 679 801 605 dont le siège est situé à

Chevreuse (78460), 37 rue Dampierre, représentée par son Président, Monsieur Géric BIGOT, intervenant pour la ligne 039-039-012.

d'une quatrième part

ET

La société les Cars Perrier, société anonyme au capital de 200 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro 589 725 266, dont le siège social est situé à Trappes (78197), 9 avenue Jean-Pierre Timbaud représentée par son Président, Daniel MAISON. Intervenant pour les lignes 036 036 005 et 012.

d'une cinquième part

Ci-après dénommée « le groupement momentané d'Entreprises (GME)» représenté par l'entreprise SQYBUS, la SAVAC intervenant pour la ligne 039-039-012 et les Cars Perrier pour les lignes 036 036 005 et 012.

Le STIF, la CASQY, le GME, la SAVAC et les Cars Perrier étant ci-après désignés conjointement les « Parties »

Préambule

La convention partenariale du réseau Casqy a été approuvée par le conseil d'administration du STIF en date du 7 juillet 2010 (décision 2010/0378).

Lors des négociations de la convention partenariale précitée, il est apparu que des titres locaux étaient distribués par la Casqy. La communauté d'agglomération 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. Il s'agit d'exprimer clairement le fait que la facturation du Pass'Local est basée sur les validations constatées, valorisées au prix du ticket t+ carnet plein tarif.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Les articles 10.4 et 10.5 sont annulés et remplacés :

« Article 10-4 - La distribution de titres locaux

Les Collectivités peuvent délivrer ou faire délivrer des titres de transport choisis dans la gamme tarifaire créée par le STIF.

En particulier, la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-En-Yvelines 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.

Les collectivités doivent orienter préférentiellement les personnes satisfaisant aux conditions d'attribution de la carte Rubis fixées par le Conseil Général et les assister pour obtenir ce titre.

Pour un début de validité de titre à compter du 1^{er} septembre 2011, seul le Pass'Local est distribué par la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-En-Yvelines.

Article 10-5 - Gestion et financement du Pass'Local

La communauté d'agglomération de Saint-Quentin-En-Yvelines définit ses propres critères caractérisant les personnes pouvant obtenir un Pass'Local.

La Communauté d'agglomération Saint-Quentin-En-Yvelines instruit les demandes et fournit aux bénéficiaires le Pass'Local et le coupon de circulation local.

Le coupon précise l'année calendaire de validité du titre.

La Communauté d'agglomération s'engage à distribuer au moins 1639 Pass'Local par an. La mobilité prévisionnelle moyenne a été évaluée à 77,44 tickets t+ par an.

Compte tenu de la distribution du Pass'Local par la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-En-Yvelines, l'objectif de recettes de trafic de Sqybus, défini à l'article 50-3 du contrat d'exploitation, prend en compte un montant égal au :

Nombre de Pass'Local x mobilité prévisionnelle x prix unitaire t+ carnet en € 2008 H.T. soit 132 005,06 € H.T.

Le coût de fabrication de la carte personnalisée et du coupon de circulation locale est à la charge de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-En-Yvelines.

Les Entreprises établissent au nom de la collectivité les factures trimestrielles du Pass'Local. Les validations de coupons de circulation locaux sont retenues et facturées au prix du ticket t+ en carnet plein-tarif.

Les Entreprises présentent 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.

Les Entreprises déclarent 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. 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} septembre 2011 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,**
La Directrice générale

Sophie MOUGARD

La collectivité,

Pour la Communauté d'Agglomération de
Saint-Quentin-en-Yvelines,
Le Président

Robert CADALBERT

L'Entreprise,

Pour SQYBUS
Le Président,

Pour la SAVAC,
Le Président,

Emmanuel ANSART

Géric BIGOT

Pour les Cars Perrier,
Le Président,

Daniel MAISON



Délibération n° 2011/0789
Séance du 5 octobre 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE
RESEAU Est Seine et Marne et Montois

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°2011/0090 du 9 février 2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Procars et la convention partenariale entre le STIF, la Communauté de Communes du Provinois, la Commune de Nangis et la société Procars.
- VU** le rapport n° 2011/0789 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 27 septembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Est Seine et Marne et Montois 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 Procars.

ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le réseau Est Seine et Marne et Montois joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la Communauté de Communes du Provinois, la Commune de Nangis et la société Procars.

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 en 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
Est Seine et Marne et Montois
[002/039]**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 5 octobre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La SOCIETE PROCARS, société anonyme au capital de 309 024 € inscrite au RCS de MELUN sous le numéro 321 254 161, dont le siège est situé 2 rue Georges Dromigny à PROVINS, représentée par Frédéric JOUY, Directeur général délégué, dûment habilité à cet effet.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Est Seine et Marne et Montois le 09/02/2011 et la convention partenariale.

Afin de prendre en compte l'évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Cette modification concerne :

- L'extension de la ligne 228-228-014 à Villers Saint Georges et le passage par Jouy-le-Châtel. La ligne est également renforcée en termes de niveau d'offre avec 6 courses supplémentaires permettant la desserte de la zone d'activités logistique du Val Bréon.

La date de mise en service est le 12/09/2011

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 F4 bis 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

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise Procars

**AVENANT N°1
à la
Convention Partenariale du Réseau
Est Seine et Marne et Montois –
[002/039]**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 5 octobre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ED

La Communauté de Communes du Provinois, 7 cour des bénédictins – 77160 PROVINS, représentée par son Président Christian JACOB autorisé à signer la présente convention par délibération du

La commune de Nangis, rue du Maréchal de Lattre de Tassigny représentée par Philippe DELANNOY, Maire, autorisé à signer la présente par délibération en date du .

ci-après dénommées « Les Collectivités »

d'une deuxième part,

ET

La SOCIETE PROCARS, société anonyme au capital de 309 024 € inscrite au RCS de MELUN sous le numéro 321 254 161, dont le siège est situé 2 rue Georges Dromigny à PROVINS, représentée par Frédéric JOUY, Directeur général délégué, dûment habilité à cet effet.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau Est Seine et Marne et Montois le 09/02/2011 et le contrat d'exploitation de type 2.

Afin de prendre en compte l'évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

Cette modification concerne :

- L'extension de la ligne 228-228-014 à Villers Saint Georges et le passage par Jouy-le-Châtel. La ligne est également renforcée en termes de niveau d'offre avec 6 courses supplémentaires permettant la desserte de la zone d'activités logistique du Val Bréon.

Leur date de mise en service est le 12/09/2011.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1.

L'article 8 de la convention, relatif à la Communication est complété comme suit :

Il est précisé par ailleurs que pour l'extension de la ligne 228-228-014 visée par le présent avenant, un unique habillage régional STIF sera appliqué sur le nouveau véhicule (annexe B7 bis). Cet habillage sera appliqué sur tous les véhicules dont le service est financé totalement par le STIF.

L'article 10 de la convention, relatif à l'Engagement financier des Parties, est modifié comme suit :

Article 10-1 : Principes Généraux

Le Contrat d'exploitation de type 2 est constitué du nouveau service de référence arrêté décrit en **Annexe B.2** du présent avenant.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement selon les termes du tableau ci-dessous

(k€ HT constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	5 423	5 313	5 347	5 364	5 374	5 290

Article 10-2 : Engagements financiers du STIF

(k€ HT constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	3 844	3 705	3 710	3 698	3 679	3 564

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe B2
- Annexe B7 bis

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 12 septembre 2011 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 8 exemplaires, le

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

Pour la Communauté de Communes du
Provinois
Le Président

Sophie MOUGARD

Pour la Commune de Nangis
Le Maire

Pour l'Entreprise Procars
Le Directeur Général

Délibération n° 2011/0790
Séance du 5 octobre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
RESEAU ORGEBUS-GENOVBUS

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0093 du 9 février 2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les entreprises CEAT, Transports Daniel Meyer, Athis Cars, Orgebus et Veolia Transport Brétigny ;
- VU** le rapport n° 2011/0790 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 27 septembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Orgebus-Genovebus joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les entreprises CEAT, Transports Daniel Meyer, Athis Cars, Orgebus et Veolia Transport Brétigny.

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

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



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

**AVENANT N°1
au
CONTRAT DE TYPE II
Orgebus Genovebus – 002-099**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 6 juillet 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

CEA TRANSPORT, SAS au capital de 762.250,00 Euros, immatriculée au RCS d'EVRY, sous le numéro RCS 335 041 745, dont le siège est situé 1, avenue de la Résistance – Zac de la Croix Blanche à Sainte Geneviève des Bois (91700), représentée par son Président, Loïc BLANDIN.

Veolia Transport Brétigny, SA au capital de 293 072 240 € inscrite au RCS d'Evry (n° SIREN 383 607 090 000 73), dont le siège est situé au Parc des Fontaines 169 avenue Georges Clemenceau 92735 NANTERRE cedex, représentée (par délégation) par Anne BRUNNER, en sa qualité de Directrice d'Etablissement.

ORGEBUS, SARL au capital de 7500€, inscrite au RCS de Corbeil-Essonnes (n° SIREN /382 761 104 00019), dont le siège est situé 1 place Pierre Vennin, 91220 BRETIGNY SUR ORGE, représentée par ses co-gérants, Messieurs Romain BETEILLE et Jean Rémy NICOLE.

TRANSPORTS DANIEL MEYER, SAS au capital de 240 000 Euros, inscrit au RCS d'EVRY sous le numéro 958 201 428 dont le siège social est situé au 123 Rue Paul Fort 91310 MONTLHERY, représentée par son Président Monsieur Daniel MEYER

Athis Cars, SARL au capital de 230 000 €, inscrite au RCS d'Evry sous le numéro 962 201 711, dont le siège est situé 172 avenue François Mitterrand 91200 ATHIS MONS, représentée par son Directeur, Monsieur Jean Rémy NICOLE.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Orgebus-Genovebus le 9 février 2011, ainsi que la convention partenariale.

Afin de prendre en compte des évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- renforcement de l'offre sur la ligne 010-010-005. Mise en place le 7 mars 2011 (régularisation)
- restructuration de la ligne 010-010-007. Mise en place le 5 septembre 2011
-

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont, pour les entreprises CEA Transport et Orgebus :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Les annexes des entreprises Veolia Transport Brétigny, Transports Daniel Meyer et Athis Cars restent inchangées.

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,***
La Directrice générale

Sophie MOUGARD

Pour l'Entreprise,

Pour CEAT Transport,
Le Président

Pour Veolia Transport Brétigny,
La Directrice

Loïc BLANDIN
Pour Orgebus,
Le Co-gérant

Anne BRUNNER
Pour Orgebus,
Le Co-gérant

Romain BETEILLE
Pour Transports Daniel Meyer,
Le Président

Jean-Rémy NICOLE
Pour Athis Cars,
Le Directeur

Daniel MEYER

Jean-Rémy NICOLE



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE
RESEAU INTERURBAIN 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°2010/0738 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les entreprises Veolia Transport Rambouillet, Cars Perrier et SAVAC, et la convention partenariale entre le STIF, le SITERR, les communes de Sonchamp et Saint-Arnoult-en-Yvelines et les entreprises Veolia Transport Rambouillet, Cars Perrier et SAVAC;
- VU** la délibération n°2011/0115 du 9 février 2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et les entreprises Veolia Transport Rambouillet, Cars Perrier et SAVAC ;
- VU** le rapport n° 2011/0791;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 27 septembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau interurbain de Rambouillet joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les entreprises Veolia Transport Rambouillet, Cars Perrier et SAVAC.

ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le réseau interurbain de Rambouillet joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec le SITERR, les communes de Sonchamp et Saint-Arnoult-en-Yvelines et les entreprises Veolia Transport Rambouillet, Cars Perrier et SAVAC;

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

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

AVENANT N°2
au
CONTRAT DE TYPE II
Interurbain de Rambouillet – 002-028

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 6 juillet 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

VEOLIA TRANSPORT Etablissement de Rambouillet, SA au capital de 195 936 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN 383 607 090), dont le siège est situé au 169 avenue Georges Clémenceau, 92000 Nanterre, représentée par délégation par Nicolas VERWAERDE, en sa qualité de Directeur d'Etablissement

ET

SAVAC, SA au capital de 600 000 € inscrite au RCS de Versailles (n° SIREN 679 801 605), dont le siège est situé au 37 rue Dampierre, 78460 Chevreuse, représentée par délégation par Géric BIGOT, en sa qualité de président

ET

CARS PERRIER, SA au capital de 940 000 € inscrite au RCS de Versailles (n° SIREN 589 725 266), dont le siège est situé 9, avenue Jean-Pierre Timbaud, ZAI des Bruyères, 78190 TRAPPES, représentée par délégation par Juan LOPEZ, en sa qualité de directeur général

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 interurbain de Rambouillet le 8 décembre 2010, ainsi que la convention partenariale.

Le Conseil a ensuite validé l'avenant suivant au contrat :

- avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet la modification du taux de réemploi de l'entreprise Cars Perrier.

Afin de prendre en compte des évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- renforcement de l'offre sur la ligne 013-013-010 (le samedi). La mise en place reste soumise à la délibération des communes de Sonchamp et Saint-Arnoult-en-Yvelines sur leur participation financière. En l'absence de délibération avant le 31 décembre 2011, ce renforcement sera réputé caduc.
- intégration sur la ligne 036-036-015, pour l'année scolaire 2011-2012, d'un circuit scolaire assurant la desserte du hameau des Brûlins et Saint-Benoist à destination des écoles d'Auffargis. Mise en place le 5 septembre 2011.

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 les entreprises Veolia Transport Rambouillet et Cars Perrier :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Les annexes de l'entreprise SAVAC 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.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

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

Sophie MOUGARD

Pour l'Entreprise,

Pour Veolia Transport Rambouillet,
Le Directeur

Pour SAVAC,
Le Président

Nicolas VERWAERDE

Géric BIGOT

Pour Cars Perrier,
Le Directeur

Juan LOPEZ

AVENANT N°1
à la
Convention Partenariale du Réseau
Interurbain de Rambouillet – 002-028

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 6 juillet 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

Le Syndicat Intercommunal de Transports et d'Equipements de la Région de Rambouillet (SITERR) dont le siège social est situé place de la Libération à Rambouillet, représentée par sa Présidente Mme Marie-Thérèse BESSON, autorisée à signer la présente par délibération du Conseil Syndical en date du

ET

La commune de Saint –Arnoult-en-Yvelines, dont l'Hôtel de Ville est sis Place du Jeu de Paume, représentée par son Maire Mme Françoise POUSSINEAU, autorisée à signer la présente par délibération du Conseil Municipal en date du

ET

La commune de Sonchamp, dont l'Hôtel de Ville est sis 42 rue André Thome, représentée par son Maire Mme Monique GUENIN, autorisée à signer la présente par délibération du Conseil Municipal en date du

Ci-après dénommée « les Collectivités »,

d'une deuxième part,

ET

VEOLIA TRANSPORT Etablissement de Rambouillet, SA au capital de 195 936 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN 383 607 090), dont le siège est situé au 169 avenue Georges Clémenceau, 92000 Nanterre, représentée par délégation par Nicolas VERWAERDE, en sa qualité de Directeur d'Etablissement

ET

SAVAC, SA au capital de 600 000 € inscrite au RCS de Versailles (n° SIREN 679 801 605), dont le siège est situé au 37 rue Dampierre, 78460 Chevreuse, représentée par délégation par Géric BIGOT, en sa qualité de Président

ET

CARS PERRIER, SA au capital de 940 000 € inscrite au RCS de Versailles (n° SIREN 589 725 266), dont le siège est situé 9, avenue Jean-Pierre Timbaud, ZAI des Bruyères, 78190 TRAPPES, représentée par délégation par Juan LOPEZ, en sa qualité de Directeur général

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau interurbain de Rambouillet le 9 décembre 2010, ainsi que le contrat d'exploitation de type 2.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

Ces modifications concernent :

- renforcement de l'offre sur la ligne 013-013-010 (le samedi). La mise en place reste soumise à la délibération des communes de Sonchamp et Saint-Arnoult-en-Yvelines sur leur participation financière. En l'absence de délibération avant le 31 décembre 2011, ce renforcement sera réputé caduc.
- intégration sur la ligne 036-036-015, pour l'année scolaire 2011-2012, d'un circuit scolaire assurant la desserte du hameau des Brûlins et Saint-Benoist à destination des écoles d'Auffargis. Mise en place le 5 septembre 2011.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

L'article 10 de la convention, relatif aux engagements financiers des parties, est modifié comme suit :

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 B2** 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 à :

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	6 107	6 156	6 037	6 063	6 102	6 103

Article 10-2 - Engagements financiers du STIF

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	5 742	5 777	5 652	5 677	5 715	5 714

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 dont les montants (en euro constant 2008) sont définis ci-dessous :

- Commune de Saint-Arnoult-en-Yvelines : 44 006 € H.T.
- Commune de Sonchamp : 12 886 € H.T.

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'**Erreur ! Source du renvoi introuvable.** de la présente convention.

Elle est indexée chaque année par application de la formule décrite à l'annexe B.5 précitée de la présente convention, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à la fin du mois de septembre de l'année « n-1 ».

Pour la première année d'exploitation, le montant de la participation est calculé selon la règle du prorata temporis.

En cas de retrait financier de l'un des partenaires au cours de l'exécution de la présente convention, les parties conviennent de se réunir au sein d'un comité de suivi ad hoc afin d'examiner les modalités de prise en charge de la contribution financière du partenaire défaillant. En l'absence d'accord sur la répartition et la prise en charge dudit financement, le STIF pourra procéder, conformément à l'article 52 du contrat d'exploitation de type 2, à un ajustement du service de référence à due concurrence.

L'annexe circonstanciée ayant fait l'objet de modifications est annexée au présent avenant. Elle annule et remplace l'annexe adoptée lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- **Annexe B2** 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 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 7 exemplaires, le

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

Sophie MOUGARD

Pour la Collectivité,
Pour le SITERR,
La Présidente

Pour la commune de Sonchamp,
Le Maire

Marie-Thérèse BESSON
Pour la commune de Saint-Arnoult-en-
Yvelines,
Le Maire

Monique GUENIN

Françoise POUSSINEAU

Pour l'Entreprise,
Pour Veolia Transport Rambouillet,
Le Directeur

Pour SAVAC,
Le Président

Nicolas VERWAERDE
Pour Cars Perrier,
Le Directeur

Géric BIGOT

Juan LOPEZ



Délibération n° 2011/0792
Séance du 5 octobre 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°3 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°2 A LA CONVENTION PARTENARIALE
RESEAU LES ULIS-MASSY-SACLAY

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°2010/0296 du 2 juin 2010 approuvant d'une part la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay, la Communauté d'Agglomération d'Europ'Essonne, la société des Cars d'Orsay, la société TIPS et la SAVAC et d'autre part le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Cars d'Orsay, la société TIPS et la SAVAC;
- VU** la délibération n°2011/0472 du 1^{er} juin 2011 approuvant l'avenant n°1 à la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay, la Communauté d'Agglomération d'Europ'Essonne, la société des Cars d'Orsay, la société TIPS et la SAVAC;
- VU** la délibération n°2010/0773 du 8 décembre 2010 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Cars d'Orsay, la société TIPS et la SAVAC;
- VU** la délibération n°2011/0073 du 9 février 2011 approuvant l'avenant n°2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Cars d'Orsay, la société TIPS et la SAVAC;
- VU** le rapport n° 2011/0792 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 27 septembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau les Ulis-Massy-Saclay 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 entre le STIF et la société Cars d'Orsay, la société TIPS et la SAVAC;

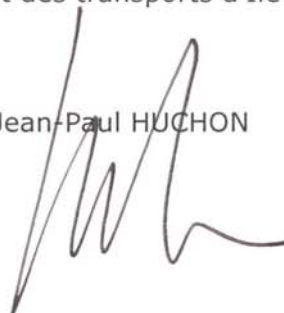
ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n°2 à la convention partenariale joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec la Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay, la Communauté d'Agglomération d'Europ'Essonne, la société Cars d'Orsay, la société TIPS et la SAVAC;

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

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

AVENANT N°2
à la
Convention Partenariale du Réseau
Les Ulis – Massy - Saclay

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, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 5 octobre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'agglomération du plateau de Saclay (CAPS), Etablissement Public de Coopération Intercommunale, dont le siège est situé en mairie de Palaiseau 91 Rue de Paris – 91120 PALAISEAU et dont son siège administratif est situé au 26 Rue Jean Rostand – Parc Orsay Université – 91898 ORSAY Cedex représentée par Francois LAMY, Président, autorisé à signer la présente par délibération n° XX en date du [...]

Ci-après dénommée « la CAPS »,

D'une deuxième part,

ET

La Communauté d'Agglomération Europ'Essonne (CAEE), Etablissement Public de Coopération Intercommunale, dont le siège est situé 1 avenue du général De Gaulle – 91 300 MASSY, représentée par Vincent DELAHAYE, Président, autorisé à signer la présente convention par délibération en date du [...].

Ci-après dénommée « la CAEE »,

d'une troisième part,

La CAEE et la CAPS seront ci-après dénommées « Les Collectivités »

ET

La société CARS D'ORSAY, SAS au capital de 457 200 €, inscrite au RCS d'EVRY sous le n°579 807 041, dont le siège est situé au 5 rue Angiboust – ZI de la Fontaine de Jouvence à Marcoussis (91460), représentée par son Président, (**en attente confirmation**).

d'une quatrième part,

La société T.I.P.S., Société Transports Interurbain du Plateau de Saclay, SAS au capital de 40 032 €, inscrite au RCS d'EVRY sous le n°380 289 850, dont le siège est situé au 5 rue Angiboust – ZI de la Fontaine de Jouvence à Marcoussis (91460), représentée par son Président, (**en attente confirmation**).

d'une cinquième part,

La société SAVAC, SAS au capital de 600 000 €, inscrite au RCS de VERSAILLES sous le n°679 801 605, dont le siège est situé au 37 rue Dampierre à Chevreuse (78460), représentée par son Président, Monsieur Géric BIGOT.

d'une sixième part,

Ci-après dénommés « l'Entreprise »,

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 Les Ulis – Massy - Saclay ont été approuvés par le conseil du STIF en date du 2 juin 2010.

Le Conseil a également validé l'avenant suivant à la convention partenariale :
- avenant n°1 voté le 01/06/2011 au titre du prolongement des titres locaux jusqu'au 31/12/2011.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

Concomitamment au projet de restructuration « Fond de Vallée », la Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay (CAPS) s'est engagée à poursuivre la réalisation d'aménagements de voirie visant à faciliter la circulation des véhicules de transport en commun.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Dans le cadre de l'article 7.3 a) et b) de la convention partenariale, est annexé le dossier technique des propositions d'aménagement visant à faciliter et fluidifier les parcours des véhicules en transport en commun sur la ligne « Fond de Vallée » (aménagement de voirie, restructuration de carrefour, mise en place de signaux tricolores à détection). Ce dossier constitue les mesures d'accompagnement de la CAPS au projet « Fond de Vallée ».

Article 2.

L'article 10-1 de la convention, relatif à « l'Engagements Financiers des parties – Principes généraux », est modifié comme suit :

Le coût total du service de référence modifié est fixé annuellement à :

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	16 275	16 376	16 433	16 447	16 517	16 582

L'article 10.2 de la convention, relatif aux « Engagements financiers du STIF » est modifié comme suit :

Pour la réalisation du service de référence, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	13 110	13 193	13 218	13 193	13 235	13 299

Pour la première année d'exploitation, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.

Article 3. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 3 novembre 2011 et le 31 décembre 2016.

Article 4.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 7 exemplaires, le .././...

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

Madame Sophie MOUGARD

Pour Les Collectivités,

Communauté d'Agglomération du
Plateau de Saclay

Le Président ,
François LAMY

Communauté d'Agglomération
Europ'Essonne

Le Président,
Vincent DELAHAYE

Pour l'Entreprise
SAVAC

Le Président,
Géric BIGOT

Les Cars D'orsay

Le Président,
(en attente confirmation)

TIPS

Le Président,
(en attente confirmation)

**AVENANT N°3
au
Contrat de type 2
Les Ulis Massy Saclay
002 047**

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 5 octobre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La société CARS D'ORSAY, SAS au capital de 457 200 €, inscrite au RCS d'EVRY sous le n°579 807 041, dont le siège est situé au 5 rue Angiboust – ZI de la Fontaine de Jouvence à Marcoussis (91460), représentée par son Président, (**en attente de confirmation**).

d'une deuxième part,

La société T.I.P.S., Société Transports Interurbain du Plateau de Saclay, SAS au capital de 40 032 €, inscrite au RCS d'EVRY sous le n°380 289 850, dont le siège est situé au 5 rue Angiboust – ZI de la Fontaine de Jouvence à Marcoussis (91460), représentée par son Président, (**en attente de confirmation**).

d'une troisième part,

La société SAVAC, SAS au capital de 600 000 €, inscrite au RCS de VERSAILLES sous le n°679 801 605, dont le siège est situé au 37 rue Dampierre à Chevreuse (78460), représentée par son Président, Monsieur Géric BIGOT.

d'une quatrième part,

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 Les Ulis-Massy-Saclay et la convention partenariale le 02/06/2010.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 08/12/2010 au titre d'une modification du périmètre du contrat,
- avenant n°2 voté le 09/02/2011 au titre du dispositif Prévention - Politique de la ville,

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 :

1. Restructuration « Fond de Vallée »

Ce projet de restructuration « Fond de Vallée » consiste à offrir une meilleure desserte entre Orsay et Igny RER (vallée et plateau) par Palaiseau, sans rupture de charge et avec des horaires cadencés. Cette restructuration se veut complémentaire du réseau ferré existant et une alternative forte à la voiture particulière. Elle participe au projet de désenclavement du territoire porté par de la CAPS (Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay).

Cette restructuration s'articule autour de trois lignes existantes ; la 006 006 008 (Orsay RER – Bois Persan/Couturier); la ligne 006 021 (Palaiseau Centre – Palaiseau – Marché du Pileu) et la ligne 006 006 022 (Palaiseau Centre – Massy-Palaiseau RER). Les modifications de ces lignes et la refonte des itinéraires des lignes 006 006 021 et 022 permettent la création de la ligne 006 006 023 reliant Orsay RER à Igny RER.

Au nord du territoire, ce projet est complété une desserte reliant Saclay à Igny RER par Vauhallan qui permet une interconnexion avec la ligne 269 269 002 (Les Ulis – gare de Jouy-en-Josas) sur Saclay.

Date de mise en œuvre : 03/11/2011

2. Suppression du pool Cars d'Orsay/RATP

Le présent dossier prend en compte la suppression du pool Cars d'Orsay/RATP pour les lignes 495 (Massy Palaiseau RER – Centre Commercial Vélizy 2) et 496 (Massy Palaiseau RER – Vauhallan). La ligne 495 sera exploitée par les Cars d'Orsay et la ligne 496 par la RATP.

Cette opération ne modifie pas les équilibres économiques du contrat.

Leur date de mise en service est le : 03/11/2011

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 F4 subvention CT2

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant n° 4 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 5 exemplaires, le

**Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,**

La Directrice générale

Madame Sophie MOUGARD

Pour l'Entreprise

SAVAC
Le Président,

Géric BIGOT

Les Cars D'orsay
Le Président,

(en attente de confirmation)

TIPS
Le Président,
(en attente de confirmation)

Délibération n° 2011/0793
Séance du 5 octobre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU Mobilien Seine et Marne Express Transdev

051 177 018 : Meaux (SNCF) - Torcy - Serris - Melun (RER)

051 377 019 : Torcy - Chelles - Tremblay-en-France (Roissy CDG)

067 377 069: Meaux (SNCF)- Serris (Val d'Europe) 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 ;
- 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°2010/0787 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Autocars Marne-la-Vallée AMV, Marne et Morin et Trans Val de France TVF et la convention partenariale entre le STIF, le Conseil Général de Seine et Marne et les sociétés AMV, Marne et Morin et TVF
- VU** la délibération n°2011/0073 du 9 février 2011 approuvant l'avenant N°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Autocars Marne-la-Vallée et Marne et Morin
- VU** le rapport n° 2011/0793;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 27 septembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Mobilien Seine et Marne Express Transdev joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés Autocars Marne-la-Vallée, Marne et Morin et Trans Val de France

ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le réseau Mobilien Seine et Marne Express Transdev joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec le Conseil Général de Seine et Marne et les sociétés Autocars Marne-la-Vallée et Marne, Morin et Trans Val de France

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 en jour du plan régional de transport.

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

AVENANT N°2
au
CONTRAT DE TYPE II
Mobilier Seine et Marne
Express AMV (018-019-069)
[002/074]

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 5 octobre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une 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 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.

d'une troisième part

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 Barennes, 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.

d'une quatrième part

La société **TRANS VAL DE France**, société à responsabilité limitée, au capital de 328 500 €, dont le siège social se trouve au 3 rue de Messy à CHARNY (77410) immatriculée au RCS de Meaux sous le numéro 442 669 099 0016 et représentée par Monsieur Eric BERTHIER, agissant en qualité de Gérant

d'une cinquième part

Les sociétés **LES AUTOCARS DE MARNE LA VALLEE** et **TRANS VAL DE France** sont constituées en pool et sont représentées par la société **AUTOCARS DE MARNE LA VALLEE** leader de ce pool.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Mobilien Seine et Marne Express AMV le 08/12/2010 et la convention partenariale.

Le Conseil a ensuite approuvé les avenants suivants au contrat type 2 :

- avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet la politique de la ville

Afin de prendre en compte l'évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparait aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Cette modification concerne :

- Le renforcement de la ligne 051-177-018 afin de répondre à la surcharge des courses du matin au départ de Meaux et du retour en fin d'après midi de Melun. Une course est prolongée de Pontault-Combault à Melun également afin de répondre aux sorties de 16h00 des établissements scolaires et universitaires de Melun.

La date de mise en service est le : 07/11/2011

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 2 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise AMV

L'Entreprise Marne et Morin

L'Entreprise TVF

**AVENANT N°1
à la
Convention Partenariale du Réseau
Mobilien Seine et Marne Express
Transdev – [002/074]**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 5 octobre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

Le Département de Seine-et-Marne, domicilié à l'Hôtel du Département, 77010 Melun cedex, représenté par Monsieur Vincent Éblé, son Président, agissant en application de la délibération en date du

ci-après dénommée « Le Département »

d'une deuxième 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 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.

d'une troisième part

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 Barennes, 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

d'une quatrième part

La société **TRANS VAL DE France**, société à responsabilité limitée, au capital de 328 500 €, dont le siège social se trouve au 3 rue de Messy à CHARNY (77410) immatriculée au RCS de Meaux sous le numéro 442 669 099 0016 et représentée par Monsieur Eric BERTHIER, agissant en qualité de Gérant

d'une cinquième part

Les sociétés **LES AUTOCARS DE MARNE LA VALLEE** et **TRANS VAL DE France** sont constituées en pool et sont représentées par la société **AUTOCARS DE MARNE LA VALLEE** leader de ce pool.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau Mobilien SM Express 074 le 08/12/2010 et le contrat d'exploitation de type 2.

Afin de prendre en compte l'évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

Cette modification concerne :

- Le renforcement de la ligne 051-177-018 afin de répondre à la surcharge des courses du matin au départ de Meaux et du retour en fin d'après midi de Melun. A cet effet, 2 courses sont nouvellement créées. Une course est prolongée de Pontault-Combault à Melun également afin de répondre aux sorties de 16h00 des établissements scolaires et universitaires de Melun.

Leur date de mise en service est le : 07/11/2011

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

L'article 8 de la convention, relatif à la Communication des Parties, est modifié comme suit

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...), à destination de 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 le Département.

A l'occasion de la session annuelle du comité de suivi , le Département 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 de communication 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 de communication.

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 celle du Département.

Les communications de presse relatif à l'objet de la convention, émanant du Département et de l'Entreprise doivent être transmis au STIF pour avis et/ou validation dans un délai de 48h.

Article 8 – 2 : Habillage des véhicules

Le voyageur francilien doit percevoir la cohérence et l'unité du système de transport au niveau régional. 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 soit habillé selon les « Principes d'habillage du matériel roulant » approuvés lors du conseil du 8 avril 2009. Cet habillage permet la coexistence avec les marques du Département et de l'Entreprise.

A compter de la prise d'effet de la présente convention, l'habillage des véhicules est conforme à la charte graphique jointe en Annexe B.7. Le Département fera valider par le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur le réseau Seine-et-Marne Express (logo, habillage réseau).

A terme, l'ensemble du matériel utilisé par l'Entreprise pour l'exécution du service de référence devra être habillé selon les principes définis et qui figurent en **Annexe B.7**. Dans tous les cas de figure, avant tout achat de véhicule, l'Entreprise devra se rapprocher du référent STIF afin que l'habillage adéquat soit validé.

Les nouveaux habillages sont mis en place à partir de juin 2011 sur tous les véhicules neufs quelle que soit leur capacité acquis à partir de 2011. 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 transporteurs + pose (selon la charte) : 100% transporteur
- Adhésifs Département + pose (selon la charte) : 100% Département

Par ailleurs, le Département fixera lors de la mise en œuvre du nouvel habillage, un plafond d'engagement financier.

Les coûts relevant du STIF et du Département doivent être clairement indiqués dans deux devis séparés du ou des bus transmis par le transporteur. Le devis transmis au STIF devra comporter le prix du bus avec le détail des options, le prix de l'option peinture Vif-argent et de la symbolique réseau (+ bloc marque) avec la pose. Le devis transmis au Département devra comporter le prix de l'habillage spécifique à ce dernier.

A réception, l'ensemble des véhicules reçus devront être photographiés 3/4 droit (avec la plaque d'immatriculation) et les photos devront être transmises aux directions de la

Communication et d'Exploitation du STIF et à la direction de la communication du Département. Lors de la réception des premiers véhicules, l'agence désignée par le STIF devra se rendre au dépôt afin de valider ou non, pour le compte du STIF l'ensemble des composantes de l'habillage proposé (STIF + Département). Le STIF transmettra au Département une copie du compte rendu de l'agence. En cas de refus, l'habillage devra être revu au frais du poseur et/ou de l'imprimeur des adhésifs.

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 le Département 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 du Département 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.
- Le Département 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 du Département.
- 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 et/ou une information voyageur harmonisée sont mises en œuvre par l'Entreprise à l'initiative du Département sur les poteaux ou abris voyageurs (bandeau indices de ligne). Le Département, pour les abris dont il est propriétaire, apposera des bandeaux indices de ligne et en informe le STIF

Le Département apporte toute information sur la vie du réseau Seine et Marne Express dans son magazine et autres supports de communication. Toutefois, ces derniers doivent être préalablement portés à la connaissance du STIF.

Le Département s'engage à mettre en ligne sur son site internet le plan du réseau, les horaires, les informations 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.

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 le Département, en copropriété avec le STIF.

Le Département 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.

Si la marque et/ou le nom du réseau appartient à l'Entreprise, cette dernière doit en céder les droits et la propriété au Département et au STIF.

L'article 10 de la convention, relatif à l'Engagement financier, est modifié comme suit :

Article 10-1 : Principes Généraux

Le Contrat d'exploitation de type 2 est constitué du nouveau service de référence arrêté décrit en **Annexe B.2** du présent avenant.

Les principes de la rémunération de ce service de référence sont destinés à :

- Couvrir l'ensemble des charges de service public imposées par le STIF ;
- Couvrir l'ensemble des compléments de service financés par les Collectivités conformément à l'article 9 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, modifié par l'article 22-I du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;
- Prévoir, conformément aux dispositions du Règlement européen n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par Route, un bénéfice raisonnable pour l'Entreprise.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement selon les termes du tableau ci-dessous

(k€ HT constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	9 140	9 145	9 273	9 269	9 251	9 247

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)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	8 618	8 620	8 745	8 738	8 717	8 710

Article 10-3 : Engagements financiers des Collectivités

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le Département versera à la société LES AUTOCARS DE MARNE LA VALLEE une participation financière forfaitaire annuelle actualisable de 203 000 € H.T, en valeur économique 2008 (TVA en sus au taux en vigueur au moment du fait générateur)

En année pleine, cette participation est payable sous forme d'acompte par avance 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** modifiée par le présent avenant. La facture d'actualisation annuelle sera émise avant le 31 décembre de chaque année sous réserve de la parution des indices.

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe B2
- Annexe B5
- Annexe B7

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 7 novembre 2011 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en exemplaires, le

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

Pour le Département
Le Président

Sophie MOUGARD

Pour l'Entreprise AMV,
Le Président

Pour l'Entreprise Marne et Morin,
Le Président

Pour l'Entreprise TVF
Le Président

Délibération n° 2011/0794
Séance du 5 octobre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
RESEAU Mobilien Marne et Morin 067-067-062

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°2010/0767 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Marne et Morin
- VU** le rapport n° 2011/0794;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 27 septembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Mobilien Transdev 067-067-062 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 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 en jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

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

**AVENANT N°1
au
CONTRAT DE TYPE II
Mobilien 067-067-062-
[002/069]**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 5 octobre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

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 Barennes, 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

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 Mobilien 067-067-062 le 08/12/2010.

Afin de prendre en compte l'évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Cette modification concerne :

- Le renforcement de la ligne 067-067-062 afin de répondre à la surcharge des courses du matin au départ de La Ferté sous-Jouarre et du retour en fin d'après midi de Chessy. A cet effet, 8 courses sont nouvellement créées

La date de mise en service est le : 02/11/2011

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

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise Marne et Morin

Délibération n° 2011/0795
Séance du 5 octobre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°1 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 8 décembre 2010 approuvant le contrat de type 2 entre le STIF et les sociétés Autocars de Marne la Vallée, Centre de réservation Europe Autocar et Transports Marne et Morin et la convention partenariale entre le STIF et le Syndicat 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 Autocars et Transports Marne et Morin ;
- VU** la délibération n°2011/0073 du 9 février 2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat de type 2 entre le STIF et les sociétés Autocars de Marne la Vallée, Centre de réservation Europe Autocar et Transports Marne et Morin ;
- VU** le rapport n° 2011/0795;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 27 septembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau PEP'S 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 les sociétés Autocars de Marne la Vallée, Centre de réservation Europe Autocar et Transports Marne et Morin ;

ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le Réseau PEP'S joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec le Syndicat 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 Autocars et Transports Marne et Morin ;

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 en jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized representation of the name 'Jean-Paul Huchon'.

AVENANT N°2 AU CONTRAT 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 5 octobre 2011,

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une 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 conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau Pep's le 8 décembre 2010 (délibération n° 2010/0746).

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le, ayant pour objet politique de la ville

Ces modifications concernent :

- Un développement des lignes 22, 34 et 42
- une optimisation de la ligne 44.

Ces modifications pérennes avec incidences financières nécessitent de passer un avenant au contrat de type 2.

Sont modifiées les annexes :

- A3 : service de référence
- E1 : compte financier prévisionnel
- E3 : Objectifs de recettes de trafic
- F4 : spécificités du réseau

Leur date de mise en service est le : 29 aout 2011 pour la ligne 44 et le 2 novembre 2011 pour les autres lignes concernées par l'avenant n°2.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 2 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

SIGNATAIRES

Fait à Paris en 3 exemplaires originaux, le

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

Sophie MOUGARD

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°1 A LA
CONVENTION PARTENARIALE DU RESEAU N°035 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 5 octobre 2011,

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 Conseil Général 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

La convention partenariale du réseau Pep's a été approuvée par le conseil d'administration du STIF en date du 8 décembre 2010 (délibération n° 2010/0746).

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions dans le cadre du fonctionnement du réseau et apporter des précisions concernant l'indexation des participations des Collectivités, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

Le présent avenant modifie la convention partenariale sur les sujets suivants :

- Modifications pérennes du service de référence (article 10.5, annexe B2)
 - Ligne 22 : amélioration de la desserte de la ZAC « Bel air » de Ferrières-en-Brie
 - Lignes 34 et 42: renforcement de l'offre pour répondre à la montée en charge de ces 2 lignes, du fait de l'urbanisation croissante du territoire.
 - Ligne 44 : optimisation de l'offre de la ligne
La date de mise en service de ces modifications est le 2 novembre 2011 pour les lignes 22, 34 et 42. Les modifications sur la ligne 44 sont effectives depuis le 29 août 2011
- Ajustement de la formule d'actualisation de la participation des collectivités (article 10.3 et annexe B5)
- Modification des engagements financiers des parties (articles 10.1 et 10.2)

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1 Modifications des articles de la convention partenariale

- **L'article 10.1 de la convention, relatif aux « principes généraux » de « l'engagement financier des parties » est modifié comme suit :**

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 HT du service de référence est fixé annuellement selon les termes du tableau ci-dessous :

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Charges d'exploitation	18 250	18 259	18 241	18 340	18 386	18 442

- **L'article 10.2 de la convention relatif aux « Engagements financiers du STIF » est modifié comme suit :**

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 HT fixée à :

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution STIF	13 784	13 785	13 743	13 846	13 878	13 933

- **L'article 10.3 de la convention relatif à l'engagement financier HT des collectivités est modifié comme suit :**

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 :

- SIT secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée : 1 138 000 € H.T. en 2010 puis 1 147 000 € HT de 2011 à 2016
- Le Département (au titre des lignes énumérées ci-dessous): 300 839€ H.T. en valeur économique 2011 (TVA en sus au taux en vigueur au moment du fait générateur)

Code STIF	Origine-Destination
007 007 050	CHESSY (Chessy Gares) - SERRIS (RER)
007 007 054	CHESSY (Chessy Gares) - MAGNY-LE-HONGRE (Hôtels val de France)
051 051 007	POMPONNE – POMPONNE
051 051 012	THORIGNY-SUR-MARNE - THORIGNY-SUR-MARNE
051 051 013	OZOIR-LA-FERRIERE (SNCF) - PONTCARRE - COLLEGIEN - TORCY (RER)
051 051 014	THORIGNY-SUR-MARNE (Gare) - DAMPMART - THORIGNY-SUR-MARNE (Gare)
051 051 015	THORIGNY-SUR-MARNE - CLAYE-SOUILLY (GARE)
051 051 021	LAGNY-SUR-MARNE (S.N.C.F.) - GOUVERNES - TORCY (R.E.R.)
051 051 022	CHANTELOUP-EN-BRIE (Orée du Bois) - BUSSY ST GEORGES (RER) - FERRIERES (Paris)
051 051 023	CHESSY (Chessy Gares) - LAGNY-SUR-MARNE (Gare SNCF)
051 051 025	LAGNY-SUR-MARNE (SNCF) - ST-THIBAULT-DES-VIGNES - TORCY (RER)
051 051 026	LAGNY-SUR-MARNE (SNCF) - BUSSY-ST-GEORGES (RER)
051 051 029	LAGNY-SUR-MARNE (SNCF) - TORCY (RER)
051 051 032	TOURNAN-EN-BRIE (Tournan RER) - SERRIS (RER)
051 051 034	SERRIS (RER) – MAGNY LE HONGRE - CHESSY (Chessy Gares)
051 051 037	LAGNY-SUR-MARNE (SERVICE URBAIN) - ST-THIBAULT-DES-VIGNES
051 051 042	LAGNY-SUR-MARNE (SNCF) - SERRIS (RER)
051 051 043	SERRIS (RER) - CHESSY (Chessy Gares)
051 051 044	SERRIS (RER) - BUSSY-ST-GEORGES (Auriol)
067 067 006	COUPVRAY - ESBLY – CHESSY (Chessy Gares)
051 267 024	JABLINES - CHESSY (Chessy Gares)

En année pleine, cette participation est payable à terme échu chaque trimestre sous forme d'acompte. Elle sera indexée chaque année 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.

- **L'article 10.5 de la convention intitulé « Contributeurs tiers à l'offre de référence » est modifié comme suit :**

Une partie de l'offre de référence du réseau Pep's fait l'objet de financement par des partenaires publics et privés locaux. Les contrats correspondant sont relatifs aux lignes :

- 007 007 054 avec les hôtels du Val de France
- 007 007 050 avec les hôtels du Val d'Europe
- 051 051 015 avec la commune d'Annet-sur-Marne
- 051 051 032 avec la société Goodman

Ces contributions financières sont inscrites dans les ressources du contrat de type 2 du réseau.

En conséquence, le comité de suivi devra être réuni exceptionnellement en cas de retrait financier partiel ou total de ces contributeurs et entraînera, en dernier ressort, un ajustement correspondant de l'offre de référence.

Article 2. Modification des annexes de la convention partenariale

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 :

- L'annexe B2 « Service de référence »
- L'annexe B5 « Formule d'indexation de la participation des Collectivités »

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.

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,
La Directrice générale,

Sophie MOUGARD

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

Délibération n° 2011/0796
Séance du 5 octobre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
RESEAU PERIURBAIN DE MANTES

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°2010/0747 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les entreprises CTVMi et TVS ;
- VU** la délibération n°2011/0073 du 9 février 2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et les entreprises CTVMi et TVS ;
- VU** le rapport n° 2011/0796 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 27 septembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau périurbain de Mantes joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les entreprises CTVMi et TVS.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'JPH', written over the printed name 'Jean-Paul HUCHON'.

AVENANT N°2
au
CONTRAT DE TYPE II
Périurbain de Mantes – 002-033

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 6 juillet 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La Compagnie des Transports Voyageurs du Mantois Interurbains (CTVMI), société par actions simplifiées de 3 300 000 €, inscrite au RCS de Versailles B 438 472 185 (SIRET 43847218500018), dont le siège est situé 2, impasse Sainte Deville 78200 Mantes la Jolie, représentée par son Directeur, Monsieur Nicolas RAMBAUD.

Transport du Val de Seine (TVS), société par actions simplifiée de 472 500 €, inscrite au RCS de Evreux B 378 783 781 (n° SIRET 37878378100123), dont le siège est situé Boulevard d'Aylmer 27200 VERNON, représentée par son Directeur, Monsieur Bruno PERCHERON.

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 périurbain de Mantes le 8 décembre 2010, ainsi que la convention partenariale.

Le Conseil a ensuite validé l'avenant suivant au contrat :

- avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet la politique de la ville.

Afin de prendre en compte des évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- renforcement de l'offre sur la ligne 092-092-003. Mise en place le 2 janvier 2012.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 2 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

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

Sophie MOUGARD

Pour l'Entreprise,

Pour CTVMI,
Le Directeur

Pour TVS,
Le Directeur

Nicolas RAMBAUD

Bruno PERCHERON

Délibération n° 2011/0797
Séance du 5 octobre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°3 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
RESEAU PLAINE DE VERSAILLES

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région 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°2010/0748 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Veolia Transport Ecquevilly, Veolia Transport Houdan, CSO, Cars Hourtoule et STAVO et la convention partenariale entre le STIF, les communes de Bailly, Noisy-le-Roi, Saint-Nom-la-Bretèche, Feucherolles, Chavenay, Jouars-Pontchartrin et les Clayes-Sous-Bois et les sociétés Veolia Transport Ecquevilly, Veolia Transport Houdan, CSO, Cars Hourtoule et STAVO;
- VU** la délibération n°2011/0073 du 9 février 2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Veolia Transport Ecquevilly, Veolia Transport Houdan, CSO, Cars Hourtoule et STAVO;
- VU** la délibération n°2011/0612 du 6 juillet 2011 approuvant l'avenant n°2 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Veolia Transport Ecquevilly, Veolia Transport Houdan, CSO, Cars Hourtoule et STAVO et l'avenant n°1 à la convention partenariale entre le STIF, les communes de Bailly, Noisy-le-Roi, Saint-Nom-la-Bretèche, Feucherolles, Chavenay, Jouars-Pontchartrin et les Clayes-Sous-Bois et les sociétés Veolia Transport Ecquevilly, Veolia Transport Houdan, CSO, Cars Hourtoule et STAVO;
- VU** le rapport n° 2011/0797;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 27 septembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau Plaine de Versailles joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés Veolia Transport Ecquevilly, Veolia Transport Houdan, CSO, Cars Hourtoule et STAVO.

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

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

**AVENANT N°3
au
CONTRAT DE TYPE II
Réseau PLAINE DE VERSAILLES-
002 023**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 1^{er} juin 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

Veolia Transport Ecquevilly, SA au capital de 293 072 240 € inscrite au RCS de Nanterre sous le numéro B 383 607 090, dont le siège est situé au 169, avenue Georges Clémenceau, 92 735 Nanterre Cedex, représentée par délégation par Bernard Bouvrot, en sa qualité de Directeur d'Etablissement.

D'une deuxième part,

ET

VEOLIA TRANSPORT Etablissement de HOUDAN, SA au capital de 293 072 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN 383 607 090), dont le siège est situé au 169 avenue Georges Clémenceau, 92735 Nanterre Cedex, représentée par délégation par Nicolas Verwaerde, en sa qualité de Directeur d'Etablissement.

d'une troisième part,

ET

CSO, SAS au capital de 190 600 € inscrite au RCS de VERSAILLES (n° SIRET 572 045 573 00050), dont le siège est situé au 18 rue de la Senette 78955 Carrières-sous-Poissy, représentée par délégation par Pierre Bonicel, en sa qualité de Directeur.

d'une quatrième part,

ET

Cars HOURTOULE, SAS au capital de 700.000 euros, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 777 344 177 (Siren 77734417700038), dont le siège social est situé Rue Jacques Monod – 78370 Plaisir, représentée par son Président, Monsieur Jean-Sébastien Barrault.

d'une cinquième part,

ET

STAVO, SAS au capital de 38.874,50 euros, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 579 801 234 (Siren 57980123400017), dont le siège social est situé 4, rue de Villepreux – 78450 Chavenay, représentée par son Président, Monsieur Jean-Sébastien Barrault.

d'une sixième part,

Ci-après dénommées « les Entreprises »,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Plaine de Versailles et la convention partenariale le 8 décembre 2010.

Afin de prendre en compte la modification des horaires du Collège Saint-Simon situé dans la Commune de Jouars-Pontchartrain, desservi par les lignes 7 et 218, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Cette évolution d'offre concerne:

La ligne 027-027-007 Plaisir (Gare de Plaisir-Grignon) – Neauphle-le-Château – Jouars Pontchartrain (Place Foch), dont les horaires ont été recalés aux horaires du Collège Saint-Simon donnant lieu à la création d'une course supplémentaire à 16h05.

La ligne 027-027-218 Beynes - Jouars-Pontchartrain – Saint-Rémy l'Honore dont le décalage des horaires de 30 minutes génère après remaniement et optimisation du planning, des kilomètres HLP et des heures HLP supplémentaires.

La date de mise en service est le : 29/08/2011

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
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 3 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

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

VEOLIA TRANSPORT ECQUEVILLY

STAVO

CARS HOURTOULE

VEOLIA TRANSPORT HOUDAN

CSO



Délibération n° 2011/0798
Séance du 5 octobre 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE
RESEAU Saint Rémy les Chevreuse

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°2010/0787 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société SAVAC et la convention partenariale entre le STIF, le SIVOM de la Vallée de Chevreuse et la société SAVAC ;
- VU** la délibération n°2011/0073 du 9 février 2011 approuvant l'avenant N°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société SAVAC ;
- VU** le rapport n° 2011/0798 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 27 septembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Saint Rémy les Chevreuse 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 SAVAC.

ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le réseau Saint Rémy les Chevreuse joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec le SIVOM de la Vallée de Chevreuse et la société SAVAC.

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 en jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

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

**AVENANT N°2
au
CONTRAT DE TYPE II
Saint Rémy-les-Chevreuse –
T002/017**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 5 octobre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La société SAVAC, société anonyme au capital de 600 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 679 801 605 dont le siège est situé à Chevreuse (78460), 37 rue Dampierre, représentée par son Président, Monsieur Géric Bigot.

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 Saint Rémy-les-Chevreuse le 08/12/2010 et la convention partenariale.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet la prévention – politique de la ville.

Afin de prendre en compte l'évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Cette modification concerne :

- La modification de l'offre de la ligne 039-039-031 due la baisse des effectifs scolaires, nécessitant la modification du Plan Pluriannuel des investissements Ces modifications concernent :

Leur date de mise en service est le : 10/10/2011

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 F4 bis subvention CT2

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 2 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise



AVENANT N°1
à la
Convention Partenariale du Réseau
Saint Rémy-les-Chevreuse – [002/017]

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 5 octobre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ED

Le SIVOM de la Région de Chevreuse, Syndicat Intercommunal à vocation multiple dont le siège est situé au Chemin des Regains –BP 48 – 78472 à Chevreuse représenté par son Président, Jacques Pelletier, autorisé à signer la présente par délibération en date du

ci-après dénommées « La Collectivité »

d'une deuxième part,

ET

La société SAVAC, société anonyme au capital de 600 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 679 801 605 dont le siège est situé à Chevreuse (78460), 37 rue Dampierre, représentée par son Président, Monsieur Géric Bigot.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau Saint Rémy-les-Chevreuse le 08/12/2010 et le contrat d'exploitation de type 2.

Afin de prendre en compte l'évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

Cette modification concerne :

- La modification de l'offre de la ligne 039-039-031 due la baisse des effectifs scolaires, nécessitant la modification du Plan Pluriannuel des investissements.

Leur date de mise en service est le : 10/10/2011

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

L'article 10 de la convention, relatif à l'Engagements financiers des Parties, est modifié comme suit :

Article 10-1 : Principes Généraux

Le Contrat d'exploitation de type 2 est constitué du nouveau service de référence arrêté décrit en **Annexe B.2** du présent avenant.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement selon les termes du tableau ci-dessous

(k€ HT constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	1 547	1 549	1 575	1 581	1 616	1 623

Article 10-2 : Engagements financiers du STIF

(k€ HT constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	1 247	1 278	1 310	1 314	1 348	1 360

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe B.2

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 10 octobre 2011 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en exemplaires, le

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

Pour le SIVOM de la Région de Chevreuse
Le Président

Sophie MOUGARD

Pour l'Entreprise SAVAC
Le Président

Délibération n° 2011/0799
Séance du 5 octobre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE
RESEAU Sit'Bus Stigo

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°2011/0099 du 9 février 2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société N4 Mobilités et la convention partenariale entre le STIF, le Conseil Général de Seine et Marne, la Communauté d'Agglomération de la Brie Francilienne, le Syndicat des Transports Intercommunal des communes de Gretz-Armainvilliers et d'Ozoir-la-Ferrière et la société N4 Mobilités.
- VU** le rapport n° 0799;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 27 septembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Sit'Bus Stigo 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 N4 Mobilités.

ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le réseau Sit'Bus Stigo joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec le Conseil Général de Seine et Marne, la Communauté d'Agglomération de la Brie Francilienne, le Syndicat des Transports Intercommunal des communes de Gretz-Armainvilliers et d'Ozoir-la-Ferrière et la société N4 Mobilités.

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 en jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

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

**AVENANT N°1
au
CONTRAT DE TYPE II
Sit'Bus - Stigo – [002/064]**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 5 octobre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La Société N4 MOBILITES société anonyme au Capital de 300 000 €, inscrite au RCS de Melun (n° SIREN 301 027 066), dont le siège est situé au 6, square Louis Blanc dans la ZI des 50 Arpents à ROISSY-EN-BRIE (77680), représentée par son Président, Monsieur Thierry VARIN, dûment habilité à cet effet.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Sit'Bus - Stigo le 09/02/2011 et la convention partenariale.

Afin de prendre en compte l'évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Cette modification concerne :

- La modification d'itinéraire de la ligne 003-501-502 pour une meilleure répartition des élèves à destination du campus Sainte Thérèse.
- Le renforcement de la ligne 003-501-504 en heures de pointe afin de résoudre les problèmes de sureffectifs.
- Le renforcement de la ligne 003-501-505 en heures de pointe permettant la correspondance avec les trains RER non desservis et la mise en place de services en heures creuses
- La restructuration de la ligne 003-003-011 en une nouvelle liaison structurante entre Gretz et Ozoir
- .

La date de mise en service est le : 07/11/2011

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 F4 bis 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

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise N4 Mobilités

**AVENANT N°1
à la
Convention Partenariale du Réseau
Sit'Bus Stigo – [002/064]**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 5 octobre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

Le Département de Seine-et-Marne, domicilié à l'Hôtel du Département, 77010 Melun cedex et représenté par Monsieur Vincent Éblé, son Président, agissant en application de la délibération en date du

d'une deuxième part,

ET

La Communauté d'Agglomération de la Brie Francilienne, domiciliée à l'Hôtel de Ville, 9 rue Pasteur à Roissy-en-Brie, 77 680, représentée par Madame Sylvie FUCHS, autorisé à signer la présente par délibération en date du

d'une troisième part,

ET

Le Syndicat de Transports Intercommunal des communes de Gretz-Armainvilliers et Ozoir-la-Ferrière (STIGO), domicilié au 45, avenue du Général de Gaulle à Ozoir-la-Ferrière, 77330, représenté par Monsieur Jean-François ONETO, autorisé à signer la présente par délibération en date du

d'une quatrième part,

ci-après dénommées « Les Collectivités »

ET

La Société N4 MOBILITES société anonyme au Capital de 300 000 €, inscrite au RCS de Melun (n° SIREN 301 027 066), dont le siège est situé au 6, square Louis Blanc dans la ZI des 50 Arpents à ROISSY-EN-BRIE (77680), représentée par son Président, Monsieur Thierry VARIN, dûment habilité à cet effet.

d'une cinquième part

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau Sit'Bus - Stigo le 09/02/2011 et le contrat d'exploitation de type 2.

Afin de prendre en compte l'évolution d'offre intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau et apporter des précisions concernant l'indexation des participations des Collectivités, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

Cette modification concerne :

- La modification d'itinéraire de la ligne 003-351-502 pour une meilleure répartition des élèves à destination du campus Sainte Thérèse.
- Le renforcement de la ligne 003-351-504 en heures de pointe afin de résoudre les problèmes de sureffectifs.
- Le renforcement de la ligne 003-351-505 en heures de pointe permettant la correspondance avec les trains RER non desservis et la mise en place de services en heures creuses
- La restructuration de la ligne 003-003-011 en une nouvelle liaison structurante entre Gretz et Ozoir

La date de mise en service est le : 07/11/2011

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

L'article 8 de la convention, relatif à la Communication est modifié comme suit

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...), à destination de 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 de communication, à l'initiative des Collectivités, ces dernières 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 de communication 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 de communication.

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.

Les communications de presse relatif à l'objet de la convention, émanant des Collectivités et de l'Entreprise doivent être transmis au STIF pour avis et/ou validation dans un délai de 48h.

Article 8 – 2 Habillage des véhicules

Le voyageur francilien doit percevoir la cohérence et l'unité du système de transport au niveau régional. 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 soit habillé 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 ont validé un habillage « Sit'bus » et un habillage STIGO des véhicules 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 et qui figure en **Annexe B.7**. Les véhicules utilisés de 70 à 100% sur un réseau défini, devront prendre l'habillage de ce dernier. Pour les autres véhicules dont l'affectation principale est inférieure à 70%, il est décidé d'appliquer sur ces derniers un habillage régional STIF qui figure en **Annexe B7 bis**.

Dans tous les cas de figure, avant tout achat de véhicule, l'Entreprise devra se rapprocher du référent STIF afin que l'habillage adéquat soit validé.

Le matériel devra aussi être habillé localement selon les principes définis par le STIF et les Collectivités.

Les nouveaux habillages sont mis en place à partir d'octobre 2011 sur tous les véhicules neufs quelle que soit leur capacité acquis à partir de 2011. 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 de définit comme suit :

- | | |
|---|--------------------|
| • Peinture vif argent | 100% STIF |
| • Symbolique réseau + bloc marque STIF : | 100% STIF |
| • Habillage régional 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 latéralement (côté portes). Les photos devront être transmises au STIF à la direction de l'exploitation du STIF. 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 réalisé. En cas de non conformité, l'habillage devra être revu au frais du poseur et/ou de l'imprimeur des adhésifs.

L'Entreprise et/ou les Collectivités feront valider par le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur son réseau (logo, habillage réseau).

L'article 10 de la convention, relatif à l'Engagement financier des Parties, est modifié comme suit :

Article 10-1 : Principes Généraux

Le Contrat d'exploitation de type 2 est constitué du nouveau service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise décrit en **Annexe B.2** du présent avenant.

Les principes de la rémunération de ce service de référence sont destinés à :

- Couvrir l'ensemble des charges de service public imposées par le STIF ;
- Couvrir l'ensemble des compléments de service financés par les Collectivités conformément à l'article 9 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, modifié par l'article 22-I du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;
- Prévoir, conformément aux dispositions du Règlement européen n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par Route, un bénéfice raisonnable pour l'Entreprise.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement selon les termes du tableau ci-dessous

(k€ HT constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	5 016	4 995	5 029	5 059	5 075	5 066

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)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	4 128	4 122	4 182	4 213	4 238	4 230

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 :

(k€ HT constants) *	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Communauté d'Agglomération de la Brie Francilienne (valeur 2009)	325,508	323,497	319,982	319,791	318,692	318,440
STIGO (valeur 2008)	186,076	180,639	171,136	170,621	167,648	166,980
Département 77 (valeur 2009)	376,584	369,136	356,118	355,413	351,340	350,420

* (TVA en sus au taux en vigueur au moment du fait générateur)

En année pleine, ces participations sont payables sous forme d'acomptes par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de l'acompte étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elles seront indexées chaque année selon la formule prévue à l'**Annexe B.5** modifiée par le présent avenant. La facture d'actualisation annuelle sera émise avant le 31 décembre de chaque année sous réserve de la parution des indices.

Pour l'année 2011 et à compter de la mise en place de la modification du service de référence, le montant de la participation des Collectivités est calculé selon la règle du prorata temporis.

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe B.2
- Annexe B.5
- Annexe B.7

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 7 novembre 2011 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en exemplaires, le

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

Pour la Communauté d'Agglomération de
la Brie Francilienne,
La Présidente

Sophie MOUGARD

Pour la Syndicat des transports Intercommunal
des communes de Gretz et Ozoir,
Le Président

Pour le Département
Le Président

Pour l'Entreprise N4 Mobilités,
Le Président

Délibération n° 2011/0801
Séance du 5 octobre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE
RESEAU Sol'R

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°2011/0101 du 9 février 2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés N4 Mobilités, Darche-Gros et Autocars de Marne-le-Vallée et la convention partenariale entre le STIF, le Conseil Général de Seine et Marne, la Communauté de Communes du Val Bréon, la Communauté de Communes des Sources de l'Yerres, la Commune de Tournan-en-Brie et les sociétés N4 Mobilités, Darche-Gros et Autocars de Marne-le-Vallée
- VU** le rapport n° 2011/0801;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 27 septembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Sol'R joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés N4 Mobilités, Darche-Gros et Autocars de Marne-le-Vallée.

ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le réseau Sol'R joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec le Conseil Général de Seine et Marne, la Communauté de Communes du Val Bréon, la Communauté de Communes des Sources de l'Yerres, la Commune de Tournan-en-Brie et les sociétés N4 Mobilités, Darche-Gros et Autocars de Marne-le-Vallée.

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 en jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

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

**AVENANT N°1
au
CONTRAT DE TYPE II
Sol'R – [002/087]**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 5 octobre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La Société N4 MOBILITES société anonyme au Capital de 300 000 €, inscrite au RCS de Melun (n° SIREN 301 027 066), dont le siège est situé au 6, square Louis Blanc dans la ZI des 50 Arpents à ROISSY-EN-BRIE (77680), représentée par son Président, Monsieur Thierry VARIN, dûment habilité à cet effet.

La société Darche-Gros, Société par actions simplifiées au capital de 1 900 023 €, inscrite au RCS de Meaux n° SIREN 301 272 035, dont le siège est situé au 24 boulevard de la Marne dans la Zone Industrielle de Coulommiers, 77120, représentée par son Président, Monsieur Jean-Marc BERNINI, dûment habilité à cet effet

La société Les Autocars de Marne-la-Vallée, 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 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

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 Sol'R le 09/02/2011

Afin de prendre en compte l'évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Cette modification concerne :

- Le renforcement de la ligne 003-003-021 afin de desservir la zone d'activités logistique du Val Bréon fonctionnant en horaires décalés. 12 courses sont ainsi créées pour répondre à ce besoin de déplacement.

La date de mise en service est le : 07/11/2011

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

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise N4 Mobilités

L'Entreprise Darche-Gros

L'Entreprise AMV

**AVENANT N°1
à la
Convention Partenariale du Réseau
Sol'R – [002/087]**

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 5 octobre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté de communes Val Bréon, domiciliée 2 place de la Mairie, 77610 Marle-en-Brie, représentée par Monsieur Jean-Jacques BARBAUX, son Président, autorisé à signer la présente par délibération en date du 27 septembre 2011.

La Communauté de communes Les Sources de l'Yerres, domiciliée rue Lamartine, 77540 ROZAY-EN-BRIE, représentée par Monsieur Laurent LEPY, son Président, autorisé à signer la présente par délibération en date du 4 octobre 2011.

La commune de Tournan-en-Brie, domiciliée place Edmond de Rothschild, 77220 Tournan-en-Brie, représentée par Monsieur Laurent GAUTIER, son Maire, autorisé à signer la présente par délibération en date du 28 septembre 2011.

Le Département de Seine-et-Marne, domicilié à l'Hôtel du Département, 77010 Melun cedex, représenté par Monsieur Vincent Éblé, son Président, agissant en application de la délibération en date du 25 novembre 2011.

ci-après dénommées « Les Collectivités »

d'une deuxième part,

ET

La Société N4 MOBILITES société anonyme au Capital de 300 000 €, inscrite au RCS de Melun (n° SIREN 301 027 066), dont le siège est situé au 6, square Louis Blanc dans la ZI des 50 Arpents à ROISSY-EN-BRIE (77680), représentée par son Président, Monsieur Thierry VARIN, dûment habilité à cet effet.

La société Darche-Gros, Société par actions simplifiées au capital de 1 900 023 €, inscrite au RCS de Meaux n° SIREN 301 272 035, dont le siège est situé au 24 boulevard de la Marne dans la Zone Industrielle de Coulommiers, 77120, représentée par son Président, Monsieur Jean-Marc BERNINI, dûment habilité à cet effet

La société Les Autocars de Marne-la-Vallée, 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 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 N°4 Mobilités percevant les participations financières des collectivités pour les lignes des entreprises Darche-Gros et Autocars de Marne-la-Vallée.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

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

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau Sol'R le 09/02/2011 et le contrat d'exploitation de type 2.

Afin de prendre en compte l'évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

Cette modification concerne :

- Le renforcement de la ligne 003-003-021 afin de desservir la zone d'activités logistique du Val Bréon fonctionnant en horaires décalés. 12 courses sont ainsi créées pour répondre à ce besoin de déplacement.

Leur date de mise en service est le : 07/11/2011

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

L'article 10 de la convention, relatif à l'Engagements financiers des Parties, est modifié comme suit :

Article 10-1 : Principes Généraux

Le Contrat d'exploitation de type 2 est constitué du nouveau service de référence arrêté décrit en **Annexe B.2** du présent avenant.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement selon les termes du tableau ci-dessous :

(k€ HT constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	2 125	2 122	2 128	2 130	2 116	2 121

Article 10-2 : Engagements financiers du STIF

(k€ HT constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	1 519	1 530	1 532	1 540	1 525	1 528

Article 10-3 : Engagements financiers des Collectivités

(€ HT constants 2008) *	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Communauté de Communes du val Bréon	117 397	114 095	114 092	113 282	113 279	112 962
Communauté de Communes des Sources de l'Yerres	28 056	25 853	25 852	25 311	25 310	25 098
Commune de Tournan-en-Brie	9 496	9 496	9 496	9 496	9 496	9 496
Département 77	140 803	135 296	135 292	133 941	133 937	133 408

* (TVA en sus au taux en vigueur au moment du fait générateur)

En année pleine, ces participations sont payables sous forme d'acomptes par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de l' facture acompte étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elles seront indexées chaque année 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.

Selon la mise en place de la modification du service de référence, le montant de la participation est calculé selon la règle du prorata temporis.

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe B.2
- Annexe B.5

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 7 novembre 2011 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 8 exemplaires, le

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

Pour la Communauté de Communes du
Val Bréon,
Le Président

Sophie MOUGARD

Pour la Communauté de Communes des Sources de
l'Yerres,
Le Président

Pour la Commune de Tournan-en-Brie,
Le Maire

Pour le Département de Seine-et-Marne,
Le Président

Pour l'Entreprise N4 Mobilités,
Le Président

Pour l'Entreprise Darche-Gros,
Le Président

Pour l'Entreprise AMV,
Le Président

Délibération n° 2011/0802
Séance du 5 octobre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
RESEAU Seine et Marne Express Procars

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°2011/0108 du 9 février 2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Procars ;
- VU** le rapport n° 2011/0802 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 27 septembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Seine et Marne Express Procars 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 Procars.

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

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

**AVENANT N°1
au
CONTRAT DE TYPE II
Seine et Marne Express
Mobilien Procars – 002 073**

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 5 octobre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La SOCIETE PROCARS, société anonyme au capital de 309 024 € inscrite au RCS de MELUN sous le numéro 321 254 161, dont le siège est situé 2 rue Georges Dromigny à PROVINS, représentée par Frédéric JOUY, Directeur général délégué, dûment habilité à cet effet.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Seine et Marne Express Mobilien Procars le 09/02/2011 et la convention partenariale 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 :

- L'ajout de courses supplémentaires pour faire face à la surcharge de la ligne 228-177-047 en heure de pointe.

Leur date de mise en service est le : 02/11/2011

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 F4 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

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

Délibération n° 2011/0803
Séance du 5 octobre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
RESEAU Seine et Marne Express Transdev

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0122 du 9 février 2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Darche Gros;
- VU** le rapport n° 2011/0803 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 27 septembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Seine et Marne Express Transdev joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société Darche Gros.

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise en jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

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

**AVENANT N°1
au
CONTRAT DE TYPE II
Seine et Marne Express
Mobilien Transdev – 002 093**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 5 octobre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La SOCIETE TRANSDEV DARCHE-GROS, société par actions simplifiée au capital de 1 000 923 € inscrite au RCS de Meaux sous le numéro B 301 272 035, dont le siège est situé 24 boulevard de la Marne, 77120 COULOMMIERS, représentée par Monsieur Jean-Marc BERNINI, Président, dûment habilité à cet effet

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Seine et Marne Express Mobilien Transdev le 09/02/2011 et la convention partenariale 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 :

- L'ajout de courses supplémentaires sur la ligne 097-177-017 pour faire face aux problèmes de surcharge en heure de pointe.

Leur date de mise en service est le : 02/11/2011

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 F4 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

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
RESEAU Seine et Marne Express Veolia

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0109 du 9 février 2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Nemours ;
- VU** le rapport n° 2011/0804 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 27 septembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Seine et Marne Express Veolia joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société Veolia Transport Nemours.

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise en jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

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

**AVENANT N°1
au
CONTRAT DE TYPE II
Seine et Marne Express
Mobilien Veolia – 002 094**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 5 octobre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La SOCIETE Veolia Transport, Société anonyme au capital de 293 072 240 euros, immatriculation principale au RCS de NANTERRE (siret 383 607 090 00040) dont le siège est situé à NANTERRE (92735) 169 avenue Georges Clemenceau, représentée par Christian Delaveau, Directeur, dûment habilité à cet effet.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Seine et Marne Express Mobilien Veolia le 09/02/2011 et la convention partenariale 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 de la ligne 062-177-046 en heure de pointe
- Le basculement de 4 courses de Château-Landon vers Egreville sur la ligne 064-177-034 et pérennisation de la course de 7h09 à l'année.

Leur date de mise en service est le : 02/11/2011

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 F4 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

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0805
Séance du 5 octobre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°5 AU CONTRAT 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 et 2010/0785 du 8 décembre 2010 approuvant les avenants n°1, 2, 3 et 4 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société VEOLIA TRANSPORT TRA ;
- VU** le rapport n° 2011/0805 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 27 septembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°5 au contrat d'exploitation 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 VEOLIA TRANSPORT 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 en jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

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

**AVENANT N°5
AU
CONTRAT TRA**

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 5 octobre 2011.

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 ».

PREAMBULE

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 2008.

Le contrat a fait l'objet des avenants suivants :

- avenant n°1, voté le 9/12/2009 : modification d'offre de l'offre sur les lignes 609-610-615-617 et modification formule d'actualisation ;
- avenant n°2, voté le 17/02/2010 : contribution C2 divisée en C21 et C22, modification article fiscalité ;
- avenant n°3, voté le 2/06/2010, 20 : médiateurs, 6 contrôleurs, deux équipes mobiles
- avenant n°4, voté le 8/12/2010 : substitution CET à taxe professionnelle, redevance gare de Chelles.

Ce contrat doit être actualisé pour prendre en compte :

- le financement par subventions d'investissement du matériel roulant à compter du 1^{er} janvier 2012 dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement de 2008 à 2016 ;
- la question du réemploi des véhicules ;
- Des compléments d'offres mis en œuvre à compter du 31 octobre 2011 sur les lignes 601, 602, 604, 616, 620 et 623.

ARTICLE 1

Le présent avenant a pour objet :

- de modifier les articles 43,44, 45, 58-2 ;
- d'insérer des articles numérotés 42-4, 45-1, 45-2, 45-3 ;
- de modifier le sommaire et la liste des annexes en conséquence ;
- insérer au contrat l'annexe D1 (nouveau modèle), D2 (nouveau modèle), D4, D5, F4, F4 bis, E1, E3.

ARTICLE 2

Sont insérés dans le sommaire du contrat :

- « article 42-4 - Prestations pour le compte d'un tiers » ;
- « article 45 - Réalisation du programme d'investissements – condition de réalisation du PI et suivi de la réalisation » ;
- « article 45-1 - Principes généraux » ;
- « article 45-2 - Véhicule » ;
- « article 45-3 - Autres équipements que le matériel roulant ».

ARTICLE 3

Un article 42-4 intitulé « Prestations pour le compte d'un tiers » et rédigé comme suit, est ajouté.

« L'Entreprise s'engage à n'utiliser l'ensemble des biens listés en Annexe D3 que pour le service de référence.

Toutefois, par dérogation à l'alinéa précédent et dans le but d'optimiser et valoriser l'ensemble des moyens dont elle dispose pour réaliser le service de référence, l'Entreprise peut assurer des prestations pour le compte de tiers dans les conditions et limites fixées ci-après.

- ces prestations ne peuvent être assurées que d'une façon accessoire à l'activité principale de service public, à laquelle elles ne peuvent en aucun cas nuire ; l'activité principale de service public étant, en toutes circonstances, prioritaire sur les prestations accessoires,
- les kilomètres (commerciaux, HLP et techniques) réalisés au titre des prestations accessoires ne peuvent représenter plus de 5% de l'offre de référence (taux précisé à l'Annexe D2),
- ces prestations ne peuvent pas être réalisées en dehors de l'Île-de-France sauf autorisation écrite du STIF et services spéciaux scolaires,
- ces prestations doivent faire l'objet d'un contrat écrit entre l'Entreprise et le tiers pour le compte duquel elles sont réalisées,
- le STIF est exonéré de toutes responsabilités notamment en cas de dommages causés par l'Entreprise à son cocontractant ou à des tiers.

Le compte d'exploitation annexé au présent contrat fixe un taux d'abattement applicable aux coûts d'amortissement des véhicules affectés au réseau. Ce taux est défini, d'une part, compte tenu des limites fixées aux prestations accessoires précisées ci-dessus et, d'autre part, d'un niveau prévisionnel de prestations accessoires cohérent avec la disponibilité du parc de véhicules.

L'Entreprise ne peut prétendre obtenir du STIF le versement pour quelque cause et sous quelque forme que ce soit, d'une contrepartie financière à raison de prestations effectuées par elle pour le compte de tiers.

A compter de l'exercice 2012, l'Entreprise joint au rapport annuel visé à l'Article 60-3, un état récapitulatif de l'ensemble des prestations qu'elle a réalisés pour le compte de tiers au titre du dernier exercice clos ».

ARTICLE 4

Les dispositions de l'article 43 intitulé « Principes généraux » sont supprimées et remplacées par les dispositions suivantes.

« L'Entreprise s'engage à la réalisation du programme prévisionnel d'investissement figurant en Annexe D2 du présent contrat.

Le STIF finance ce programme :

- par la prise en charge d'une fraction du coût des investissements et des frais financiers correspondant,
- et/ou par le versement de subventions.

Le régime de financement peut-être modulé par le STIF au cours du contrat et être décliné par type de bien. La modification du régime de financement entraîne l'ajustement, à la hausse ou à la baisse, les frais financiers. Le régime de financement pour l'année N est déterminé au mois d'octobre n-1 ou, au plus tard, lors du vote du budget de l'année N.

Le STIF s'assure de la cohérence du programme prévisionnel d'investissement de l'Entreprise avec sa politique des transports, et plus particulièrement les schémas directeurs qu'il pilote (Schéma directeur de l'Information Voyageurs, de l'Accessibilité, des Gares Routières, Plan de Déplacements Urbains...). Ainsi, pour chacune des opérations figurant au programme prévisionnel d'investissement, et avant toute

acquisition ou travaux, l'Entreprise communique, dans les conditions précisées à l'article 45-2, un dossier technique et financier au STIF pour instruction ».

ARTICLE 5

Les dispositions de l'article 44 intitulé « Programmation des investissements » sont supprimées et remplacées par les dispositions suivantes.

« Les parties conviennent que les investissements relatifs à l'information voyageur et aux systèmes d'aide à l'exploitation et prévus au plan d'investissement contracté sont purement indicatifs (normes en mutation, phase de définition des besoins non achevée).

Présentation

Le programme d'investissement est présenté sous la forme d'un tableau comprenant notamment :

- la dénomination de l'opération de rénovation ou de renouvellement regroupé par famille (Matériel roulant, Equipements véhicules, Equipements points d'arrêts, Installations fixes...) ;
- les nouvelles acquisitions regroupées par famille ;
- l'année prévisionnelle de la réalisation de l'acquisition ;
- les principaux éléments de dimensionnement (nombres de véhicules, types d'équipements, etc) et de choix technique ;
- le coût prévisionnel de l'opération (pour les véhicules, reprendre le coût négocié en amont de la signature du contrat).

Ajustement de la programmation

Cette programmation peut faire l'objet, chaque année, d'ajustements par le STIF après instruction des dossiers techniques communiqués par l'Entreprise notamment pour tenir compte des besoins du service. L'entreprise présente les conséquences de cet ajustement sur les coûts d'investissement, la sécurité de l'utilisateur et des tiers le cas échéant, les coûts d'exploitation, les objectifs de qualité de service et les recettes prévisionnelles ».

ARTICLE 6

L'intitulé de l'article 45 « Suivi de la réalisation du programme d'investissement » est remplacé par l'intitulé « Réalisation du programme d'investissement – conditions de réalisation du PI et suivi de la réalisation ». Les dispositions de l'article sont également modifiées et remplacés par les dispositions suivantes :

« L'Entreprise rend compte annuellement au STIF, dans le cadre du comité de suivi et du rapport annuel, de la réalisation du programme d'investissement.

L'Entreprise tient à jour annuellement un tableau suivi du programme d'investissement présentant :

- Les dépenses d'investissement réalisées par famille/opération ;
- Les coûts prévisionnels du programme d'investissement par famille/opération.

L'Entreprise adjoint à ce tableau un commentaire permettant d'expliquer les décalages entre les dépenses réalisées et les coûts prévisionnels.

Dans le cas où l'Entreprise ne réaliserait pas l'intégralité du plan d'investissement contractuel, elle s'engage à reverser la différence entre le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) réalisées et le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) prévues au programme d'investissement. Si l'investissement est simplement décalé, le plan d'investissement est décalé d'autant (début et fin de la comptabilisation) ».

Un article 45-1 intitulé « Principe généraux » et rédigé comme suit est ajouté.

« L'acquisition des matériels prévus au plan d'investissement ou la réalisation de travaux ne peuvent être engagés qu'après et sur la base de l'accord écrit du STIF.

L'instruction réalisée par le STIF permet, sur la base du dossier remis par l'Entreprise et d'échanges complémentaires, de valider l'opportunité de la réalisation de l'investissement, notamment sur les aspects suivants :

- cohérence avec les politiques et la programmation globale du STIF,
- pertinence des solutions techniques proposées et des caractéristiques des équipements envisagés,
- dimensionnement de l'investissement au regard de la capacité à faire de l'entreprise, des besoins spécifiques du réseau et de la stratégie d'équipement des autres réseaux connexes,
- chiffrage des coûts d'investissement et de fonctionnement,

Le versement de la subvention (ou de la fraction de C2 le cas échéant) s'effectuera en totalité au vu de copies de factures d'achat fournies par l'Entreprise ; en outre, s'agissant des véhicules :

- un courrier daté du transporteur => demande de paiement
- un extrait de l'annexe F4bis avec surlignés les véhicules concernés par la demande
- copies cartes grises
- copies factures bus/cars
- copies factures équipements (y compris équipements visés par l'annexe F4)
- un relevé d'identité bancaire (RIB)
- le cahier des charges du véhicule de base
- 2 Photos du véhicule sur angle avant et arrière avec immatriculation visible
- Attestation de sortie des véhicules sortant en stipulant bien le devenir du matériel sortant.

Un éventuel écart entre le prix stipulé dans le plan d'investissement convenu entre les parties et la facture ne sera pas pris en considération pour le paiement ; le montant figurant dans l'Annexe F4.bis est donc forfaitaire conformément au principe de prise en charge du risque industriel par l'entreprise, le plan d'investissement prévaut ».

Un article 45-2 intitulé « Véhicule » et rédigé comme suit est ajouté.

« L'Entreprise transmet, avant le 30 juin de l'année N-1, au STIF, pour instruction, les dossiers techniques et financiers relatifs à chacune des opérations prévues en année N.

Le STIF communique sa réponse (motivée en cas d'écart avec le plan d'investissement initial) avant le 30 novembre de l'année N moins 1. En l'absence d'écart avec le plan d'investissement initial, le défaut de réponse du STIF dans le délai imparti vaut acceptation. En cas d'écart avec le plan d'investissement initial, le défaut de réponse du STIF dans le délai imparti vaut rejet de la demande.

Chaque dossier technique et financier relatif aux véhicules prend la forme du document figurant à l'Annexe D4. Aucun véhicule ne peut être financé si ce document n'est pas complet ».

Un article 45-3 intitulé « Autres équipements que le matériel roulant » et rédigé comme suit est ajouté.

« L'Entreprise transmet au STIF, pour instruction, les dossiers techniques et financiers relatifs à chacune des opérations qu'elle souhaite réaliser, dans un délai minimal de 9 mois avant la date de début des travaux ».

ARTICLE 7

Dans l'article 58-2, « Le montant annuel forfaitaire de subvention véhicule est indexé chaque année par application de la formule suivante » est rédigé comme suit est ajouté.

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

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

Avec

S_n = forfait contractuel de subvention exprimé en euros 2008 pour l'année *n*, correspondant aux montants indiqués dans l'Annexe F4.

IPA&A : IP de l'offre intérieure des produits industriels - Autobus et autocars, (indices mensuels) (www.indices.insee.fr ; identifiant : -1559272) ; *S*₀ = 102.5.

Pour chaque indice I, *I_n* est la moyenne arithmétique sur 12 mois d'octobre *n*-1 à septembre *n* ou 4 trimestres de septembre *n*-1 à juin *n*.

A partir de 2012, les montants de subventions pour une année *N* sont actualisés au moment du paiement en prenant en compte la variation entre 2007 et *N*-1.

ARTICLE 8

A la liste des annexes sont insérées :

- « D1 nouveau modèle « Etat du parc de véhicule » ;
- « D2 nouveau modèle « Plan d'investissement » ;
- « D4 modèle contractuel de « dossier technique à faire valider avant tout achat de véhicule » ;
- « D5 Age de parc » ;
- « E1 Compte-financier prévisionnel » ;
- « E3 Objectifs de recettes de trafic » ;
- « F4 Spécificités du réseau » ;
- « F4 bis – subventions matériel roulant ».

ARTICLE 9

Les annexes D1 « Etat de parc » et D2 « Plan d'investissement » sont supprimées et remplacées par les annexes ci-jointes de même numéro.

- « D1 nouveau modèle « Etat du parc de véhicule »
- « D2 nouveau modèle « Plan d'investissement »

L'annexe A3 « Service de référence » est modifiée.

ARTICLE 10

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

ARTICLE 11

Les articles du contrat non modifiés par le présent avenant et non contraires à ce dernier restent inchangés.

Fait à Paris, en 2 exemplaires, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise



Délibération n° 2011/0806
Séance du 5 octobre 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
RESEAU URBAIN DE RAMBOUILLET

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0753 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et l'entreprise Veolia Rambouillet ;
- VU** la délibération n°2011/0617 du 6 juillet 2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et l'entreprise Veolia Rambouillet ;
- VU** le rapport n° 2011/0806 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 27 septembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau urbain de Rambouillet joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec l'entreprise Veolia Rambouillet.

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

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



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

AVENANT N°2
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 6 juillet 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

VEOLIA TRANSPORT Etablissement de Rambouillet, SA au capital de 195 936 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN 383 607 090), dont le siège est situé au 169 avenue Georges Clémenceau, 92000 Nanterre, représentée par délégation par 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 l'avenant suivant au contrat :

- avenant n°1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet le renforcement de l'offre sur les lignes 013-013-102 et 103.

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 :

- intégration dans l'offre contractuelle, pour l'année scolaire 2011-2012, des circuits scolaires assurant la liaison entre les quartiers et les écoles de Rambouillet. Mise en place le 5 septembre 2011.

Cette intégration se fait sans modification de l'économie contractuelle, ces circuits étant déjà rémunérés à l'opérateur dans la requête initiale du contrat.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles complètent, pour l'année scolaire 2011-2012, les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A1 Liste des lignes
- Annexe A3 Service de référence

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.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

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

Sophie MOUGARD

Pour l'Entreprise,

Pour Veolia Transport Rambouillet,
Le Directeur

Nicolas VERWAERDE



Délibération n° 2011/0807
Séance du 5 octobre 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 ET
AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE
RESEAU VALBUS ELARGI

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0376 7 juillet 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF, la société Cars LACROIX et les Cars Rose;
- VU** la délibération n°2010/0771 du 8 décembre 2010 approuvant la convention partenariale entre le STIF, la société Cars LACROIX, les Cars Rose, la commune de Franconville, la commune de Saint-Brice-sous-Forêt, la communauté d'agglomération Val et Forêt et le Syndicat Intercommunal pour l'Etude et la Création de Transports Urbains ;
- VU** la délibération n°2011/0073 du 9 février 2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF, la société Cars LACROIX et les Cars Rose;
- VU** les rapports n° 2011/0807 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 27 septembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau VALBUS ELARGI joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société les sociétés Cars LACROIX et Cars Rose ;

ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le réseau VALBUS ELARGI joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenants et ses annexes avec la commune de Franconville, la commune de Saint-Brice-sous-Forêt, la communauté d'agglomération Val et Forêt, le Syndicat Intercommunal pour l'Etude et la Création de Transports Urbains et les sociétés Cars LACROIX et Cars Rose ;

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 en jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

**AVENANT N°2
au
CONTRAT DE TYPE II
VALBUS ELARGI – 002 014**

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 ?? octobre 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

Cars Lacroix, SAS au capital de 558600 €, inscrite au RCS de Pontoise sous le n° SIREN B780 053 898 et n° SIRET 780053 898 000 42, dont le siège social est situé 53-55 Chaussée Jules César 95 250 BEAUCHAMP, représentée par son Président, Monsieur BARRAULT Jean-Sébastien.

ET

SA les Cars ROSE au capital de 182 938,00 Euros, inscrite au RCS de Pontoise sous le n°312 408 537, dont le siège est situé 2 rue des Métigers 95 680 Montlignon, représentée par son Directeur, Monsieur Michel Petit.

d'autre part,

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 VALBUS ELARGI le 07/07/2010.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet la modification de l'annexe B9 et l'annexe F4 du contrat concernant la Prévention Politique de la Ville.

Afin de prendre en compte les évolutions du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- le renforcement de la desserte en soirée avec la ligne 30-39.
- la mise en place du dispositif Pass'Local sur le réseau Valbus élargi. Lors des négociations du contrat précité, il est apparu que des titres locaux étaient distribués sur le réseau par la ville d'Ermont. La communauté d'agglomération Val et Forêt souhaite les remplacer par le dispositif Pass'Local. La création d'un tel dispositif nécessite de passer des avenants afin de modifier la convention partenariale, le contrat de type 2 et certaines annexes circonstanciées.

La date de mise en service des modifications d'offre est le : 03 novembre 2011.

La date de mise en œuvre du Pass'Local est le : 1^{er} janvier 2012.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Un article 23-7 est ajouté au contrat :

«

23-7 Le Pass'Local

Le Pass'Local associé au réseau objet du présent contrat est un titre de transport nominatif valable un an calendaire sur le périmètre des lignes du réseau (lignes à tarifications spéciales exclues) exploitées par le(s) transporteur(s) lié(s) par une convention partenariale à la/les collectivité(s) qui le délivre.

Le Pass'Local est fondé sur le ticket t+ en carnet plein-tarif, il représente une réserve illimitée de tickets utilisable uniquement par son titulaire dans les conditions fixées au paragraphe précédent.

L'usage du Pass'Local est limitée à la durée du présent contrat.

Le Pass' Local permet notamment aux collectivités de proposer à certaines catégories de voyageurs qu'elles auront préalablement définies, avec ou sans participation financière du bénéficiaire, un titre de transport utilisable localement.

Le Pass'Local est constitué d'une carte personnalisée accompagnée d'un coupon de circulation local permettant de valider le titre au début de chaque trajet tel que décrit à l'article 21-3.

Lors de la détermination des recettes de trafic (Article 50.1 - Modalités de détermination des recettes de trafic), les validations de coupon de circulation local sont assimilées à des premières validations de ticket t+ carnet plein tarif (la facturation fera apparaître le détail des validations : ticket t+ carnet plein tarif, coupon de circulation local...).

Les modalités relatives à la gestion et au financement du Pass'Local sont détaillées dans la convention partenariale liant le STIF, l'Entreprise et la Collectivité et annexée au présent contrat.

»

Article 2.

L'article 56 du contrat est modifié comme suit :

«

Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+

L'Entreprise peut vendre des tickets t+. Le produit de la vente par l'Entreprise à travers son réseau de vente défini à l'Article 23-1 - du présent contrat constitue ses recettes de vente ticket t+.

En particulier, les recettes de vente du Pass'Local, défini à l'Article 23-7, sont déterminées sur la base du prix du ticket t+ en carnet plein-tarif et des validations déclarées par l'Entreprise. Ces recettes sont prises en compte dans le calcul de l'intéressement à la vente décrit à l'article 58.

Les recettes obtenues par l'Entreprise après répartition entre entreprises de transport des recettes des ventes de ticket t+ en carnet (plein tarif et demi-tarif) constituent ses recettes directes.

Les recettes directes de l'Entreprise sont calculées à partir du nombre de validations divisé par 0,98 pour tenir compte du stock mort sur le ticket t+. »

Article 3. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 4. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 2 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

Le Syndicat des Transports
D'Ile-de-France

L'Entreprise

L'Entreprise

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0808
Séance du 5 octobre 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
RESEAU Val d'Yerres

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°2011/0106 du 9 février 2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société S.T.R.A.V et la convention partenariale entre le STIF, La Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres (CAVY) et la société S.T.R.A.V ;
- VU** la délibération n° 2011/0072 du 9 février 2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la STRAV;
- VU** le rapport n°2011/0808 ;
- VU** l'avis de la Commission de l'offre de transport du 27 septembre 2011; et l'avis de la commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau Val d'Yerres 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 S.T.R.A.V.

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

**AVENANT N°2
au
CONTRAT DE TYPE II
Val d'Yerres – 002 086**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 6 juillet 2011

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 Beteille

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 Val d'Yerres le 9 Février 2011

Le conseil a ensuite validé le(s) avenant(s) suivant(s) au contrat:

- Avenant n° 1 voté le 9 février 2011, ayant pour objet la prévention et la sécurité dans le cadre de la politique de la ville.

Afin de prendre en compte les évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent l'amélioration de la desserte de la gare de Boussy-Saint-Antoine par l'insertion de 2 courses en heure de Pointe articulées sur les trains directs de Paris Gare de Lyon via la ligne 045 045 012.

La date de mise en service est le: **10/10/2011**

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 F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 2 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°3 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE
RESEAU VERSAILLES GRAND PARC – LE CHESNAY

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0121 du 9 février 2011 approuvant la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'Agglomération Versailles Grand Parc, la Commune du Chesnay, les sociétés Les Cars Jouquin, KEOLIS Yvelines, KEOLIS SVTU, STAVO, SAVAC et les Cars Hourtoule ;
- VU** la délibération n°2009/1063 du 9 décembre 2009 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Les Cars Jouquin, KEOLIS Yvelines, KEOLIS SVTU, STAVO, SAVAC et les Cars Hourtoule ;
- VU** la délibération n°2010/0784 du 8 décembre 2010 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Les Cars Jouquin, KEOLIS Yvelines, KEOLIS SVTU, STAVO, SAVAC et les Cars Hourtoule ;
- VU** la délibération n°2011/0073 du 9 février 2011 approuvant l'avenant n°2 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Les Cars Jouquin, KEOLIS Yvelines, KEOLIS SVTU, STAVO, SAVAC et les Cars Hourtoule ;
- VU** la délibération n°2011/0121 du 9 février 2011 approuvant la convention partenariale entre le STIF la Communauté d'Agglomération Versailles Grand Parc, la Commune du Chesnay et les sociétés Les Cars Jouquin, KEOLIS Yvelines, KEOLIS SVTU, STAVO, SAVAC et les Cars Hourtoule ;
- VU** le rapport n° 2011/0809 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 27 septembre 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Versailles Grand Parc – Le Chesnay 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 les sociétés Les Cars Jouquin, KEOLIS Yvelines, KEOLIS SVTU, STAVO, SAVAC et les Cars Hourtoule ;

ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le réseau Versailles Grand Parc – Le Chesnay joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale avec la Communauté d'Agglomération Versailles Grand Parc, la Commune du Chesnay et les sociétés Les Cars Jouquin, KEOLIS Yvelines, KEOLIS SVTU, STAVO, SAVAC et les Cars Hourtoule ;

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et notamment de la mise en jour du plan régional de transport.

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

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized, cursive letters that appear to be 'JP HUCHON'.



**AVENANT N°3
au
Contrat de type 2
Versailles Grand Parc-Le Chesnay
002 012**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 6 juillet 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

- SVTU, société par action simplifiée au capital de 680 000€, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro 778 151 662, dont le siège est situé Les Manèges, 12 Avenue du Général de Gaulle, 78000 Versailles, représentée par son Directeur Monsieur Alain Richner ;

- Keolis Yvelines, société à responsabilité limitée au capital 135 378 €, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro 323 161 554, dont le siège est situé Les Manèges, 12 Avenue du Général de Gaulle, 78000 Versailles, représentée par son Gérant Monsieur Alain Richner ;

- SAVAC, société par action simplifiée au capital de 600 000 €, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro SIREN: 679 801 605 / SIRET 379 801 605 0016, dont le siège est situé 37 rue de Dampierre à Chevreuse (78460), représentée par son Président, Monsieur BIGOT Géric ;

- Les CARS HOURTOULE – SAS au capital de 700 000 euros – inscrite au RCS de Versailles sous le n° 777 344 177 00038, dont le siège social est situé rue Jacques Monod à 78370 PLAISIR – représentée par son Président Monsieur BARRAULT Jean-Sébastien ;

- STAVO – SAS au capital de 38 874.50 euros – inscrite au RCS de Versailles sous le n° 579 801 234 00017, dont le siège social est situé 4 rue de Villepreux à 78 450 CHAVENAY – représentée par son Président Monsieur BARRAULT Jean-Sébastien ;

- Les Cars Jouquin, société par action simplifiée, au capital de 45 720 €, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro SIREN: 609 704 945 / SIRET 609 704 945 00029, dont le siège est situé 31 rue de Geneviève Aubé à Magny les Hameaux (78114), représentée par son Président, Monsieur BIGOT Géric.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Versailles Grand Parc-Le Chenay le 09/12/2009 et la convention partenariale le 09/02/2011.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 08/12/2011 au titre la modification du périmètre et l'intégration des subventions véhicules,
- avenant n°2 voté le 09/02/2011 au titre du dispositif Prévention - Politique de la ville.

Afin de prendre en compte les évolutions de l'offre du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- Ligne 078 356 107 (code public 7) ; Saint-Cyr-l'École (rû du Gally)/Guyancourt (Rond Point des Saules) :
 - o prolongement de la ligne vers la Communauté d'Agglomération de St Quentin-en-Yvelines afin de permettre aux habitants de Saint-Cyr-l'École de rejoindre la zone d'activités du quartier des Saules-Sangliers (près de 24 000 emplois),
 - o interconnexion avec le réseau Sqybus
 - o augmentation de la fréquence en heures de pointe, de 50 mn à 30 mn soit 14 courses supplémentaires.
- Ligne 078 356 101 (code public 1 et 2) ; Saint-Cyr-l'École :
 - o allongement de l'amplitude en soirée pour assurer la complémentarité bus-train, soit 4 courses supplémentaires
- Ligne 078 356 102 (code public 4 et 5) ; Saint-Cyr-l'École :
 - o Prolongement de la ligne au secteur de la Cité Croizat pour permettent aux résidents et actifs de rejoindre la gare de Saint-Cyr-l'École,
 - o Mise en place d'une offre en heures creuses soit 7 courses.

La date de mise en service est le : 07/11/2011

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 F4 subvention CT2

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant n°3 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

**Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France**

la Directrice générale

Pour la collectivité,
Versailles Grand Parc

Pour la collectivité,
Le Chenay

Pour l'entreprise,
SAVAC

Pour l'entreprise,
KEOLIS YVELINES

Pour l'entreprise,
KEOLIS SVTU

Pour l'entreprise,
STAVO

Pour l'entreprise,
Les Cars Hourtoule

Pour l'entreprise
Les Cars Jouquin



**AVENANT n°1
à la
Convention Partenariale du Réseau
Versailles Grand Parc – Le Chesnay
002 012**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 6 juillet 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'Agglomération de Versailles Grand Parc, dont le siège est situé 7 ter rue de la porte de Buc à Versailles 78000, représentée par Monsieur François de Mazières, Président, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

La commune du Chesnay, dont le siège est situé au 9 rue Pottier, BP 150 78150 Le Chesnay, représentée par Monsieur Philippe Brillault, maire du Chesnay, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

ci-après dénommée « La Collectivité »

d'une deuxième part,

ET

- SVTU, société par action simplifiée au capital de 680 000€, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro 778 151 662, dont le siège est situé Les Manèges, 12 Avenue du Général de Gaulle, 78000 Versailles, représentée par son Directeur Monsieur Alain Richner ;

- Keolis Yvelines, société à responsabilité limitée au capital 135 378 €, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro 323 161 554, dont le siège est situé Les Manèges, 12 Avenue du Général de Gaulle, 78000 Versailles, représentée par son Gérant Monsieur Alain Richner ;

- SAVAC, société par action simplifiée au capital de 600 000 €, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro SIREN: 679 801 605 / SIRET 379 801 605 0016, dont le siège est situé 37 rue de Dampierre à Chevreuse (78460), représentée par son Président, Monsieur BIGOT Géric ;

- Les CARS HOURTOULE – SAS au capital de 700 000 euros – inscrite au RCS de Versailles sous le n° 777 344 177 00038, dont le siège social est situé rue Jacques Monod à 78370 PLAISIR – représentée par son Président Monsieur BARRAULT Jean-Sébastien ;

- STAVO – SAS au capital de 38 874.50 euros – inscrite au RCS de Versailles sous le n° 579 801 234 00017, dont le siège social est situé 4 rue de Villepreux à 78 450 CHAVENAY – représentée par son Président Monsieur BARRAULT Jean-Sébastien ;

- Les Cars Jouquin, société par action simplifiée, au capital de 45 720 €, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro SIREN: 609 704 945 / SIRET 609 704 945 00029, dont le siège est situé 31 rue de Geneviève Aubé à Magny les Hameaux (78114), représentée par son Président, Monsieur BIGOT Géric.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau Versailles Grand Parc le 9 février 2011 et le contrat d'exploitation de type 2 le 9 décembre 2009.

Afin de prendre en compte les évolutions de l'offre du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisé.

Ces modifications concernent :

- Ligne 078 356 107 (code public 7) ; Saint-Cyr-l'Ecole (rû du Gally)/Guyancourt (Rond Point des Saules) :
 - o prolongement de la ligne vers la Communauté d'Agglomération de St Quentin-en-Yvelines afin de permettre aux habitants de Saint-Cyr-l'Ecole de rejoindre la zone d'activités du quartier des Saules-Sangliers (près de 24 000 emplois),
 - o interconnexion avec le réseau Sqybus
 - o augmentation de la fréquence en heures de pointe, de 50 mn à 30 mn soit 14 courses supplémentaires.
- Ligne 078 356 101 (code public 1 et 2) ; Saint-Cyr-l'Ecole :
 - o allongement de l'amplitude en soirée pour assurer la complémentarité bus-train, soit 4 courses supplémentaires.
- Ligne 078 356 102 (code public 4 et 5) ; Saint-Cyr-l'Ecole :
 - o Prolongement de la ligne au secteur de la Cité Croizat pour permettent aux résidents et actifs de rejoindre la gare de Saint-Cyr-l'Ecole,
 - o Mise en place d'une offre en heures creuses soit 7 courses.

Leur date de mise en service est le : 07/11/2011

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

L'article 10-1 de la convention, relatif à « l'Engagements Financiers des parties – Principes généraux », est modifié comme suit :

Le coût total du service de référence modifié est fixé annuellement à :

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	31 971	31 725	31 868	31 936	32 081	32 019

L'article 10.2 de la convention, relatif aux « Engagements financiers du STIF » est modifié comme suit :

Pour la réalisation du service de référence, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	27 470	27 229	27 405	27 392	27 573	27 390

Pour la première année d'exploitation, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.

L'article 10.3 de la convention, relatif aux « Engagements financiers des Collectivités » est modifié comme suit :

Pour la réalisation du service de référence, les Collectivités verseront à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle dont les montants sont définis ci-dessous :

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total des contributions des CL	826	817	817	819	818	819
dont						
VGP	754	745	745	747	746	747
Le Chesnay	72	72	72	72	72	72

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du premier mois du trimestre).

Elle est indexée chaque année par application de la formule décrite à l'annexe B.5 précitée de la présente convention, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à la fin du mois de septembre de l'année « n-1 ».

Pour la première année d'exploitation, le montant de la participation est calculé selon la règle du prorata temporis.

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- B2 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 3 novembre 2011 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 8 exemplaires, le XX

Pour le Syndicat des Transports

d'Ile-de-France
La Directrice générale

Sophie MOUGARD

Pour la collectivité,
Versailles Grand Parc

Pour la collectivité,
Le Chesnay

Pour l'entreprise,
SAVAC

Pour l'entreprise,
KEOLIS YVELINES

Pour l'entreprise,
KEOLIS SVTU

Pour l'entreprise,
STAVO

Pour l'entreprise,
Les Cars Hourtoule

Pour l'entreprise
Les Cars Jouquin

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0766

Séance du 5 octobre 2011

MARCHE 2011-50



ANALYSE DES CONDITIONS D'EXPLOITATION DE LA LIGNE A DU RER, ET MODELISATION DYNAMIQUE DE LA RELEVÉ DES CONDUCTEURS A NANTERRE PREFECTURE

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment ses articles 57 à 59 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 14 septembre 2011 attribuant le marché à EGIS RAIL ;
- VU** le rapport n° 2011/0766 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché 2011-50 avec la société EGIS RAIL pour un montant de 79 810 € HT.

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

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

Jean-Paul HUCHON

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0767

Séance du 5 octobre 2011



ACCORD-CADRE 2011-59 / FOURNITURE DE LOGICIELS STANDARDS POUR POSTES DE TRAVAIL ET SERVEURS

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment ses articles 57 à 59 et 76 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 14 septembre 2011 attribuant l'accord-cadre mono-attributaire à AID COMPUTERS ;
- VU** le rapport n° 2011/0677 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer l'accord-cadre mono-attributaire avec AID COMPUTERS.

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

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

Jean-Paul HUCHON

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0768

Séance du 5 octobre 2011



**MARCHE 2011-61 CONDUITE DE L'ETUDE D'OPPORTUNITE
D'UN SYSTEME TARIFAIRE FONDE SUR DES UNITES
TRANSPORT EN IDF**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment ses articles 57 à 59 et 77 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 14 septembre 2011 attribuant le marché à Accenture ;
- VU** le rapport n° 2011/0678 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché à bons de commande 2011-61 avec ACCENTURE conclu sans montant maximum. Le montant estimatif du marché est de 1 048 153.5 € HT.

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

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

Jean-Paul HUCHON

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



**MARCHE 2011-62 ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE
PORTANT SUR LE MANAGEMENT DE PROJET,
L'ORDONNANCEMENT ET LA PLANIFICATION DES TACHES
POUR LE TCSP VALLEE DE LA SEINE ET LE TRAMWAY RD5**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment ses articles 57 à 59 et 77 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 14 septembre 2011 attribuant les lots n°1 et 2 du marché à IM PROJET ;
- VU** le rapport n° 2011/0769 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer les lots 1 et 2 du marché 2011-62 avec IM PROJETS pour les montants suivants :

Lot n°1 :

- 69 050 € Ht pour la tranche ferme
- 26 680 € Ht pour les tranches conditionnelles 1 à 3
- 12 000 € Ht pour la tranche conditionnelle 4
- 48 000 € Ht pour la tranche conditionnelle 5

Lot n°2 :

- 76 100 € Ht pour la tranche ferme
- 26 680 € Ht pour les tranches conditionnelles 1 à 3
- 12 000 € Ht pour la tranche conditionnelle 4
- 48 000 € Ht pour la tranche conditionnelle 5

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

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

Jean-Paul HUCHON

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0770

Séance du 5 octobre 2011



MARCHE 2011-66 ASSISTANCE A LA REALISATION DE LA COMMUNICATION LEGALE D'ENQUETES PUBLIQUES ET D'OPERATIONS ANNEXES OU CONNEXES

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment ses articles 57 à 59 et 77 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 14 septembre 2011 attribuant le marché à PUBLILEGAL ;
- VU** le rapport n° 2011/0770 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché 2011-66 avec Publilegal pour un montant minimum de 200 000 € HT et pour un montant maximum 1 200 000 € Ht.

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

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

Jean-Paul HUCHON

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0771

Séance du 5 octobre 2011



**MARCHE 2011-72 ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE
PLANIFICATION ET MANAGEMENT DE PROJET DANS LE CADRE
DE L'EXTENSION DU T3 A LA PORTE D'ASNIERES**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment ses articles 57 à 59 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 14 septembre 2011 attribuant le marché à Louis Berger France ;
- VU** le rapport n° 2011/0771 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché 2011-72 avec Louis Berger France pour les montants suivants :

- 71 800 € Ht pour la tranche ferme
- 20 025 € Ht pour les tranches conditionnelles 1 et 2
- 6 650 € Ht pour la tranche conditionnelle 3
- A prix unitaires pour la tranche conditionnelle 4

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

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

Jean-Paul HUCHON

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

Délibération n°2011/0772
Séance du 5 octobre 2011



**CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES
DU DOCP à L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE**

**ARC EST PROCHE DU RESEAU COMPLEMENTAIRE
STRUCTURANT
DU SCHEMA D'ENSEMBLE DU GRAND PARIS**

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

- Vu** le code des transports, notamment ses Articles L.1241-1 à L 1241-20
- Vu** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France modifiée,
- Vu** la Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation sur les transports intérieurs ;
- Vu** la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée ;
- 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** 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 protocole d'accord Etat. Région en date du 26 janvier 2011 ;
- Vu** le décret 2011-1000 du 24 août 2011 approuvant le schéma d'ensemble du Grand Paris ;
- Vu** la délibération n°2011/00475 du conseil du STIF du 1^{er} juin 2011 ;
- Vu** le rapport n°2011/0772 ;
- Vu** l'avis de la commission des investissements et du contrat de projet du 3 octobre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : la convention de financement des études de l'Arc Est proche [DOCP, la concertation préalable, schéma de principe, dossier d'enquête publique et enquête publique] entre la Région Ile-de-France, la Société du Grand Paris, et le STIF est approuvée.

ARTICLE 2 : la Directrice générale est autorisée à signer la présente convention et 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



**CONVENTION DE REALISATION ET DE FINANCEMENT
DES ETUDES RELATIVES A L'ARC EST PROCHE DU
RESEAU COMPLEMENTAIRE STRUCTURANT DU SCHEMA
D'ENSEMBLE DU GRAND PARIS**

Sommaire

1.	Contexte général de l’opération	4
2.	Objet et périmètre de la convention.....	7
2.1	Définitions et contenus des études de la présente convention.....	7
2.2.	Calendrier de réalisation	9
3.	Rôle et engagements des parties	10
3.1.	L’autorité organisatrice des transports	10
3.2.	La maîtrise d’ouvrage des études.....	10
3.3.	Les financeurs.....	10
3.4.	Comité de coordination des maîtres d’ouvrage STIF-SGP.....	10
4.	Modalités de financement et de paiement.....	11
4.1.	Estimation du coût des études	11
4.2.	Clause de révision du coût des études	11
4.3.	Plan de financement.....	11
4.4.	Modalités de versement des subventions pour la Société du Grand Paris et la Région.....	11
5.	Modalités de contrôle par les financeurs.....	13
6.	Gestion des écarts	13
7.	Dispositions générales.....	13
7.1.	Modification de la convention	13
7.2.	Règlement des litiges	13
7.4.	Date d’effet et durée de la convention	14
7.5.	Mesures d’ordre	14
8.	Organisation et suivi de la présente convention.....	15
8.1.	Comité de pilotage	15
8.2.	Comité des financeurs.....	15
8.3.	Commission de suivi	16
9.	Propriété, communication et diffusion des études.....	16
9.1.	Diffusion des études.....	16
9.2.	Communication des financeurs.....	16
10.	Annexe 1 : contenu des dossiers de DOCP.....	18
11.	Annexe 2 : contenu des dossiers de Schéma de principe	20

Entre

D'une part
La Région Île-de-France, représenté par le Président du Conseil régional d'Île-de-France, dûment mandaté par la délibération n° **XXXXXX** de la commission permanente du Conseil régional en date du **XXXXXX**

D'autre part
La Société du Grand Paris, établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, dont le siège est fixé **XXXXXXXX**, ci-après désignée par « la SGP », représentée par Etienne GUYOT en sa qualité de Président du Directoire

ci-après désignés « les financeurs »

Et enfin,
Le Syndicat des Transports d'Île-de-France, ci-après désigné par « le STIF » établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé à Paris 9^{ème}, 39 bis/41 rue de Châteaudun, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du conseil en date du 5 octobre 2011

Ci après collectivement désignés « les parties »

Visas

Vu le code des transports, notamment ses Articles L.1241-1 à L 1241-20

Vu l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France modifiée,

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

Vu la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée ;

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°2010-756 du 7 juillet 2010 relatif à la Société du Grand Paris

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 protocole d'accord Etat. Région en date du 26 janvier 2011 ;

Vu le décret 2011-1000 du 24 août 2011 approuvant le schéma d'ensemble du Grand Paris

Vu la délibération n°2011/00475 du conseil du STIF du 1^{er} juin 2011

Vu la délibération du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris en date du XX novembre 2011

Il est convenu ce qui suit

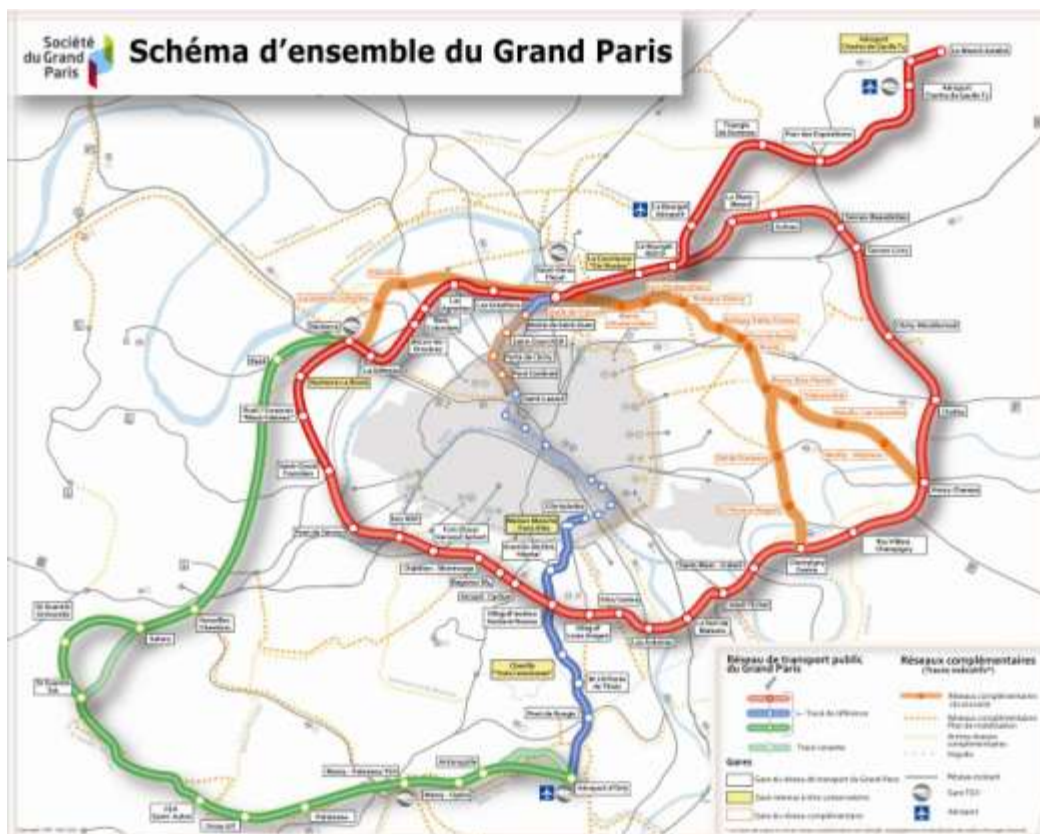
1. Contexte général de l'opération

La délibération n° CS 2011-4 du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris en date du 26 mai 2011 et le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris (RTGP) distinguent le réseau de transport public du Grand Paris, qui sera réalisé par la SGP en vertu de la loi du 3 juin 2010, et le réseau complémentaire structurant dont le schéma d'ensemble recommande la réalisation. En application du premier alinéa de l'article L. 1241-4 du code des transports, le STIF est le maître d'ouvrage de ce réseau complémentaire.

Le réseau complémentaire structurant du schéma d'ensemble comprend :

- L' "arc Est proche", qui relie les stations Champigny Centre¹ et Noisy-Champs² à la station Saint-Denis Pleyel³
- Et son prolongement de Saint Denis Pleyel jusqu'à Nanterre envisagé au-delà de 2025⁴.

La présente convention est relative à l'Arc Est Proche du réseau complémentaire structurant précité.



¹ gare du schéma d'ensemble du RTGP

² gare du schéma d'ensemble du RTGP

³ Gare du schéma d'ensemble du RTGP

⁴ selon l'acte motivé de la SGP du 26 mai 2011 « Au Nord-Ouest de Paris, la liaison de proche couronne Est entre Noisy-Champs et Saint-Denis Pleyel pourrait être prolongée, au-delà de 2025 »

La contribution de la Société du Grand Paris

Conformément aux dispositions de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, la Société du Grand Paris, dans l'acte motivé adopté le 26 mai 2011 par son conseil de surveillance, a recommandé la réalisation d'un projet complémentaire comprenant d'une part l'arc Est proche mentionné ci-dessus et d'autre part son prolongement, au-delà de 2025, de Saint-Denis Pleyel jusqu'à Nanterre.

A la suite du protocole Etat-Région, l'acte motivé a indiqué qu'une part maximale d'investissement de 2Md€ est réservé sur l'enveloppe de 20,5 Md€ pour la réalisation de la desserte de l'arc l'Est proche.

L'acte motivé prévoit également une coordination entre la Société du Grand Paris et le STIF.

En particulier, les études concernant le réseau de transport public du Grand Paris et le réseau complémentaire structurant doivent faire l'objet d'une réflexion commune quant à leurs modalités techniques, leurs modalités de service et d'exploitation.

La Société du Grand Paris est donc partie à cette convention dont l'objet est d'organiser le suivi et la coordination des études et des calendriers du projet Arc Est Proche avec le programme et les objectifs propres au RTGP.

Présentation de l'opération

Le réseau complémentaire structurant tel qu'il ressort du schéma d'ensemble approuvé par le décret du 24 août 2011 correspond aux tracés suivants :

- deux branches distinctes relient les stations du RTGP « Champigny Centre » et « Noisy-Champs » à la station Rosny-Bois-Périer, en correspondance avec le RER E et la ligne 11 prolongée.

Ces deux branches desservent donc respectivement :

- branche « Champigny centre » - « Rosny-Bois-Périer » : la station intermédiaire « Le Perreux-Nogent », et « Val de Fontenay », en correspondance avec les RER E et A, et le terminus du futur prolongement du T1.

- branche « Noisy-Champs » - « Rosny-Bois Périer » : les stations intermédiaires « Neuilly Hôpitaux », « Neuilly Les Fauvettes », et « Villemomble ».

- au-delà, le tracé relie les stations « Rosny-Bois-Périer » et « Bobigny-Pablo Picasso » (correspondance avec la ligne 5 et le tramway T1), en desservant successivement :

- la station « Bondy », en correspondance avec la branche Chelles du RER E et le tramway T4

- et la station « Pont de Bondy » située entre le canal de l'Ourcq et la RN3, et desservie par le T1.

- ensuite, le tracé dessert successivement les stations « Bobigny-Drancy » (correspondance avec la Tangentielle Nord), « Fort d'Aubervilliers » (correspondance avec la ligne 7), « Mairie d'Aubervilliers » (correspondance avec la ligne 12 prolongée), puis « Stade de France » et « Saint-Denis Pleyel », en correspondance avec les RER B et D.

- enfin, le prolongement envisagé au-delà de 2025 relie « Saint-Denis Pleyel » à « Nanterre » en desservant successivement la gare Transilien de Colombes (Transilien J), puis la gare de La Garenne-Colombes (en correspondance avec le Transilien L et le tramway T2).

Le linéaire total du réseau complémentaire structurant est d'environ 40,5 km :

- de Champigny Centre à Rosny-Bois Périer: 7,5 km.
- de Noisy-Champs à Rosny-Bois Périer : 7,5 km
- de Rosny Bois-Périer à Bobigny Pablo Picasso : 6 km
- de Bobigny Pablo Picasso à Saint-Denis Pleyel : 8 km
- de Saint-Denis Pleyel à Nanterre : 11,5 km.

La réalisation de cette opération est évaluée à :

- 3,7 Milliards d'euros pour la portion comprise entre Saint-Denis Pleyel et les extrémités de chacune des deux branches : Noisy-Champs et Champigny Centre.
- 1,4 milliards d'euros pour la portion comprise entre Nanterre et Saint-Denis Pleyel.

2. Objet et périmètre de la convention

La présente convention a pour objet :

- de définir les **modalités de financement** des études suivantes relatives à l'arc Est proche :
 - l'élaboration du Dossier d'Objectif et Caractéristiques Principales en vue de la consultation du public sur le projet de l'arc Est proche du réseau complémentaire structurant,
 - l'élaboration des études complémentaires en vue du Schéma de principe, pour l'arc Est proche du réseau complémentaire structurant
 - l'élaboration de l'étude d'impact, - l'élaboration du dossier d'enquête publique, pour l'arc Est proche
 - la concertation, pour l'arc Est proche
 - l'enquête d'utilité publique, pour l'arc Est proche.
- de préciser le **contenu des études** précédemment citées
- de définir **l'organisation du pilotage et du suivi des 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** : « **Réalisation de l'arc Est proche du réseau complémentaire structurant du schéma d'ensemble – Etudes XXXX** ».

2.1 Définitions et contenus des études de la présente convention

Le contenu des études porte sur :

- la constitution du DOCP en vue de la consultation du public de l'Arc Est proche
- la constitution du Schéma de principe et la réalisation de l'enquête publique pour la partie du réseau complémentaire structurant correspondant à l'Arc Est proche

a. Rappel des éléments d'étude déjà effectués

Une première convention relative à l'élaboration du DOCP des fuseaux sud-est et nord-ouest d'Arc Express a été notifiée entre le STIF, l'Etat, et la Région Ile de France pour 4M€.

Ainsi, les études de niveau DOCP et le débat public ont déjà été menés pour les portions suivantes du réseau complémentaire structurant :

- Bobigny Pablo Picasso – Saint-Denis Pleyel
- et Saint-Denis Pleyel – Nanterre.

b. Le Dossier d'Orientations et de Caractéristiques Principales (DOCP) et la consultation du public

Préambule :

Des préférences pour le tracé de l'arc Est proche tel que défini préalablement ont déjà été exprimées au cours du débat public Arc Express. Ces préférences seront prises en compte dans le cadre de la présente opération.

Le **DOCP** porte sur :

- l'opportunité du projet ;
- les caractéristiques principales du projet : principes guidant le choix du/des modes et tracé(s) retenu(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 indicatif de réalisation, des premiers impacts et de l'analyse qualitative de l'intérêt socio-économique ;
- l'identification des solutions les plus pertinentes sur la base d'une analyse comparative multicritères.

La consultation du public (concertation ou le débat public) porte sur les objectifs du DOCP approuvés par le Conseil d'administration du STIF ainsi que sur les variantes retenues.

> Contenu des études DOCP et concertation préalable :

L'annexe 1 de la présente convention détaille les éléments constitutifs du DOCP.

c. Le Schéma de Principe et l'Enquête d'Utilité Publique

Le Schéma de Principe porte sur :

- les caractéristiques du projet « Arc Est proche »: principes guidant le choix du/des modes et tracé(s) retenu(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 des coûts, du calendrier de réalisation, des impacts et de l'intérêt socio-économique.
- et le dossier d'enquête publique.

L'enquête publique porte sur le projet du Schéma de Principe approuvé par le Conseil du STIF ainsi que sur les éventuelles variantes encore retenues à ce stade. Elle se déroule conformément aux dispositions des articles L123-1 et suivants, et R.123-1 et suivants du code de l'environnement.

> Contenu des études schéma de principe et enquête publique :

Le contenu des Schémas de Principe est compatible avec le SDRIF et le PDU Ile-de-France. Il tient compte des résultats de la concertation préalable ou du débat public tels que prévus par les articles L11-1 et suivants et R121-1 et suivants du code de l'environnement.

Les documents 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 papier et un exemplaire sous format CD-Rom.

L'annexe 2 de la présente convention détaille les éléments constitutifs du Schéma de principe.

2.2. Calendrier de réalisation

Le délai de réalisation de l'étude est fixé à 24 mois, à compter de la notification de la présente convention par le STIF.

La notification intervient lorsque l'ensemble des financements a été voté et mis en place par chacun des financeurs.

Les financeurs s'engagent à transmettre au STIF copie des décisions des organes compétents pour les engager financièrement.

A titre indicatif :

- la concertation est envisagée au second semestre 2012
- l'enquête publique est envisagée fin 2013.

3. Rôle et engagements des parties

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 Île-de-France.

A cet effet, et sous réserve des dispositions de la loi du 3 juin 2010 relative du Grand Paris, il suit la mise en œuvre et veille au respect du contenu des études, 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. La maîtrise d'ouvrage des études

Conformément à l'article L 1241-4 du Code des Transports, le STIF assure la maîtrise d'ouvrage des études objet de la présente convention.

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément aux dispositions de la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

3.3. Les financeurs

a. Identification

Le financement des études, objet de la présente convention, est assuré par :

- la Société du Grand Paris (50%)
- la Région Île-de-France (50%).

b. Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par le STIF en sa qualité de maître d'ouvrage des études objet de la présente convention, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé ci-après à l'article 4.3., et sous réserve des dispositions de l'article 4.2.

3.4. Comité de coordination des maîtres d'ouvrage STIF-SGP

Pendant toute la durée de validité de la convention, des comités de coordination STIF-SGP se tiendront, pour assurer l'articulation entre le RTGP et le réseau complémentaire structurant, et notamment :

- sur des thèmes particuliers tels que : les caractéristiques du matériel roulant des infrastructures et des systèmes, du génie civil et des systèmes de l'arc Est proche, l'interopérabilité entre le RTGP et le réseau complémentaire structurant, les dispositions à prévoir en matière de maintenance et de remisage des trains, le schéma d'exploitation...
 - au niveau des stations de correspondance RTGP / Réseau Complémentaire Structurant : Saint-Denis Pleyel, Noisy-Champs, Champigny Centre, et Nanterre.
- Ce comité se réunira mensuellement.

Le STIF et la SGP :

- présenteront un compte-rendu d'avancement de leurs études
- informeront les financeurs en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

4. Modalités de financement et de paiement

4.1. Estimation du coût des études

Compte tenu de l'ampleur et du caractère exceptionnel du projet, une première **enveloppe provisionnelle** relative au programme d'études objet de la présente convention est fixée à un montant de **20 M€ HT**; elle se décompose comme suit :

- DOCP – concertation : 4 M€
- schéma de principe – études préliminaires : 15 M€
- enquête publique : 1M€.

4.2. Clause de révision du coût des études

A l'issue du lancement des appels d'offres des marchés du Schéma de principe, le STIF, la Région Ile-de-France et la Société du Grand Paris se réuniront pour évaluer, le cas échéant, la nécessité de réviser l'enveloppe provisionnelle de 20 millions €HT définie ci-dessus et, le cas échéant, pour décider, d'un commun accord, de modifier ce montant.

4.3. Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants.

Il est assuré à hauteur de 50% par la Société du Grand Paris, et 50% par la Région Ile-de-France.

4.4. Modalités de versement des subventions pour la Société du Grand Paris et la Région

a. Versement des acomptes au profit du maître d'ouvrage

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

Pour les études, objet de la présente convention, le maître d'ouvrage transmettra, auprès de l'ensemble des financeurs, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 2 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.

Les demandes de versement adressées par le STIF à la SGP et la Région comprendront :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des **factures acquittées**, leur **date d'acquittement** et le montant des **factures acquittées**.
- L'état prévisionnel des dépenses à venir ;
- 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.

La demande de versement sera accompagnée d'un titre de recettes émis par le STIF.

Chacun des documents constituant la demande d'acompte sera signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

La répartition des autorisations d'engagement – conformément au calendrier de réalisation des études objet de la présente convention - est le suivant :

- 2012 : 10 M€
- 2013 : 10 M€.

b. Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la SGP et par la Région au maître d'ouvrage est plafonné à 80% du montant mentionné à l'article 4.1, comme prévu par le Règlement Budgétaire et Financier (RBF) de la Région pour les opérations ne relevant pas d'un contrat de plan passé avec l'Etat.

c. 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 indiqués à l'article 2.1.

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.

d. Paiement

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

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

Le mandatement des financeurs est libellé de telle sorte qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination indiquée à l'article 2.

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

e. Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire au STIF :

- établissement : 10071
- guichet : 75000
- numéro de compte : 00001005079
- clé : 72
- domiciliation : TPPARIS RGF

f. Comptabilité de la maîtrise d'ouvrage

Le STIF s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux études qui font l'objet 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.

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.

6. Gestion des écarts

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 4.1. 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 4.3.

Ces subventions 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 4-1, le STIF doit obtenir l'accord préalable des financeurs pour l'attribution d'un financement complémentaire. Ces accords sont formalisés par un avenant à la présente convention.

7. Dispositions générales

7.1. 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.e. 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.

7.2. 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.

7.3. 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 des études objet de la présente convention. 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 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.

7.4. Date d'effet et durée de la convention

La convention prend effet, après avoir été signée par chacune des parties, à compter de sa notification par le STIF à la SGP et à la Région. Cette notification est effectuée par lettre recommandée avec accusé de réception.

La présente convention prend fin au plus tard trois ans après sa date d'effet.

En outre, elle prend fin, avant l'expiration de cette période de trois ans :

- (i) soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 7.3,
- (ii) soit après la réalisation des deux étapes suivantes :
 - réception par la SGP et la Région de l'ensemble des documents indiqués à l'article 2.1. de la présente convention,
 - et versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.c.

7.5. Mesures d'ordre

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.

8. Organisation et suivi de la présente convention

Le STIF s'assure du suivi de l'étude, du respect des délais de réalisation des études objet de la présente convention, de la remise des documents et des estimations à cette étape du projet comme indiqué aux articles 2.1. et 2.2. de la présente convention, dans le respect du montant défini à l'article 4.

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,

8.1. Comité de pilotage

Il est constitué un **comité de pilotage de l'opération**.

Ce comité, convoqué et présidé par le STIF, comprend l'ensemble des signataires de la présente convention, de représentants du Conseil général de Seine-Saint-Denis, du Conseil général du Val-de-Marne, et du Conseil général de la Seine-et-Marne.

Le Comité de pilotage se réunit en tant que besoin et au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de deux semaines. L'ordre du jour et les documents qui l'accompagnent sont envoyés par le STIF au moins sept jours au préalable.

Le Comité de pilotage a pour objet :

- de partager les éléments d'études techniques du DOCP puis du Schéma de principe, 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 suivre le déroulement technique de la démarche,
- de préparer les différents comités et les commissions de suivi sur les aspects techniques.

Le compte-rendu de chaque Comité de pilotage est validé en début de séance suivante.

8.2. 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 autant que de besoins sur demande d'un de ses membres, sur les questions spécifiques relevant du pilotage du projet, notamment son financement, sur les ajustements de programmation technique et financière, et sur les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum de un mois et les documents sont envoyés au moins quinze jours avant la réunion par le STIF.

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),
- les projets 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 par le Conseil du STIF.

Le compte rendu de chaque Comité des financeurs est validé en début de séance.

8.3. 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 d'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 objet de la présente convention.

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.

9. Propriété, communication et diffusion des études

9.1. Diffusion des études

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention de financement sont la propriété du STIF.

Au fur et à mesure de leur réalisation, elles seront communiquées aux financeurs qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable du STIF.

Les résultats des études pourront être utilisés librement par les financeurs et le STIF dans le cadre de la poursuite de la réalisation de leur 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.

9.2. Communication des financeurs

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

Les opérations financées dans le cadre de la présente convention présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires :

- l'ordre entre partenaires : Société du Grand Paris, Région Ile-de-France, STIF
- l'ordre des financeurs : *en fonction du montant des participations*
- *en dernier : le logo du STIF*

10. Annexe 1 : contenu des dossiers de DOCP

Le contenu du DOCP devra respecter les enjeux tels que définis ci-dessus, et être conforme aux attendus des études préliminaires telles que définies dans 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 :

- « préciser les contraintes physiques, économiques et d'environnement conditionnant le projet;
- présenter une ou plusieurs solutions techniques, architecturales, d'implantation et d'insertion dans le paysage pour les ouvrages concernés ainsi qu'une comparaison des différents éléments composant ces solutions, assorties de délais de réalisation et examiner leur compatibilité avec la partie affectée aux travaux de l'enveloppe financière prévisionnelle retenue par le maître de l'ouvrage ;
- vérifier la faisabilité de l'opération. »

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales devra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :

I. présentation du projet

- a. *Contexte général : problématiques posées, enjeux, acteurs du projet, inscription CPER ou CPRD,*
- b. *Historique du projet : état d'avancement du projet, listes des données et études antérieures disponibles,*
- c. *Compatibilité SDRIF, PDU IdF, PLU, Lois Grenelle de l'environnement 1 et 2,*
- d. *Synthèse des étapes d'informations et de concertation, avec points abordés et apports éventuels,*

II. diagnostic transport des territoires concernés : opportunité du projet

- a. *Présentation du secteur : géographie, topographie, population et emplois, urbanisation actuelle, offre de transport et réseaux,*
- b. *Présentation et analyse des déplacements, et de l'offre de transport*
- c. *Perspectives d'évolutions de l'urbanisation,*
- d. *Synthèse des dysfonctionnements éventuels et définition des enjeux et besoins du secteur,*

- III. description du projet : faisabilité des différents scénarios**
- a. Caractéristiques techniques principales : hypothèses et justification du mode, tracé, lien avec le réseau,
 - b. Insertion : section courante et points difficiles, principes d'aménagements urbains, identification des réseaux, identification des impacts sur l'environnement,
 - c. Principes d'exploitation,
 - d. Scénario(s) préconisé(s) et justification,
 - e. Méthodes et estimation sommaire des coûts :
 - i. d'investissement :
 - coûts travaux détaillés par grands postes de dépenses, assortis d'un taux de tolérance de + ou - 20%, Provisions pour Aléas et Incertitudes, frais de MOE, acquisitions foncières, frais de MOA,
 - pour chaque poste de coût : présentation et justification des hypothèses prises,
 - ii. d'exploitation,
 - f. Calendrier prévisionnel : études, procédures administratives et travaux, détail au semestre,
 - g. Analyse sommaire des risques et des opportunités,
 - h. Pour les projets en souterrain : premières campagnes de sondages,
- IV. identification des impacts significatifs du Projet**
- a. Sur l'environnement (au sens Etude d'Impact Enquête Publique),
 - b. Sur l'aménagement du territoire,
- V. évaluation et comparaison des différents scénarios**
- a. Evaluation sommaire de l'intérêt socio-économique du projet (le cas échéant de ses variantes) dans le cadre d'une analyse multicritère : a minima prévisions de trafic à l'heure de pointe et à l'année, analyse des gains de temps, populations et emplois desservis à comparer avec le coût, le niveau de faisabilité des différentes variantes de projet,
 - b. Classement des variantes,
- VI. annexes graphiques**
- a. Plan de situation et plans des tracés,
 - b. Coupes de principes et plans de détail selon le besoin (échelles en fonction du mode et de la problématique exposée).

Lorsque la saisine de la CNDP est nécessaire, le dossier de saisine est composé du DOCP, dont le contenu est décrit précédemment, et d'une étude de contexte dans laquelle est établi un état des lieux de la position de l'ensemble des partenaires concernés du projet (collectivités, associations...).

11. Annexe 2 : contenu des dossiers de Schéma de principe

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. Etude 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.*

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

VII. 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.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0773

Séance du 5 octobre 2011

**DESATURATION DE LA LIGNE 13
PAR LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 14**

**SCHEMA DE PRINCIPE
DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE
A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE
CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES D'AVANT-PROJET**



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

- VU** le code des transports ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs 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°75-470 du 4 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la régie des transports parisiens, en application de l'article 13 du décret n°59-1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la Régie autonome des transports parisiens ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, signé le 18 mai 2000 ;
- VU** le contrat de projets Etat-Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la délibération n°2009/0408 du 8 avril 2009 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** les décisions de la Commission nationale du débat public (CNDP) n°2009/43/PRO14/1 du 2 septembre 2009 et n°2009/56/PRO14/2 du 7 octobre 2009 ;
- VU** la délibération n°2010/0305 du 2 juin 2010 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2010/0380 du 7 juillet 2010 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2010/0400 du 7 juillet 2010 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le rapport n° 2011/0773 ;
- VU** les avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 29 juin 2011 et de la commission de la démocratisation du 3 octobre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : le schéma de principe relatif à la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 est approuvé pour un montant de 1 200 M€ aux conditions économiques de janvier 2008.

ARTICLE 2 : le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relatif à la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 est approuvé.

ARTICLE 3 : la convention de financement relative aux études d'avant-projet entre :

- L'Etat,
- la Société du Grand Paris,
- la Région d'Ile-de-France,
- la RATP,
- et le STIF,

pour un montant de 17,71 M€ est approuvée.

ARTICLE 4 : la directrice générale du STIF est habilitée à transmettre ledit dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique aux services compétents de l'Etat pour préparer les phases administratives préparatoires à l'enquête publique, à signer ladite convention et à prendre tout acte permettant de concrétiser cette opération.

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized representation of the name 'Jean-Paul Huchon'.

2011

Désaturation de la ligne **13** par le prolongement de la ligne **14** Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen

Convention de réalisation et de
financement des études relatives à
l'élaboration du Dossier d'avant-projet



TABLE DES MATIERES

0	CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION	5
1	OBJET DE LA CONVENTION.....	6
1.1	RAPPEL DES ELEMENTS D'ETUDE DEJA EFFECTUES	6
1.2	DEFINITIONS ET CONTENU DE L'ETUDE	7
1.2.1	LE DOSSIER D'AVANT PROJET (AVP)	7
1.2.2	LE CONTENU DES DOSSIERS	9
1.3	CALENDRIER DE REALISATION DE L'AVP	9
2	ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES.....	9
2.1	LA MAITRISE D'OUVRAGE DU PROJET	9
2.1.1	RAPPEL DU CONTEXTE DE LA CO-MAITRISE D'OUVRAGE	9
2.1.2	L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS	10
2.1.3	IDENTIFICATION, ENGAGEMENTS ET PERIMETRE D'INTERVENTION DES MAITRES D'OUVRAGE.....	10
2.2.	LES FINANCEURS.....	10
2.2.1.	IDENTIFICATION	10
2.2.2.	ENGAGEMENTS	10
3	MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT	11
3.1.	ESTIMATION DU COUT DE L'ETUDE	11
3.2.	CONTENU DES ETUDES DES MAITRES D'OUVRAGE	11
3.2.1.	TABLEAU DE SYNTHESE DE REPARTITION DES COUTS PAR MAITRES D'OUVRAGE	11
3.2.2.	COUTS DETAILLES PAR MAITRE D'OUVRAGE	11
3.3.	PLAN DE FINANCEMENT.....	12
3.4.	MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT POUR LA SOCIETE DU GRAND PARIS ET LA REGION 12	
3.4.1.	VERSEMENT D'ACOMPTES	12
3.4.2.	VERSEMENT DU SOLDE	13
3.4.3.	PAIEMENT.....	13
3.4.4.	BENEFICIAIRES ET DOMICILIATION.....	13
3.5.	CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION.....	14
3.6.	COMPTABILITE DES MOA.....	15
4.	MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS.....	15
5.	GESTION DES ECARTS	15
6.	DISPOSITIONS GENERALES.....	16
6.1.	MODIFICATION DE LA CONVENTION	16
6.2.	REGLEMENT DES LITIGES.....	16
6.3.	RESILIATION DE LA CONVENTION	16
6.4.	DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION.....	17
6.5.	MESURES D'ORDRE	17
7.	ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION	17
7.1.	COMITE TECHNIQUE	17
7.2.	COMITE DE SUIVI DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT	18
7.3.	COMITE DES FINANCEURS.....	18
7.4.	COMMISSION DE SUIVI	18
7.5.	INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI.....	19
8.	PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES.....	19
8.1.	DIFFUSION DES ETUDES.....	19
8.2.	COMMUNICATION DES FINANCEURS	20
ANNEXES.....	21

Entre

En présence de 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 _____

La Société du Grand Paris
Ci-après désignée par « la SGP »

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France,...
Ci après désigné par « le STIF »

La Régie Autonome des Transports Parisiens,...
Ci après désigné par « la RATP »]

Visas

Vu le code des transports, notamment l'article L.1241-4

Vu l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France modifiée,

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

Vu la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 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'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 les Contrats Particuliers Région/ Département

Vu les textes spécifiques et les autorisations de signatures portant sur la RATP

Vu le dossier de..... délibération° du conseil du STIF du....., [préciser le dernier dossier approuvé par le conseil du STIF, indiquer le cas échéant les approbations par le conseil d'administration de la RATP et les assemblées délibérantes des CG concernés]

Vu les dossiers précédents d'études validés par le conseil du STIF du projet (ex : étude de faisabilité) et les éventuelles conventions de financement en cours

Vu la délibération n°..... e la commission permanente du du Conseil Régional,

Considérants

Il est convenu ce qui suit :

0 CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION

La présente convention est relative au projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 (liaison Olympiades à Saint Lazare) à Mairie de Saint Ouen.

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.

La contribution de la Société du Grand Paris

En application de la Loi relative au Grand Paris et du décret approuvant le schéma d'ensemble, 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.

La désaturation de la ligne 13 du métro est un enjeu fondamental : plusieurs études ont mené au prolongement de la ligne 14.

Le Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) de 1994 prévoyait la « météorisation » de la branche Asnières- Gennevilliers de la ligne 13, prolongée à Port de Gennevilliers (« AG-IV »). Cette opération visait essentiellement à améliorer l'offre et la qualité de service de la ligne 13 en supprimant le fonctionnement en fourche. Elle se déclinait en plusieurs phases de travaux longs et complexes, étalés sur plus de 20 ans, et dont le préalable incontournable consistait à déconnecter la branche destinée à être « météorisée » et à l'exploiter en navette.

En 2004, la météorisation a fait l'objet d'une étude préliminaire qui a confirmé la complexité et le coût très élevé de l'opération.

C'est pourquoi le STIF a lancé fin 2006 une réflexion sectorielle visant à étudier des solutions alternatives, permettant de désaturer la ligne 13 dans un délai raisonnable et d'apporter un net gain de qualité de service de la desserte du nord-ouest parisien. Quatre scénarios principaux ont été analysés : déconnexion de l'une ou l'autre des branches de la ligne 13, prolongement de la ligne 4 vers Saint-Ouen – Les Docks, création du tronçon d'un métro de rocade. En cours d'étude, une nouvelle solution est apparue : le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen.

1 OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement des études d'Avant-Projet du projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 du métro jusqu'à Mairie de Saint-Ouen,
- de définir l'organisation du pilotage des études,
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution du dossier d'Avant-Projet.
- d'indiquer 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 :

« Désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 du métro jusqu'à Mairie de Saint-Ouen – Etudes d'AVP »

1.1 Rappel des éléments d'étude déjà effectués

Ce prolongement a été intégré à la planification régionale et a bénéficié d'une programmation financière.

Le prolongement de la ligne 14 est inscrit au projet de Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) adopté en Conseil régional en 2008. De plus, l'Etat et la Région ont inscrit une enveloppe de 25,50 millions d'euros dans le Contrat de projets 2007-2013 pour réaliser les études d' « amélioration de la ligne 13 du métro ».

Une première convention de financement relative aux études de désaturation de la ligne 13 du métro par le prolongement de la ligne 14 et à la préparation du Débat Public correspondant a été notifiée pour 2M€. Aux termes de ces études et de la concertation préalable, il reste de cette enveloppe la somme de 1,78 M€. Une seconde convention de financement, d'un montant de 0,35 M€, dont l'objet est le financement de la concertation, a été votée par la Commission Permanente de la Région Ile-de-France le 17 novembre 2009 (délibération n° CP 09-1225).

Le prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen présente les objectifs suivants :

- désaturer durablement la ligne 13 du métro, tant sur le tronç commun que sur les branches,
- desservir et accompagner des secteurs faisant l'objet de développement urbain,
- participer au maillage du réseau de transport en commun, notamment avec la ligne C du RER.

Le STIF a engagé l'élaboration du DOCP et l'organisation d'une Concertation préalable.

En 2008, le STIF a poursuivi la réalisation d'études techniques en lançant l'élaboration du Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du prolongement de la ligne 14 pour désaturer la ligne 13. Ce DOCP a été approuvé en Conseil du STIF le 8 avril 2009.

Conformément à l'article 15 I de ses statuts, cette étude a été menée par le STIF. Son avancement a été placé sous l'autorité conjointe des financeurs représentés au sein d'un comité décisionnel coprésidé par le préfet de la Région Ile de France et le président du Conseil Régional d'Ile de France.

Suite à la saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) en avril 2009, qui a délibéré en faveur d'une Concertation préalable et non d'un Débat public, et à la nomination d'un garant en septembre 2009, le STIF a organisé entre le 11 janvier et le 12 février 2010 la concertation du public. Le bilan de la concertation a été proposé au Conseil du STIF pour approbation à son Conseil de juillet 2010.

L'horizon de mise en service est estimé à 2017. Le coût d'objectif au stade DOCP pour le volet infrastructure était estimé à 954 M€ (CE 2008) avec 3 stations.

Le STIF a engagé les études de Schéma de principe et la préparation de l'Enquête d'utilité publique

A cette date, les études visant à élaborer le Schéma de principe et le Dossier d'enquête publique (DEUP) ont été engagées. Les études de conception ont été confiées à la RATP dans le cadre du marché 2010-19. Au regard de l'enjeu de la désaturation de la ligne 13, un double exercice de modélisation a été engagé par le STIF et la RATP. Enfin, l'enjeu de maîtrise des coûts a conduit le STIF à faire appel à une contre-expertise des projets conduits par la RATP.

Suite aux études de conception, le prolongement de la ligne 14 présente les caractéristiques suivantes :

- un prolongement intégralement souterrain de 5,8 km,
- 4 nouvelles stations (Pont-Cardinet, Porte de Clichy, Clichy-Saint-Ouen, Mairie de Saint-Ouen)
- un site de maintenance situé dans la ZAC des Docks de Saint-Ouen, des ouvrages de service ponctuant la ligne,
- une exploitation possible avec des rames de 8 voitures.

L'organisation des étapes à venir

L'étude d'impact et le Dossier d'enquête publique ont été finalisés par le STIF et la RATP en août 2011. L'objectif est de présenter pour approbation le Schéma de principe et le dossier d'enquête publique correspondant au Conseil du STIF d'octobre 2011 et de préparer une Enquête publique début 2012. De manière à optimiser le planning des étapes d'études à venir, il est proposé que la Région et la SGP assurent d'ores et déjà le financement des études d'avant-projet.

1.2 Définitions et contenu de l'étude

1.2.1 Le Dossier d'Avant Projet (AVP)

L'Avant-projet porte sur la réalisation des études nécessaires à une définition technique avancée (au sens de la loi MOP), permettant une maîtrise des coûts et délais du projet. En particulier, suite au schéma de principe, les éléments suivants seront approfondis :

- Les caractéristiques principales du projet : principes guidant le choix du/des modes et tracé(s) retenu(s) et de la définition des solutions techniques, eu égard au réseau existant, aux caractéristiques des projets de développement ;
- L'optimisation du profil en long du tracé. Les sondages de terrain nécessaires seront réalisés. Les études de compatibilité des ouvrages avec les ouvrages RFF et SNCF seront menées.

- Le dimensionnement précis des futures stations. La conception des stations et de leurs émergences se fera avec un souci d'insertion urbaine et en collaboration avec les aménageurs désignés par les collectivités locales. Une approche architecturale de ces stations sera conduite.
- Optimisation des ouvrages annexes
- Conception et optimisation du SMR et du tunnel de raccordement dans le respect des projets d'aménagement urbain ;
- Une évaluation précise des coûts, du calendrier de réalisation, des impacts et de l'intérêt socio-économique ;
- Adaptation nécessaire de la station Saint-Lazare et adaptation du SAET pour une exploitation de Mairie de Saint-Ouen à Olympiades.
- Mesures conservatoires permettant la mise en service des prolongements à Saint-Denis Pleyel et Orly (optimisation du tunnel d'arrière-gare à Mairie de Saint-Ouen, etc.).

Ces études seront menées dans un cadre de suivi et de maîtrise des coûts du projet.

Par ailleurs, seront fournies les études suivantes :

- étude de prévision de trafic remises à jour (données d'entrée pour le programme fonctionnel des stations et le calcul des temps d'évacuation)
- principe proposé de réorganisation du réseau de surface
- gestion de l'intermodalité, en terminus et dans les stations de correspondance.

La présente convention porte sur la réalisation de :

- un avant-projet dit « technique » comprenant tous les corps d'Etat tel que les procédures internes à la maîtrise d'ouvrage RATP l'entendent.
- un avant-projet en version provisoire dit « administratif », conforme à la délibération du Conseil du STIF en date du 6 juillet 2011, sans tenir compte des éléments plus détaillés générés par les évolutions réglementaires induites par les lois et décrets relatifs au Grenelle de l'environnement. L'avant projet administratif définitif qui devrait être présenté au conseil du STIF alors que les études seront en phase PRO fera partie de la convention ultérieure relative aux études PRO.

La présente convention intègre en outre dans son périmètre de financement :

- La compensation des frais de maîtrise d'ouvrage (notamment pilotage, encadrement, contrôle qualité, contrôle de gestion, frais de structure, la participation des entités de la RATP en charges de l'exploitation, de la maintenance, de la sûreté et de la sécurité des lieux et des services de transport à l'élaboration de l'avant-projet),
- Le lancement des reconnaissances (repérage des réseaux enterrés, caractérisation détaillée du bâti existant à proximité des stations) en complément de la campagne de sondages « classique » envisagée de manière à optimiser le tracé et les méthodes d'exécution des travaux
- Les prestations de maîtrise d'œuvre nécessaires à la définition technique adéquate des ouvrages et équipements en vue de la préparation des dossiers d'autorisation administratives tels que l'enquête parcellaire, le dossier préliminaire de sécurité (DPS), les dossiers d'autorisation ou de déclaration au titre de la loi sur l'eau.
- La réalisation des enquêtes parcellaires et enquête loi sur l'eau
- Les prestations d'évaluation par experts ou organismes qualifiés et agréés (EOQA) se prononçant sur la conception générale de l'opération nécessaires à la constitution du projet de dossier préliminaire de sécurité (DPS) prévu par la réglementation en vigueur.
- 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).
- Les activités et prestations nécessaires au rendu compte de l'avancement des études qui sont à la charge de la RATP dans le cadre de la présente convention.

- La présentation d'un planning détaillé de réalisation de l'opération jusqu'à sa mise en service.

La RATP proposera en début d'étude un programme fonctionnel, station et transport du projet. L'Avant Projet sera lancé après approbation formelle de ce programme fonctionnel par les maîtres d'ouvrages STIF et RATP dans le cadre de la convention de co-maîtrise d'ouvrage. Ce programme sera aussi examiné conformément aux dispositions de suivi de l'article 7 (« Organisation et suivi de la présente convention ») de la présente convention.

Du fait du calendrier tendu du projet, la présente convention ne couvre pas les frais de reprises d'études techniques de niveau schéma de principe pour lever les réserves émises éventuellement par la commission d'enquête ni les reprises d'études de niveau AVP liées à ces réserves.

1.2.2 Le contenu des dossiers

Les documents remis comprendront le dossier d'AVP ainsi que l'intégralité des études nécessaires à sa réalisation, y compris le dossier « Loi sur l'eau ».

L'annexe 4 de la présente convention détaille les éléments constitutifs de l'AVP.

L'ensemble des documents sera remis par les MOA aux parties signataires de la présente convention en deux exemplaires papiers et un exemplaire sous format CD-Rom.

1.3 Calendrier de réalisation de l'AVP

Le délai de réalisation de l'étude est fixé à 12 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. Le planning prévisionnel de l'AVP est joint en annexe 3 à la présente convention.

2 ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

2.1 La maîtrise d'ouvrage du projet

2.1.1 Rappel du contexte de la co-maîtrise d'ouvrage

L'article L 1241-4 du code des transports, dispose, en son article 1,II dernier paragraphe, 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, non décidées au 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 non décidées au 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 non décidée au sens de l'Ordonnance de 1959 modifiée par la loi ARAF devant faire l'objet d'une maîtrise d'ouvrage 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 avant le 31/12/2011. 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.

Si la convention d'organisation de la maîtrise d'ouvrage conjointe n'est pas signée à la date mentionnée ci-dessus, la convention de financement sera résiliée d'office à cette date, sauf accord contraire des parties formalisé par échange de courrier avant cette date.

La convention de co-maîtrise d'ouvrage est communiquée aux financeurs désignés dans la présente convention dès sa signature.

2.1.2 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.

2.1.3 Identification, engagements et périmètre d'intervention des maîtres d'ouvrage

La RATP et le STIF exercent conjointement la maîtrise d'ouvrage de ce projet. Les responsabilités respectives des maîtres d'ouvrage seront traitées dans la convention d'organisation de la maîtrise d'ouvrage conjointe visée ci-dessus.

La répartition des tâches entre les deux maîtres d'ouvrage sera de même traitée au sein de cette convention.

2.2. Les financeurs

2.2.1. Identification

Le financement des études, objet de la présente convention, est assuré par :

- La Région Île de France (70%),
- La Société du Grand Paris (30%).

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 2.1.3, des études en vue de l'élaboration du dossier d'avant projet (décrit 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 MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

3.1. Estimation du coût de l'étude

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à cette étude d'AVP est évalué à **17 710 000 €HT, non actualisable et non révisable et non assujetti à la TVA.**

3.2. Contenu des études des maîtres d'ouvrage

3.2.1. Tableau de synthèse de répartition des coûts par maîtres d'ouvrage

Les coûts pris en charge par les maîtres d'ouvrage sont établis comme suit :

Maîtres d'ouvrage	Coûts Euros
RATP	17 210 000 €HT
STIF	500 000 € HT
TOTAL	17 710 000 € HT

3.2.2. Coûts détaillés par maître d'ouvrage

Chacun des maîtres d'ouvrages fournit une estimation en euros des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du projet :

Postes de prestations	MOA RATP	MOA STIF
Etudes tunnel et Ouvrages annexes	4 160 000 €	
Etudes stations nouvelles	6 280 000 €	
Etudes du SMR	3 380 000 €	
Etudes système	3 680 000 €	
Etudes particulières (expertise et dialogue de conception avec les projets connexes)		500 000 €
TOTAL	17 210 000 €	500 000 €

3.3. Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros.

Prolongement de la ligne 14 du métro jusqu'à Mairie de Saint-Ouen (€ HT)			
	SGP	Région	TOTAL
RATP	5 163 000 <i>soit 30%</i>	12 047 000 <i>soit 70%</i>	17 210 000
STIF	150 000 <i>soit 30%</i>	350 000 <i>soit 70%</i>	500 000
TOTAL	5 313 000	12 397 000	17 710 000

3.4. Modalités de versement des crédits de paiement pour la Société du Grand Paris 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 chacun des maîtres 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.

Versement des acomptes au profit du STIF

La demande de versement comprendra pour la SGP et la Région :

- 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 comptabilisées**, leur **date de comptabilisation** et leur **montant**. 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 3.3.
- chacun des documents, constituant la demande d'acompte, est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ou le directeur financier.

Versement des acomptes au profit de la RATP

La demande de versement pour la SGP et la Région comprendra :

- l'état d'avancement de chacun des postes de dépenses tel que définis à l'article 3.2.2
- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses comptabilisées par le maître d'ouvrage indiquant la référence des factures comptabilisées et leur date de comptabilisation ;
- 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 directeur financier de la RATP.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région et la SGP aux maîtres d'ouvrage est plafonné à 95% du montant subventionné avant le versement du solde. Pour la Région d'Île de France ce taux est applicable uniquement dans le cas d'une opération inscrite au Contrat de Projets 2007-2013 au titre du Grand Projet 5.

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses des maîtres d'ouvrages.

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 ou le directeur financier des maîtres d'ouvrage indiqués aux articles 2.1.3 et 3.2.1. 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.

3.4.3. Paiement

Les paiements dus par les financeurs aux maîtres d'ouvrage seront effectués dans un délai de 40 jours calendaires à compter de la date de réception par les financeurs de la demande de versement, sous réserve que les maîtres d'ouvrage aient fourni aux financeurs, dans les délais et la forme prévus, l'ensemble des pièces justificatives au paiement demandées à l'article 3.4.1, des conclusions des comités de suivi et des éventuels avenants à la convention. Dans le cas contraire, ce délai de 40 jours ne courra qu'à compter de la date de réception complète des dites pièces.

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

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

3.4.4. 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.

- 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

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
SGP	226, boulevard Voltaire 75011 PARIS	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
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

CLAUDE DE RENDEZ-VOUS

Les articles L 2142-3 et L2142-10 du code des transports et 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, imposent à la RATP de procéder à une identification de sa mission de gestionnaire d'infrastructure et à une séparation comptable des activités d'exploitation et de gestion d'infrastructure à compter du 1er janvier 2012.

Dans ce contexte, les parties conviennent de se revoir à compter du 1^{er} janvier 2012 afin de procéder, dans la présente convention, aux modifications requises par la mise en place de cette mission de gestion d'infrastructure, notamment les modifications de nature comptable.

Ces modifications feront l'objet d'un avenant à la présente convention.

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

Le présent article ne s'applique pas pour les opérations relevant du CPER « 2000 - 2006 » et du CPJ « 2007 - 2013 », ainsi que pour les « Grands projets » définis comme ayant une durée de travaux supérieurs à quatre ans.

Dans tous les autres cas, la clause de caducité s'applique suivant les modalités indiquées ci-dessous.

Si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une

demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et elle est annulée.

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

A compter de la date de première demande de versement, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération.

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

3.6. 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. MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS

Les parties conservent l'ensemble des pièces comptables justificatives relatives à l'investissement objet de la présente convention, pendant 10 ans à compter de l'émission des dites pièces.

Les financeurs se réservent le droit de solliciter des maîtres 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. GESTION DES ECARTS

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 GENERALES

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 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 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 1-2-2 et à l'annexe 4 de la présente convention (soit au moins 12 mois après sa notification),
- solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 3.5.2.

Et au plus tard 12 mois après sa notification.

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 4 exemplaires originaux.

7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

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.

Les modalités de ce contrôle seront traitées dans la convention d'organisation de la maîtrise d'ouvrage conjointe visée à l'article 2.1.

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 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 l'AVP, 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.

7.2. Comité de suivi 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 quinze jours 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, 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.

7.3. Comité des financeurs

Il est constitué un comité des financeurs. 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 de suivi.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable.

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.

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 au dossier d'AVP et à la concertation préalable.

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,
- les modalités de la concertation préalable si la CNDP n'est pas saisie,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

7.5. 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 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.

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 la RATP 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. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

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. Pour les besoins des missions de la SGP, la RATP s'engage à examiner les demandes éventuelles de concession à titre gratuit des droits patrimoniaux de propriété littéraire et artistique afférents aux études et à donner une décision dans un délai maximum de sept (7) jours à compter de la réception d'une demande formulée par la SGP.

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, la RATP 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.

ANNEXES

Annexe 1 : Organigramme de l'opération

Annexe 2 : Echancier prévisionnel des autorisations de programme et des appels de fonds

Annexe 3 : Calendrier

Annexe 4 : Détail du programme des études objet de la présente convention

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^{me} Sandrine GOURLET
Directeur des projets d'investissement (par intérim)

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 autorisations de programme
et des appels de fonds**

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE

€ HT Courants	2011	2012	TOTAL
SGP	1 605 000	3 708 000	5 313 000
Région	3 745 000	8 652 000	12 397 000
Total	5 350 000	12 359 000	17 710 000

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES DES MAITRES D'OUVRAGE

€ HT Courants	2011	2012	TOTAL
STIF	0	500 000	500 000
RATP	10 000 000	7 210 000	17 210 000
Total	10 000 000	7 710 000	17 710 000

ANNEXE 3 Calendrier

PLANNING AVP	MOIS												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Recueil des données d'entrée													
Elaboration du programme fonctionnel													
Dossier Définition de Sécurité													
Elaboration du dossier AVP Technique (tunnel, stations, SMR)													
Finalisation du dossier AVP Technique													
Elaboration du dossier Préliminaire de sécurité													
Elaboration du dossier d'enquête parcellaire, loi sur l'eau													
Bilan sociaux économique, coût d'exploitation, bilan financier													
Dossier de l' AVP Administratif provisoire													

ANNEXE 4

Détail du programme des études objet de la présente convention

CONTENU TYPE DES AVANT-PROJETS SOUMIS A L'APPROBATION DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

Objectif

L'objectif de l'avant-projet est d'obtenir des études dont le niveau de détail permettent d'arrêter le programme détaillé définitif, de définir le plan de financement et le planning des travaux de l'opération puis le dépôt du permis de construire le cas échéant.

Enjeux

- **Respect du code de l'environnement et compatibilité avec le cadre réglementaire régional**

Le contenu de l'avant-projet est compatible avec le SDRIF et le PDU Ile-de-France. Il tient compte des conclusions de l'Enquête Publique.

- **Articulation avec la loi MOP**

- Le contenu de l'avant-projet devra être conforme aux dispositions des articles 4, 13 et 20 du décret 93-1268 précité :
- « Confirmer, compte tenu des études et reconnaissances complémentaires, la faisabilité de la solution retenue et en déterminer ses principales caractéristiques ;
- proposer une implantation topographique des principaux ouvrages ;
- permettre au maître de l'ouvrage de prendre ou de confirmer la décision de réaliser le projet, d'en arrêter définitivement le programme et d'en déterminer les moyens nécessaires, notamment financiers ;
- établir l'estimation du coût prévisionnel des travaux, en distinguant les dépenses par partie d'ouvrage et nature de travaux et en indiquant l'incertitude qui y est attachée compte tenu des bases d'estimation utilisées ;
- permettre l'établissement du forfait de rémunération dans les conditions prévues par le contrat de maîtrise d'œuvre.

Les études d'avant-projet comprennent également l'établissement des dossiers et autres autorisations administratives nécessaires à ce stade du projet et qui relèvent de la compétence de la maîtrise d'œuvre, ainsi que l'assistance au maître de l'ouvrage au cours de leur instruction. »

L'article 2 de la loi MOP prévoit que, pour des projets de réutilisation/réhabilitation d'ouvrage existants ou de réalisation d'ouvrages neufs complexes d'infrastructure et de bâtiments, le programme défini avant commencement de l'avant-projet pourra être précisé avant le commencement des études de projet.

Adaptation

Les éléments présentés ici constituent un cadre. Chaque opération pourra nécessiter une approche différenciée, le contenu devant être adapté au cas par cas.

Contenu

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre de l'avant-projet 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,*

II. diagnostics Transport des Territoires concernés

a. *Rappel du schéma de principe et mises à jour éventuelles,*

III. objectifs du Projet / Programme

a. *Programme de l'opération arrêté en adéquation avec les objectifs précédents. Justification des changements apportés le cas échéant,*

b. *Nature et étendue des besoins (tient compte des conclusions de l'enquête publique et sont modifiées en conséquence par rapport au schéma de principe),*

c. *Contraintes et exigences (tient compte des conclusions de l'enquête publique et sont modifiées en conséquence par rapport au schéma de principe),*

IV. description du Projet

a. *Caractéristiques principales (évolutions depuis le schéma de principe),*

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. *Aménagements urbains et interfaces avec le projet :*

i. *solution de référence : abords, aménagements ponctuels, opérations connexes,*

ii. *variantes d'aménagements spécifiques sur demande,*

e. *Phasages fonctionnels éventuels, avec avantages et inconvénients techniques,*

f. *Compatibilité entre l'avant-projet et la déclaration de projet,*

g. *Pour les projets en souterrain : sondages détaillés permettant d'arrêter les choix des techniques de réalisation,*

V. impacts du projet

a. *Descriptif de la prise en compte des conclusions de l'Etude d'impact et de l'Enquête Publique, et de leurs effets sur l'opération, en termes de définition, de performances, de coûts, de délais,*

VI. management et calendrier du Projet

a. *Organisation :*

i. *identification des différentes parties : STIF, MOA(s) désignés, MOE(s) études, collectivités...,*

ii. *périmètres d'intervention des parties arrêtés : périmètres de maîtrises d'ouvrage, d'exploitation et de maintenance (plans),*

iii. *méthodes : Schéma Directeur Qualité,*

b. *Planification :*

i. *calendrier d'ensemble de l'opération, avec le déroulement des procédures et des travaux à l'échelle du mois,*

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 la 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 - 5%, 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, enquête publique,...)*

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 et des évolutions au regard de l'étape précédente,

iii. identification des coûts d'aménagements urbains spécifiques (par demandeur),

b. Gestion des risques

i. coûts : Schéma Directeur Qualité

c. Coûts d'exploitation :

i. bilan financier pour l'exploitant d'une part, pour les collectivités publiques d'autre part,

ii. éléments chiffrés permettant de préparer contrat d'exploitation (ou avenant),

VIII. financement :

a. plan de financement global et annualisé,

b. pour les aménagements urbains spécifiques, montage financier permettant au demandeur de financer son quota de surcoût,

IX. Evaluation de l'intérêt socio-économique

a. Mise à jour du schéma de principe par rapport au programme retenu

X. annexes graphiques selon loi MOP

XI. annexes de constitution du dossier :

a. Décision de lancement de l'AVP,

b. Avis du commissaire enquêteur,

c. Déclaration de projet,

d. DUP le cas échéant,

XII. annexes complémentaires au dossier :

a. Projet de Convention de Financement,

b. Eventuellement Dossier Préliminaire de Sécurité.

Une synthèse de l'AVP destinée aux élus et aux services techniques des collectivités concernées devra également être produite.

Délibération n° 2011/0774
Séance du 5 octobre 2011



PROLONGEMENT DE LA LIGNE 4 DU METRO
AVANT-PROJET DE LA PHASE 2 DE MONTROUGE A BAGNEUX

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 et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le contrat de plan 2000-2006 Etat – Région signé 18 mai 2000 ;
- VU** le Contrat de Projets Etat Région Ile-de-France 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** les décisions du Conseil d'Administration du STIF n°7451 et 7452 du 4 avril 2002 définissant respectivement les opérations faisant l'objet d'un schéma de principe et d'un avant-projet et définissant le contenu de ces dossiers ;
- VU** le schéma de principe du prolongement de la ligne 4 à Bagneux approuvé par le Conseil du STIF du 4 avril 2002 ;
- VU** l'arrêté interpréfectoral déclaratif d'utilité publique du 15 février 2005 portant sur les deux phases de l'opération ;
- VU** l'avant projet « A4a-Ligne 4-Prolongement à Mairie de Montrouge (Phase 1) » approuvé par décision du Conseil d'Administration du STIF n°8287 du 8 avril 2005 ;
- VU** le rapport n ° 2011/0774 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 3 octobre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : Le dossier d'avant-projet élaboré par la RATP du prolongement de la phase 2 de la ligne 4 du métro de Montrouge à Bagneux est approuvé pour un montant de 307,1 M€ aux conditions économiques de janvier 2006, 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.

ARTICLE 2 : La convention de financement d'un montant de 6,2 M€ relative à la réalisation des études portant sur les déviations des réseaux concessionnaires, relative aux premières acquisitions foncières et aux premiers travaux géotechniques préparatoires est approuvée.

ARTICLE 3 : La directrice générale est habilitée à signer ladite convention et à prendre toutes les mesures nécessaires pour son exécution.

ARTICLE 4 : La RATP, en tant que maître d'ouvrage, est invitée à poursuivre les études dans le cadre de la convention de financement.

ARTICLE 5 : La Directrice générale est mandatée pour définir avec la RATP la contribution publique pour l'exploitation de la ligne 4 du métro prolongée de Montrouge à Bagneux, au plus tard 18 mois avant la mise en service du projet et, en tout état de cause, au plus tard fin décembre 2017.

ARTICLE 6 : La Directrice générale est autorisée à adopter toute décision 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'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized representation of the name 'Jean-Paul Huchon'.

2011

Projet de prolongement de la ligne 4 du métro à Bagneux (phase 2)

Convention de financement et de gouvernance (n°3)

**Travaux préparatoires :
Réalisation de travaux de
reconnaissance
et premières acquisitions foncières**



île de France

hauts-de-seine
CONSEIL GÉNÉRAL



TABLE DES MATIERES

0	<u>CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION.....</u>	7
1	<u>OBJET DE LA CONVENTION</u>	8
1.1	RAPPEL DES ELEMENTS D'ETUDE DEJA EFFECTUES	8
1.2	CONTENUS DES ETUDES ET TRAVAUX SUBVENTIONNES	9
1.2.1	TRAVAUX DE RECONNAISSANCE	9
1.2.2	ACQUISITIONS FONCIERES	10
1.2.3	LE CONTENU DES DOSSIERS	10
1.3	CALENDRIER DES TRAVAUX PREPARATOIRES	10
2	<u>ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES</u>	10
2.1	LA MAITRISE D'OUVRAGE DES ETUDES.....	10
2.1.1	L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS	10
2.1.2	IDENTIFICATION, ENGAGEMENTS ET PERIMETRE D'INTERVENTION DES MAITRES D'OUVRAGE	11
2.2	LES FINANCEURS	11
2.2.1	IDENTIFICATION	11
2.2.2	ENGAGEMENTS	11
3	<u>MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT</u>	11
3.1	ESTIMATION DU COUT DE L'ETUDE	11
3.2	CONTENU DES ETUDES/DES TRAVAUX DES MAITRES D'OUVRAGE	11
3.2.1	TABLEAU DE SYNTHESE DE REPARTITION DES COUTS PAR MAITRE D'OUVRAGE	11
3.2.2	COUTS PREVISIONNELS DETAILLES PAR MAITRE D'OUVRAGE DES TRAVAUX SUBVENTIONNES	11
3.3	PLAN DE FINANCEMENT	12
3.4	MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT POUR L'ÉTAT ET LA REGION	12
3.4.1	VERSEMENT D'ACOMPTE POUR L'ÉTAT ET LA REGION D'ÎLE DE FRANCE	12
3.4.2	MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT POUR LE CONSEIL GENERAL DES HAUTS-DE-SEINE ..	13
3.4.3	VERSEMENT DU SOLDE	13
3.4.4	PAIEMENT	13
3.4.5	BENEFICIAIRES ET DOMICILIATION	13
3.5	CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION	14
3.6	COMPTABILITE DES MOA	15
4	<u>MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS</u>	15

5	<u>GESTION DES ECARTS</u>	<u>15</u>
6	<u>DISPOSITIONS GENERALES</u>	<u>15</u>
6.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION.....	15
6.2	REGLEMENT DES LITIGES.....	15
6.3	RESILIATION DE LA CONVENTION.....	16
6.4	DATE D’EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION.....	16
6.5	MESURES D’ORDRE	16
7	<u>ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION</u>	<u>16</u>
7.1	COMITE TECHNIQUE.....	17
7.2	COMITE DE SUIVI DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT.....	17
7.3	COMITE DES FINANCEURS	18
7.4	COMMISSION DE SUIVI	18
7.5	INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI	18
8	<u>PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES</u>	<u>19</u>
8.1	DIFFUSION DES ETUDES	19
8.2	COMMUNICATION DES FINANCEURS	19

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 des Hauts-de-Seine, représenté par le Président du Conseil général des Hauts-de-Seine, dûment mandaté par la délibération n° _____ de la commission permanente du Conseil général en date du _____

Ci après désigné par « le Conseil général des Hauts-de-Seine »

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France,...

Ci après désigné par « le STIF »

La Régie Autonome des Transports Parisiens, établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), inscrit au registre de commerce de Paris sous le numéro RCS B775663438, dont le siège est à Paris 12^e, 54 quai de la Râpée, représentée par son Directeur général

Ci après désigné par « la RATP »

Visas

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

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 n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,

VU les Contrats de Plan 2000 – 2006 et de Projets 2007 - 2013 État - Région d'Île-de-France et signés respectivement les 18 mai 2000 et le 23 mars 2007,

VU les délibérations n° CR 61-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 26 novembre 2009 et du Conseil général des Hauts-de-Seine du 19 juin 2009 approuvant le Contrat Particulier 2009-2013 Région-Département des Hauts-de-Seine,

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

VU le schéma de principe du prolongement de la ligne 4 du métro à Montrouge et Bagneux, approuvé par décision du Conseil d'Administration du STIF n° 7447 du 4 avril 2002,

VU l'avant-projet l'opération « A4a-Ligne 4-Prolongement à Mairie de Montrouge (Phase 1) », approuvé par décision du Conseil d'Administration du STIF n°8287 du 8 avril 2005,

VU l'arrêté interpréfectoral déclaratif d'utilité publique n°2005-02 du 15 février 2005 et l'arrêté de prorogation n°2010-17 du 4 février 2010 portant sur les deux phases de l'opération,

VU les décisions du Conseil d'Administration du STIF n° 7451 et 7452 du 4 avril 2002 définissant respectivement les opérations faisant l'objet d'un schéma de principe et d'un avant-projet et définissant le contenu de ces dossiers,

VU la délibération n° de la commission permanente du du Conseil Régional,

VU la délibération du Conseil général des Hauts-de-Seine n° du ,

VU la Convention de financement des études d'avant-projet administratif de la phase 2 du prolongement de la ligne 4 du métro, notifiée le 11 mai 2010,

VU la Convention de financement pour la réalisation de l'enquête publique de la phase 2 du prolongement de la ligne 4 du métro, approuvée par la Commission permanente du 10 mars 2011.

Considérants

Il est convenu ce qui suit :

0 Contexte général de l'opération

Rappel du projet et de son avancement

Le prolongement de la ligne 4 à Montrouge et Bagneux a fait l'objet d'un schéma de principe approuvé par le Conseil d'Administration du STIF le 4 avril 2002 et d'une enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) prononcée le 15 février 2005, prorogée le 4 février 2010.

Afin de s'inscrire dans les engagements financiers figurant dans le contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, cette opération a fait l'objet d'un phasage fonctionnel de réalisation étudié dans le schéma de principe et présenté à l'enquête publique :

- Phase 1 : prolongement de la ligne d'une inter-station jusqu'à Mairie de Montrouge, actuellement en travaux et dont la mise en service est prévue pour la fin de l'année 2012,
- Phase 2 : prolongement de la ligne jusqu'à Bagneux et ouverture des stations Verdun Sud et Bagneux.

L'avant-projet relatif à la première phase a été approuvé le 8 avril 2005 par le Conseil d'Administration du STIF ; les travaux sont en cours de réalisation pour une mise en service prévisionnelle fin 2012.

Les études d'avant-projet de la phase 2

Les études d'avant-projet, relatives à la seconde phase de l'opération, inscrite au Contrat de projets 2007-2013, ont été engagées et sont financées dans le cadre d'une convention de financement notifiée le 11 mai 2010.

Pour rappel, l'objet de ladite convention doit permettre au maître d'ouvrage de définir les ouvrages et équipements nécessaires au prolongement de la ligne 4 de Mairie de Montrouge à Bagneux avec un niveau de précision tel qu'il corresponde, a minima, au niveau avant-projet (au sens de la loi MOP) pour le gros œuvre, le second œuvre et les équipements. Le maître d'ouvrage peut, en tant que de besoin, conduire des études d'un niveau de précision plus avancé sur certains points particuliers de l'opération, en vue de fiabiliser au maximum le coût objectif de réalisation.

Le maître d'ouvrage doit, entre autre, être en mesure :

- de confirmer la faisabilité technique de la solution retenue ;
- de proposer une optimisation de l'enchaînement de la réalisation des phases 1 et 2 du prolongement. A cet effet, le maître d'ouvrage proposera des mesures visant à minimiser le temps entre la fin des travaux de la première et le commencement des travaux de la seconde phase ;
- de rechercher et de qualifier les options de conception ou de réalisation permettant de garantir la compatibilité de l'opération avec d'autres opérations programmées ou identifiées dans le SDRIF et minimisant les dépenses frustratoires ;
- de réaliser une « étude exploratoire » sur les modes de réalisation des ouvrages implantés sur la commune de Bagneux (qui pourrait inclure l'analyse de la pertinence d'une solution tout ou partiellement souterraine) et de leurs impacts sur l'environnement urbain de manière à opter, en toute connaissance de cause, pour la solution la plus appropriée, avant le lancement des études techniques d'avant-projet proprement dit. En effet, le mode de réalisation de la partie terminale du tracé, tel que présenté dans le Schéma de principe et à l'enquête publique, depuis l'avant-gare de Bagneux, est prévu à ciel ouvert : les impacts de cette méthode de réalisation des travaux peuvent être délicats à gérer en milieu urbain dense.

Les résultats des études d'avant-projet

Les études d'avant-projet, dont les premiers résultats ont été livrés aux financeurs, aux collectivités et au STIF, lors de la Commission de suivi du 13 décembre 2010, mettent en évidence un certain nombre d'évolutions apportées au prolongement de la ligne 4, phase 2, par rapport au Schéma de principe, à savoir :

- le décalage de la station Verdun Sud et modification du tracé du tunnel ;
- la remontée du profil du tunnel et de la station Bagneux ;
- la reconfiguration de l'arrière-gare avec la suppression de la configuration en épi du centre de dépannage des trains et création dans l'arrière-gare et d'un seul tenant de 18 positions de garage (au lieu de 12 prévues au Schéma de principe) puis du centre de dépannage des trains.

Ces modifications permettent d'optimiser la faisabilité du projet, mais présentent plusieurs impacts :

- sur le foncier (en tréfonds et en surface) non couvert par la Déclaration d'utilité publique (DUP) de 2005 ;
- sur le cadre de vie et l'environnement : desserte différente du territoire par la station Verdun Sud, localisation différentes des emprises de chantier, impact sur le cadre naturel (alignement d'arbres...).

Il en résulte la nécessité d'acquérir du foncier situé hors des périmètres rattachés au projet de métro et définis dans la Déclaration d'utilité publique portée par arrêté du 15 février 2005. Ces périmètres concernent principalement les secteurs de la station Verdun Sud et l'arrière-gare au-delà de la station Bagneux.

Ces évolutions peuvent être considérées comme substantielles d'un point de vue du droit et représentent un risque juridique important pour la suite du projet. C'est la raison pour laquelle, il a été décidé, lors de la Commission de suivi du projet en date du 13 décembre 2010, d'engager une nouvelle Enquête d'utilité publique (EUP) sur l'intégralité de la phase 2 du prolongement de la ligne 4 du métro. Cette nouvelle EUP est préparée et conduite par la RATP et fait l'objet d'une convention de financement spécifique approuvée par la Commission permanente de la Région du 10 mars 2011. Afin d'optimiser les étapes, la Région et l'Etat ont proposé de financer dès à présent des travaux préparatoires indispensables à la réalisation du projet, à savoir la réalisation de travaux de reconnaissance.

1 Objet de la convention

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 4 à Bagneux – Phase 2 – Travaux préparatoires ».

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement des travaux de reconnaissance des carrières et de reprise des études ;
- de préciser les caractéristiques des travaux envisagés ;
- de définir les modalités de financement des premières acquisitions foncières ;
- de préciser les conditions de suivi de ces études et travaux dans le respect du calendrier général du projet.

La présente convention s'inscrit dans la phase de conception détaillée (PRO).

1.1 Rappel des éléments d'étude déjà effectués

La précédente étape portait la réalisation des études de niveau Avant-Projet relatives au prolongement de la ligne 4 jusqu'à Bagneux. Dans ce cadre, la RATP, maître d'ouvrage, doit fournir :

- un Avant-Projet administratif ;
- un Avant-projet technique.

1.2 Contenus des études et travaux subventionnés

La présente convention porte sur la réalisation notamment de travaux de reconnaissance et les premières acquisitions foncières.

1.2.1 Travaux de reconnaissance

- Puits et essais de reconnaissance des carrières et du bâti

Dans le cadre de la phase 2 du prolongement de la ligne 4 à Bagneux, il est nécessaire de réaliser une deuxième campagne de reconnaissance géologique, géotechnique et hydrogéologique nécessaire au montage du dossier PRO.

Ces travaux exploratoires ont pour but de reconnaître de visu des zones sensibles d'anciennes carrières et de procéder à divers essais géotechniques. Les méthodes de traitement de terrains seront évaluées. Des investigations seront également conduites sur les fondations ou le positionnement d'ouvrages existants risquant d'interférer avec le projet. Les puits seront dans la mesure du possible conservés pour les travaux futurs.

Le choix de réalisation de cette deuxième campagne s'appuie sur l'analyse des résultats de la première campagne de reconnaissance (pertinence des résultats, identification des zones géographiques d'incertitudes, identification des risques....) et sur les besoins soulevés suite au début des études de pré dimensionnement des ouvrages.

Les objectifs principaux de cette campagne sont donc :

- a) Compléter le profil géologique notamment au droit de la station Verdun déplacée ;
- b) Affiner les connaissances sur la nature et les caractéristiques des terrains ;
- c) Affiner les connaissances sur les caractéristiques hydrologiques et hydrogéologiques des formations géologiques rencontrées par le projet ;
- d) Affiner la connaissance, l'extension, la profondeur et l'état des carrières au droit du Projet.

Concernant la complétude des données géologiques et géotechniques (§ a, b, c), il sera réalisé des sondages pressiométriques et carottés associés à des essais en laboratoire, des piézomètres et des essais de perméabilité des terrains.

La connaissance des carrières sera réalisée par sondages selon les prescriptions de l'IGC : sondages destructifs profonds avec enregistrement des paramètres de forage pour la détection d'anomalie (zone décomprimée, vides, etc.), sondages carottés pour établir avec certitude les limites de couches et essais pressiométriques pour vérifier la portance des terrains sus-jacents les carrières.

Les sondages, bien qu'indispensables, ne sont pas suffisants et donnent des informations limitées au diamètre des forages notamment sur les dimensions et l'état global des carrières. Des puits d'accès aux carrières sont donc nécessaires pour une reconnaissance spécifique des carrières dans l'emprise du projet : coupe géologique du puits in situ, levé topographique, relevé géotechnique, galeries existantes, hauteur de carrière, état du ciel et de ses appuis (piliers à bras) et confortements existants.

- Campagne de sondages géotechniques et hydrogéologiques

Cette campagne vise à compléter les données déjà recueillies, notamment dans le domaine de l'hydrogéologie, afin de mieux apprécier les interactions du projet avec les aquifères.

La RATP présentera un rapport faisant état de l'analyse des campagnes et des puits de reconnaissance réalisés.

- Prestations diverses

Elles couvrent les démarches pouvant être engagées par anticipation sans présenter un risque fort de remise en cause ultérieure. Il s'agit essentiellement des premières études de déviations des réseaux concessionnaires impactés ou de la constitution de données d'entrée qui permettront un lancement des phases PRO et ultérieures optimisé.

1.2.2 Acquisitions foncières

Il s'agit d'engager les premières acquisitions foncières amiables sur le projet pour les parcelles déjà couvertes par la DUP antérieure et dont la mise à disposition dans les meilleurs délais est de nature à sécuriser la date effective de démarrage de la réalisation.

Dans le cas d'acquisitions foncières en surface, dont la superficie serait supérieure aux besoins définis par le maître d'ouvrage dans le cadre du projet, les produits liés à la revente des parcelles non nécessaires se feront au bénéfice du projet objet de la présente convention.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place un suivi financier spécifique des acquisitions foncières effectuées. Les modalités seront précisées lors du premier comité de suivi de la convention de financement suivant la notification de la présente convention.

1.2.3 Le contenu des dossiers

Ils comprendront :

- un rapport de synthèse sur la réalisation des campagnes et puits de reconnaissance ;
- un dossier de synthèse portant sur les acquisitions foncières.

L'ensemble des documents sont remis par la RATP aux parties en deux exemplaires papiers et un exemplaire sous format CD-Rom au format d'impression PDF et au format DOC.

1.3 Calendrier des travaux préparatoires

La durée prévisionnelle des travaux visés par la présente convention est fixée à 24 mois, à compter de la notification de la présente convention par le STIF aux parties sous réserve de la mise en place en une fois et conformément à l'article 3.3 par les financeurs des AP/AE concomitamment à la notification de la convention.

Le calendrier comprend :

- la réalisation des prestations diverses : 24 mois
- les acquisitions foncières : 18/24 mois
- la phase d'achat des travaux de puits et de sondage : 6 mois
 - o suivie de la réalisation de sondages : 6 mois
 - o suivie de la réalisation de puits et essais associés : 12 mois

Par ailleurs, les parties s'engagent à tout mettre en œuvre pour tenir le calendrier général du projet qui prévoit une mise en service de la phase 2 du prolongement de la ligne 4 du métro en 2019.

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 dans le cadre de la présente convention

En vertu de l'article 15 du décret portant statut du STIF et par délibération du conseil du STIF susvisés, le STIF, lors de l'approbation du schéma de principe en date du 4 avril 2002, a désigné la RATP maître d'ouvrage de l'opération de prolongement de la ligne 4 du métro.

2.2 Les financeurs

2.2.1 Identification

Le financement de la présente convention, est assuré par :

- L'Etat ;
- La Région d'Île de France ;
- Le Conseil général des Hauts-de-Seine.

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 et des travaux conformément 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

L'estimation des études et travaux en phase Enquête d'Utilité Publique et de transition entre les phases AVP et PRO est de **6 200 000 € HT**. Ce montant est non actualisable et non révisable.

3.2 Contenu des études/des travaux des maîtres d'ouvrage

3.2.1 Tableau de synthèse de répartition des coûts par maître d'ouvrage

Les coûts des maîtres d'ouvrage sont établis comme suit :

Maîtres d'ouvrage	Coûts Euros HT
RATP	6 200 000
TOTAL	6 200 000

3.2.2 Coûts prévisionnels détaillés par maître d'ouvrage des travaux subventionnés

Prolongement ligne 4 à Bagneux	
Estimation prévisionnelle de coûts détaillés des travaux de transition AVP>PRO	€ HT
Réalisation de puits de reconnaissance des carrières et essais associés. Campagne de sondages hydrogéologiques. Travaux complémentaires de reconnaissance des réseaux enterrés et des terrains identifiés comme pollués	3 400 000
Acquisitions foncières	2 200 000

Frais de maîtrise d'œuvre (Frais de maîtrise d'œuvre associés aux travaux décrits ci avant, études consécutives aux reprises de programmation et de prise en compte des données des projets Arc Express ou GP, étude prospective de reconfiguration des voiries, études préliminaires au dossier PRO)	400 000
Frais de maîtrise d'ouvrage (soit 3,6% du coût des travaux et des AF)	200 000

3.3 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants.

Conformément à l'engagement du CG92 pour la phase 1 des travaux de prolongement de la ligne 4, sa participation à hauteur de 14,25% est reprise pour le financement de cette convention.

Opération de prolongement de la ligne 4 à Bagneux – phase 2 (Euros courants)				
Montants HT et %				
	État	Région	CG92	Total
RATP	1 594 950 25,725 %	3 721 550 60,025 %	883 500 14,25%	6 200 000 100 %
Total	1 594 950	3 721 550	883 500	6 200 000

3.4 Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région

3.4.1 Versement d'acomptes pour l'Etat et la Région d'Île de France

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

Pour le programme objet de la présente convention, le maître d'ouvrage transmet, 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/engagement auxquelles l'appel de fonds se rattache. La demande de versement comprendra :

- L'état d'avancement de chacun des postes de dépenses tel que définis à l'article 3.2.2 ;
- L'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- L'état détaillé des dépenses comptabilisées par le maître d'ouvrage indiquant la référence des factures comptabilisées et leur date de facturation ;

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement calculée à partir du tableau ci dessous ;

Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le directeur financier de la RATP.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région d'Île de France au maître d'ouvrage sont plafonnés à 95% avant versement du solde.

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

Compte tenu des modalités de financement spécifiques du Conseil général des Hauts-de-Seine (cf article 3.4.2), la base subventionnable des financeurs Etat et Région est donc diminuée de la participation départementale et se décompose ainsi :

Opération de prolongement de la ligne 4 à Bagneux – phase 2			
Matrice de participation Etat-Région résultante du financement Cg92			
(Euros courants) Montants HT et %			
	État	Région	Total
RATP	1 594 950 30%	3 721 550 70%	5 316 500 100 %
Total	1 594 950	3 721 550	5 316 500

3.4.2 Modalités de versement des crédits de paiement pour le Conseil général des Hauts-de-Seine

Pour le Conseil général des Hauts-de-Seine, les crédits de paiement sont versés en totalité, selon l'échéancier prévisionnel de versements de subventions figurant en annexe 2.

Chacun des documents constituant la demande de versement est signé par le directeur financier.

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses des maîtres d'ouvrages.

3.4.3 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 et indiqués à l'article 1.2.3. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le maître d'ouvrage procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

3.4.4 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.

3.4.5 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 RATP 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
État	DRIEA – SPOT – CBSF 21/23 rue Miollis 75015 PARIS
Région Ile-de-France	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat Général 35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS
Conseil Général des Hauts de Seine	PAT – DIT – Unité de Gestion Administrative Conseil général des Hauts-de-Seine 2-16 Bd Soufflot 92 751 Nanterre cedex
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

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

Le présent article ne s'applique pas pour les opérations relevant du CPER « 2000 - 2006 » et du CPJ « 2007 – 2013 », ainsi que pour les « Grands projets » définis comme ayant une durée de travaux supérieurs à quatre ans.

Dans tous les autres cas, la clause de caducité s'applique suivant les modalités indiquées ci-dessous.

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

Ce délai peut être prorogé d'un an maximum par décision du Président, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois ans mentionnés ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui

sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision du Président. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

A compter de la date de première demande de versement, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération.

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

3.6 Comptabilité des MOA

Le maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à cette étude et à ces travaux.

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

4 Modalités de contrôle par les financeurs

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

Le bénéficiaire de la subvention conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans 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. et 3.4.1. 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.

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 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 5 exemplaires originaux.

7 Organisation et suivi de la présente convention

Conformément au Contrat de projets État Région Ile-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle des maîtrises d'ouvrage. Le STIF s'assure notamment du respect, par le

maître d'ouvrage, des délais indiqués, de la remise des documents et des estimations à cette étape du projet indiqués aux articles 1-2 et 1-3 de la présente convention.

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...).

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 deux 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 de suivi 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 du STIF.

Le Comité de suivi de la convention de financement se réunit au moins deux 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.

7.3 Comité des financeurs

Il est constitué un comité des financeurs. 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 de suivi.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable.

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.

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 et des travaux relatifs à la présente convention.

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

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 et au STIF 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 du maître 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 : la RATP et le STIF ;
- l'ordre des financeurs : l'Etat, la Région et le Département.

Fait en quatre exemplaires originaux.

<p>Le Préfet de région Ile-de-France, Préfet de Paris</p> <p>Daniel CANEPA</p>	<p>Le Président du Conseil Régional d'Ile-de-France</p> <p>Jean-Paul HUCHON</p>
<p>La Directrice Générale du STIF</p> <p>Sophie MOUGARD</p>	<p>Le Président Directeur Général de la RATP</p> <p>Pierre MONGIN</p>
<p>Le Président du Conseil général</p> <p>Patrick DEVEDJIAN</p>	

ANNEXES

Annexe 1 : Organigramme de l'opération

Annexe 2 : Echancier prévisionnel des autorisations de programme et des appels de fonds

Annexe 3 : Planning de réalisation des objets de la présente convention

Annexe 4 : Planning des objets de la présente convention inscrit dans le planning global de l'opération

Annexe 5 : détail du programme d'études et des travaux objet de la présente convention

Annexe 1

Organigramme nominatif

Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

Maîtrise d'ouvrage RATP

Maître d'ouvrage :

M. Jean-Louis STAUFFERT

Directeur de l'Agence pour le Développement territorial des Hauts-de-Seine

Chef de Projet :

M. Bernard HOURSEAU (RATP/MOT/DLN)

Annexe 2

Echéancier prévisionnel des autorisations de programme, des dépenses et des appels de fonds

ECHÉANCIER PRÉVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE

M€ HT Courants	2011	2012	2013	TOTAL
État	1 594 950	0	0	1 594 950
Région	3 721 550	0	0	3 721 550
CG 92	883 500	0	0	883 500
Total	6 200 000	0	0	6 200 000

ECHÉANCIER PRÉVISIONNEL DES DÉPENSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

M€ Courants	2011	2012	2013	TOTAL
État	495 000	826 950	273 000	1 594 950
Région	1 155 000	1 929 550	637 000	3 721 550
CG 92	0	883 500	0	883 500
Total	1 650 000	3 640 000	910 000	6 200 000

ECHÉANCIER PRÉVISIONNEL DES DÉPENSES PAR POSTES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

M€ Courants	2011	2012	2013	TOTAL
Acquisitions foncières	0	2 200 000	0	2 200 000
Travaux	400 000	2 400 000	600 000	3 400 000
Frais de maîtrise d'œuvre	47 000	282 000	71 000	400 000
Frais de maîtrise d'ouvrage	23 000	141 000	36 000	200 000
Total	470 000	5 023 000	707 000	6 200 000

Annexe 4

Détail des travaux objet de la présente convention

	€ HT
<u>Acquisitions foncières sur le périmètre actuel</u> Il s'agit d'engager les premières acquisitions amiables sur le projet sur les parcelles déjà couvertes par la DUP antérieure et dont la mise à disposition dans les meilleurs délais est de nature à sécuriser la date effective de démarrage de la réalisation	2 200 000 €
<u>Travaux</u> <i>- Puits et essais de reconnaissance des carrières et du bâti</i> Ces travaux exploratoires ont pour but de reconnaître de visu des zones sensibles d'anciennes carrières et de procéder à divers essais géotechniques. Les méthodes de traitement de terrains seront évaluées. Des investigations seront également conduites sur les fondations ou le positionnement d'ouvrages existants risquant d'interférer avec le projet. Les puits seront dans la mesure du possible conservés pour les travaux futurs. <i>- Campagne de sondages géotechniques et hydrogéologiques</i> Cette campagne vise à compléter les données déjà recueillies, notamment dans le domaine de l'hydrogéologie, afin de mieux apprécier les interactions du projet avec les aquifères. <i>- Prestations diverses</i> Elles couvrent les démarches pouvant être engagées par anticipation sans présenter un risque fort de remise en cause ultérieure. Il s'agit essentiellement des premières études de déviations des réseaux concessionnaires impactés ou de la constitution de données d'entrée qui permettront un lancement des phases PRO et ultérieures optimisé.	3 400 000 €
<u>Frais de maîtrise d'œuvre</u> <i>(Frais de maîtrise d'œuvre associés aux travaux décrits ci avant, études consécutives aux reprises de programmation et de prise en compte des données des projets Arc Express ou GP, étude prospectives de reconfiguration des voiries, études préliminaires au dossier PRO)</i>	400 000 €
<u>Frais de maîtrise d'ouvrage</u>	200 000 €
Total	6 200 000 €



RER D

**Seconde tranche d'avant-projet relatif au RER D+ :
Mise en place du KVBP entre gare du Nord et Pierrefitte Stains
Aménagements du terminus de Goussainville phase 2
Mesures environnementales et aménagements de gares**

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 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°2009/0567 du 8 juillet 2009 relative à l'approbation du schéma de principe du projet RER D+ ;
- VU** le rapport n° 2011/0775 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 3 octobre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la seconde tranche d'avant-projet relatif au RER D+, soit les avant-projets suivants : Mise en Place du KVBP entre gare du Nord et Pierrefitte Stains - Aménagement du terminus de Goussainville phase 2 - Mesures environnementales et aménagements de gares ;

ARTICLE 2 : de désigner la RFF et SNCF maîtres d'ouvrage, et RFF maître d'ouvrage coordinateur ;

ARTICLE 3 : d'approuver la convention de financement « RER D+ Convention de financement de travaux n°2 relative à la réalisation des opérations : Goussainville Etape 2, Signalisation Paris Nord – Pierrefitte, Mesures environnementales et aménagements des gares» pour un montant de 27.757 M€ HT (conditions économiques de janvier 2006);

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention et prendre toutes les mesures nécessaires à son exécution.

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

Jean-Paul HUCHON

2011

RER D+

Scénario de desserte à l'horizon 2014

Convention de financement n°2
relative à la réalisation de l'opération
(études de projet et seconds travaux)



ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION	8
ARTICLE 2. CONTENU DE L'OPERATION ET de la TRANCHE FONCTIONNELLE N°2	9
2.1. Description du projet.....	9
2.2. Durée de réalisation des études et travaux objet de la présente convention	11
ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES	11
3.1. L'autorité organisatrice des transports	11
3.2. <i>Les Maîtres d'Ouvrages</i>	11
3.2.1. Désignation des maîtres d'Ouvrage	11
3.2.2. Engagements des maîtres d'ouvrage	12
3.2.3. Respect des coûts d'objectif.....	12
3.2.4. Respect des délais de réalisation	12
3.3. Coût global de réalisation de la tranche fonctionnelle n° 2.....	12
3.4. Durée globale de réalisation des travaux de la tranche fonctionnelle n°2	12
3.5. Les financeurs	12
3.5.1. Identification	12
3.5.2. Engagements	13
ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT	13
4.1. Estimation des dépenses.....	13
4.2. Coûts d'objectifs des maîtres d'ouvrages.....	13
4.2.1. Coût d'objectif.....	13
4.2.2. Coûts détaillés	13
4.2.3. Modalités d'actualisation	15
4.3. Plan de financement	15
4.4. Modalités de versement des crédits de paiements.....	16
4.4.1. Versement par appel de fonds	16
4.4.2. Versement du solde	17
4.4.3. Paiement	17
4.4.4. Bénéficiaires et domiciliation.....	17
4.5. Comptabilité de l'opération.....	18
ARTICLE 5. SUIVI de L'OPERATION	18
5.1. Information.....	18
5.2. Suivi de la maîtrise d'ouvrage.....	18
5.3. Comité technique de suivi de la convention de financement	19
5.4. Information hors comité de suivi	20
5.5. Communication	20
5.6. Intervention d'experts	20
5.7. Achèvement des prestations	20
ARTICLE 6. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET	21
ARTICLE 7. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS	21
7.1. Modalités de modification du coût d'objectif ou des délais.....	21
7.1.1. Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif	21
7.1.2. Dispositions en cas de modification des délais	22
7.1.3. Dispositions communes.....	22
7.2. Intéressement sur le respect du coût d'objectif et des délais	22
ARTICLE 8. BILAN final de l'opération	22
8.1. Bilan physique et financier.....	22
8.2. Évaluation économique, sociale et environnementale	23
ARTICLE 9. DISPOSITIONS GENERALES.....	23
9.1. Modification de la convention.....	23

9.2. Résiliation de la convention	23
9.3. Litiges.....	24
9.4. Propriété intellectuelle et diffusion des études.....	24
9.5. Prise d'effet de la convention.....	24
9.6. Mesures d'ordre.....	24

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 16 novembre 2011,

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,
- la **SNCF**, Société Nationale des Chemins de Fer, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris 14ème, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par sa Directrice Générale Transilien, Madame Bénédicte TILLOY,

ci-après désignés par les maîtres d'ouvrages.

En troisième lieu,

- le **STIF**, Syndicat des Transports d'Ile de France, représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° 2006 0217 du Conseil du STIF en date du 15 mars 2006 (art . 1. 10. 2).

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 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 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,

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 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 Île-de-France,

Vu le contrat de projets Etat-Région Ile de France 2007-2013 signé le 23 mars 2007,

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°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée telle que modifiée par l'ordonnance du 17 juin 2004, dite loi MOP,

Vu le schéma de principe de l'opération « RER D » approuvé par décision n° 2009/567 du Conseil du STIF du 08 juillet 2009 et par le Conseil d'Administration de RFF du 16 décembre 2010,

Vu la convention de financement entre l'Etat et la Région Ile de France relative aux études d'Avant-Projet de l'opération « RER D SA 2014 », votée en Commission Permanente Régionale (n° CP 09-1225 du 13 novembre 2009),

Vu la convention de financement entre l'Etat et la Région Ile de France relative aux études de Projets et premiers travaux de l'opération « RER D SA 2014 », votée en Commission Permanente Régionale (n° CP 10-807 du 14 octobre 2010),

Vu le dossier d'avant-projet examiné par le Comité National des Investissements de RFF le 20/09/2011 et approuvé par le Conseil du STIF le XXXXX,

Vu la délibération du Conseil d'Administration de RFF du 20/10/2011 autorisant son président à signer la présente convention,

Il est précisé et convenu ce qui suit :

Préambule

Suite au constat de la dégradation de la régularité et des difficultés d'exploitation du RER D, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) a validé en décembre 2003 un plan d'action, engageant la réalisation d'opérations d'aménagements d'infrastructure sur la période 2007-2009 et fixant l'élaboration d'un schéma directeur. Ce document, finalisé en 2006, a posé un diagnostic des contraintes et causes des difficultés, et défini les orientations futures d'aménagement et d'exploitation du RER D pour les traiter, selon un calendrier de réalisation échelonné en trois horizons : court terme, moyen terme et cible.

Soucieux et désireux de faire du schéma directeur un projet partagé, le STIF, Réseau Ferré de France (RFF) en qualité de propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national et la Société Nationale des chemins de Fer (SNCF) en qualité de transporteur, ont engagé une concertation avec les acteurs locaux et les habitants des territoires desservis.

Au cours du premier trimestre 2007, un dispositif de concertation a été déployé sur l'ensemble de la ligne D.

Les actions prévues à court terme ont été réalisées à partir de décembre 2007.

La concertation a conduit le STIF à retenir le scénario de desserte sur lequel il a engagé les études du Schéma de Principe.

Ce Schéma de Principe, approuvé par décision du conseil du STIF n° 2009/567 le 8 juillet 2009, a pour objectif la mise en place, à l'horizon 2014, de la desserte caractérisée :

- au nord, par le retour à 12 trains par heure bien cadencés (contre 12 en 2008 et actuellement 8 afin de réduire l'irrégularité) ;
- au sud, par l'arrêt de tous les trains à Pompadour et le renforcement de la desserte du Val de Marne.

Sa mise en œuvre nécessite des aménagements des infrastructures ferroviaires sous la maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France (RFF).

Les opérations retenues au schéma de principe sont du nord au sud de la ligne D les suivantes :

- 1) La création, en gare de Goussainville, d'une liaison entre la voie 1L et le tiroir de retournement, afin d'améliorer les possibilités de stationnement des trains ainsi que l'exploitation de la gare en terminus. Cette opération nécessite l'adaptation du quai existant le long du bâtiment voyageurs ;
- 2) L'adaptation du système de signalisation existant entre les gares de Villiers-le-Bel et de Villeneuve-Saint-Georges par le redécoupage des cantons de signalisation et la mise en place du système de contrôle de la vitesse des trains afin d'améliorer la fluidité des circulations et la robustesse de l'exploitation en cas de situations perturbées ;
- 3) La création d'un quai supplémentaire en gare de Corbeil-Essonnes (suite à la réalisation d'une liaison entre la voie 2 et la voie C afin de supprimer les conflits de circulations des missions venant de Malesherbes, Melun et Juvisy) ;
- 4) La création d'une sous-station électrique à Combs-la-Ville afin de maintenir dans ce secteur la tension électrique à un niveau suffisant pour une exploitation nominale de la ligne. Electricité Réseau Distribution de France (ERDF) assure la maîtrise d'ouvrage (et le suivi des

procédures administratives correspondantes) du raccordement souterrain au réseau électrique existant ;

5) La suppression de points noirs bruits ferroviaires et l'aménagement de gares.

La Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) assure la maîtrise d'ouvrage des équipements du quai modifié en gare de Goussainville , du quai créé en gare de Corbeil-Essonnes et des abris de quais.

Ces opérations échelonnées dans le temps ont la même finalité fonctionnelle de mise en place de la future desserte dans de bonnes conditions de régularité. De ce fait, elle constituent une opération globale appelée « RER D + scénario de desserte à l'horizon 2014 ».

La présente convention permet l'engagement des études de projet et la réalisation d'une seconde tranche fonctionnelle constituée des opérations désignées ci-dessus, n° 1 (uniquement la phase réalisation), n°2 (uniquement secteur Paris-Nord / Pierrefitte) et n°5.

Le coût global de réalisation au niveau schéma de principe comprenant les coûts avant-projet, projet et réalisation est estimé à 120 M€ aux conditions économiques de janvier 2006 soit 155 M€ courants.

Les études AVP étant financées dans le Contrat de Projets 2007-2013 par l'Etat et la Région font partie du coût du projet.

A ce jour, l'Etat, la Région se sont engagés au financement du schéma directeur du RER D au travers du Contrat de projets 2007 – 2013 entre l'Etat et la Région (voir tableau ci-après) :

	Etat	Région	RFF et autres	Total
CPER 2007-2013 (M€ aux CE 01/06)	45,00	105,00	50,00	200,00

A ce jour, les financeurs du projet sont l'Etat, la Région et RFF. D'autres financeurs n'ont pas été identifiés.

Il est précisé que cette opération globale a déjà obtenu des financements d'un montant de 12 M€ courants (soit 11.435 M€ CE01/2006) au titre du contrat de projets Etat-Région 2007 - 2013 dont 8,4 M€ financés par la Région Ile-de-France et 3,6 M€ par l'Etat pour l'élaboration des études d'avant-projet ainsi que 80,5 M€ courants (soit 61.92 M€ CE01/2006) au titre du contrat de projets Etat-Région 2007 - 2013 dont 56,35 M€ financés par la Région Ile-de-France et 24,5 M€ par l'Etat pour l'élaboration des études de projets et la réalisation de premiers travaux

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention permet l'engagement des études de projet et la réalisation de la seconde tranche fonctionnelle constituée des opérations désignées ci-dessus, n° 1 (pour la phase réalisation), n°2 (sur le secteur Paris-Nord / Pierrefitte) et n°5.

Elle a pour objet de définir les engagements respectifs de chacune des parties en ce qui concerne la réalisation et le financement de la seconde tranche d'études de projet, d'acquisitions foncières et de travaux liés à l'opération globale « RER D+ scénario de desserte à l'horizon 2014» comme indiqué à l'article 3.

Il s'agit d'arrêter les modalités financières –crédits de paiement- pour la période 2011 – 2016 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 :

- « RER D+ Convention de financement travaux n°2 relative à la réalisation des opérations :
- Goussainville Etape 2
 - Signalisation Paris Nord – Pierrefitte
 - Mesures environnementales et aménagements des gares»

ARTICLE 2. CONTENU DE L'OPERATION ET DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE N°2

2.1. Description du projet

L'opération globale « RER D+ scénario de desserte à l'horizon 2014 » comprend les opérations suivantes :

1)	Aménagement du terminus de Goussainville Etape 2
2a)	KVBP/Redécoupage du block V1 (Pierrefitte / Villiers-le-Bel)
2b)	Mise en place du KVBP (Paris-Nord / Pierrefitte)
2c / 2d)	Redécoupage du block (Paris / Villeneuve) & KVBP (Châtelet / Villeneuve)
3)	Amélioration du noeud de Corbeil
4)	Sous-station de Combs-la-Ville
5)	Mesures environnementales et aménagements des gares

La tranche fonctionnelle n°2 objet de la présente convention comprend :

- les travaux des opérations 1, 2b) ;
- les études de projet et les travaux de l'opération 5).

La présente convention de financement permet les dépenses correspondantes par RFF et par la SNCF, chacun pour leur périmètre respectif décrit à l'article 3.2.

Programme de l'opération 1 « Aménagement du terminus de Goussainville étape 2 » :

Maîtrise d'ouvrage RFF

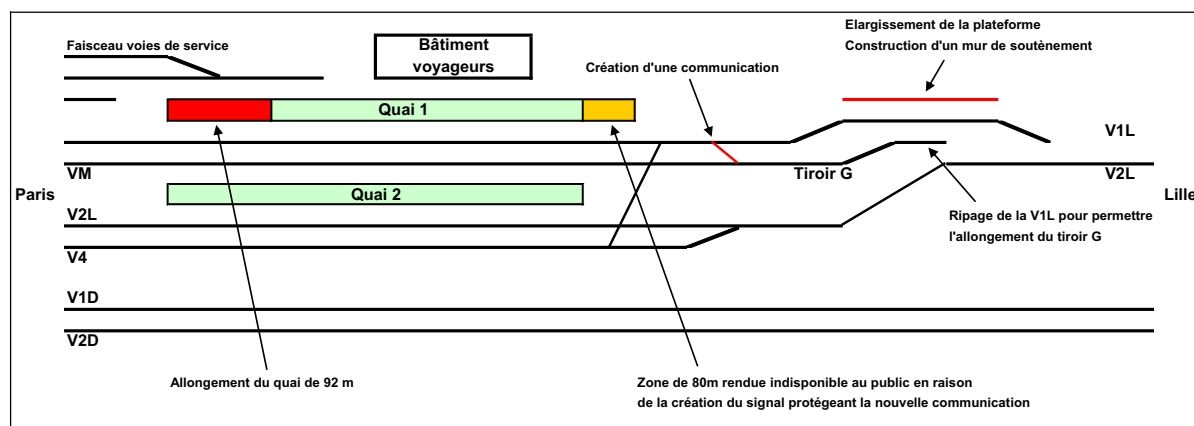
L'étape 1 du projet a consisté en la création d'une voie de tiroir en arrière gare accessible depuis les voies M et 2L, afin de disposer d'une position en terminus supplémentaire pour le retournement de 4 trains par heure à Goussainville. Cette première phase a été mise en service en juin 2009. Cependant, ce fonctionnement n'offre pas la possibilité d'absorber naturellement des retards.

Pour l'étape 2, les améliorations recherchées sont les suivantes :

- Ajout d'une fonctionnalité d'accueil à quai et de retournement des trains « Goussainville » venant du sud (utilisation accrue du tiroir),
- Absorber des retards sans modifier l'affectation initiale conducteur / train.

La solution fonctionnelle retenue est la création d'une liaison entre la voie 1L à quai et le tiroir d'arrière gare. Ainsi, les trains venant de Paris pourront stationner le long du quai 1 pour faire descendre les voyageurs, puis accéder au tiroir G sans passer par la voie M, ce qui permet ensuite de repartir par la voie 2L à quai.

La création de cette communication nécessite des aménagements importants des infrastructures existantes en gare de Goussainville. Les principaux travaux nécessaires à la mise en place de la liaison entre la voie 1L et le tiroir G sont illustrés sur le schéma ci-après :



Maîtrise d'ouvrage SNCF

En complément, l'allongement du quai 1 vers Paris entraîne des modifications des installations d'informations voyageurs et des installations de sûreté. Du matériel de quai est à prévoir sur la partie reconstruite du quai (panneaux, signalétique, confort).

Programme de l'opération 2b) « Mise en place du KVB-P entre Paris-Nord et Pierrefitte » :

Maîtrise d'ouvrage RFF

Le système KVB vise à renforcer la sécurité des circulations tout en laissant à l'agent de conduite l'initiative et la responsabilité de sa conduite. Il n'intervient qu'en cas de non respect des signaux ou de dépassement des vitesses limitées autorisées.

Pour renforcer davantage la sécurité apportée par le système KVB, des pratiques professionnelles de conduite ont été instaurées : la VISA (Vitesse Imposée Sécuritaire d'Approche). Elle impose au mécanicien de décélérer au franchissement d'un avertissement et de rester à 30 Km/h sur les 200 m qui précèdent le signal annoncé fermé.

Le gain en termes de sécurité des circulations qui a motivé la mise en œuvre du système KVB s'accompagne donc d'une contrainte sur la fluidité des circulations des trains.

La mise en place du système KVB-P permet de pallier les inconvénients du système KVB et de retrouver ainsi les performances originelles du système de signalisation (BAL).

De ce fait, ce système améliore la fluidité des circulations et accélère le retour à la normale en cas de situation perturbée.

Maîtrise d'ouvrage SNCF

A noter que l'efficacité du KVB-P sur une section de ligne donnée est proportionnelle :

- au taux d'équipement des trains en KVB-P bord des trains,
- à l'application par les conducteurs des règles de conduite adaptées au KVB-P.

L'opération ne comprend pas l'équipement des mobiles équipés en système KVB-P bord compatible et les actions de suivi et de formation des conducteurs.

Programme de l'opération 5) « Mesures environnementales et aménagements des gares » :

Maîtrise d'ouvrage RFF

Cette opération comprend des mesures de protections acoustiques par isolation de façade, l'aménagement du quai de la gare de Brunoy et l'aménagement paysager du terminus de Goussainville (le long du mur de soutènement créé).

Maîtrise d'ouvrage SNCF

L'opération prévoit également l'installation d'abris voyageurs complémentaires dans 6 gares de la ligne (Villeneuve triage, Stade de France, Brunoy, Lieusaint, orangis Bois de l'Epine et Yerres).

2.2. Durée de réalisation des études et travaux 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 36 mois à compter de la signature de la présente par l'ensemble des signataires et l'attribution par les financeurs des autorisations d'engagement et autorisations de programme correspondantes.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

Chacune des parties s'engage sur la réalisation de la 2^{ème} tranche d'études et de travaux telle que définie à l'article 2.1, chacune selon son périmètre respectif.

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. Les Maîtres d'Ouvrages

3.2.1. Désignation des maîtres d'Ouvrage

RFF est maître d'ouvrage des infrastructures ferroviaires sur le RFN (voies ferrées, ouvrage d'art, quai excepté ses équipements, assainissement, signalisation, caténaires, énergie électrique et télécommunication).

Concernant les protections de façade, **RFF** pilote les études permettant de déterminer les bâtiments éligibles au titre du projet et assure la gestion des conventions avec les propriétaires des bâtiments. Ces derniers demeurent maîtres d'ouvrage des travaux à réaliser sur les bâtiments leurs appartenant.

La **SNCF** est maître d'ouvrage des équipements de quai y compris abris (hors abris filants).

A noter que l'efficacité du KVB-P sur une section de ligne donnée est proportionnelle :

- au taux d'équipement des trains en KVB-P-bord des trains,
- à l'application par les conducteurs des règles de conduite adaptées au KVB-P.

L'opération ne comprend pas l'équipement des mobiles équipés en système KVB-P bord compatible et les actions de suivi et de formation des conducteurs.

3.2.2. Engagements des maîtres 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

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur le respect de leur coût d'objectif, tel qu'il est défini à l'article 4.2.1, sous réserve que l'enchaînement des conventions de financement du projet global et leurs notifications aux maîtres d'ouvrages ne génèrent pas de retards ou d'arrêts dans les études de projet et la réalisation des travaux impactant le coût objectif. Pour permettre la comparaison entre leur coût d'opération et leur coût d'objectif, 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 4.2.3.

3.2.4. 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, sous réserve que l'enchaînement des conventions de financement du projet global et leurs notifications aux maîtres d'ouvrages ne génèrent 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.

3.3. Coût global de réalisation de la tranche fonctionnelle n° 2

En phase AVP, le coût des opérations de la tranche 2 objet de la présente convention est arrêté, sur la base de l'engagement des financeurs, à **27.757 M€ (CE 01/2006)**, dont **27.325 M€ (CE01/2006)** sur périmètre RFF et **0.432 M€ (CE01/2006)** sur périmètre SNCF.

3.4. Durée globale de réalisation des travaux de la tranche fonctionnelle n°2

La durée prévisionnelle de réalisation globale des travaux et des procédures des opérations objet de la présente convention est estimée à 36 mois (selon le calendrier prévisionnel joint en annexe 2), à compter de la signature de la présente convention de financement, et sous réserve que l'enchaînement des conventions de financement du projet global et leurs notifications aux maîtres d'ouvrages ne génèrent 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.

3.5. Les financeurs

3.5.1. Identification

Le financement de l'opération, objet de la présente convention, est assuré par :

- L'Etat,
- La Région Ile de France,
- Réseau Ferré de France

3.5.2. 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 opérations objets de la présente convention et aux études de projet de l'opération 5) sont évaluées aux conditions économiques de janvier 2006 à **27,757** 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 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 9.1.1. Modalités de modification du coût d'objectif.

Le montant prévisionnel des dépenses correspondant aux études et travaux visés à l'article 3 est évalué à :

- **27,757** M€, aux conditions économiques de référence (au 1^{er} janvier 2006)
- **37,637** M€ courants, estimés selon les modalités d'actualisation prévisionnelle prévue à l'article 4.2.3.

4.2. Coûts d'objectifs des maîtres d'ouvrages

4.2.1. Coût d'objectif

Pour cette seconde tranche fonctionnelle, les coûts d'objectif des maîtres d'ouvrages, rattachés aux périmètres définis à l'article 2.1, sont établis comme suit :

"RER D+ scénario de desserte à l'horizon 2014 - Tranche 2"				
Coûts d'objectif				
Maîtres d'ouvrages	M Euros de janvier 2006	%	M Euros courants	%
RFF	27,325	98%	37,070	98%
SNCF	0,432	2%	0,567	2%
Total	27,757	100%	37,637	100%

4.2.2. Coûts détaillés

A titre informatif, la ventilation des opérations par poste pour chaque maître d'ouvrage (RFF et SNCF) en k€ CE de référence (1er janvier 2006) est la suivante :

sous la maîtrise d'ouvrage de RFF**Opération n° 1: Goussainville Etape 2**

Acquisitions foncières	0
Travaux de voies ferrées et matériels fixes	3 795 260
Travaux d'ouvrage d'art, bâtiment, quai, assainissement	2 383 723
Travaux de signalisation	2 123 339
Travaux de caténaires, énergie électrique, télécommunication	2 213 631
Acquisitions de données	0
	0
Frais de maîtrise d'œuvre	1 390 194
Frais de maîtrise d'ouvrage	258 330
Frais divers (CSPS, agent foncier, procédures,...)	188 883
Provisions pour risques	969 571
TOTAL REA	13 322 930

Opération 2b : KVBP Paris Nord / Pierrefitte

Acquisitions foncières	0
Travaux de voies ferrées et matériels fixes	0
Travaux d'ouvrage d'art, bâtiment, quai, assainissement	0
Travaux de signalisation	4 856 600
Travaux de caténaires, énergie électrique, télécommunication	2 368 000
Acquisitions de données (hors frais d'études antérieures)	0
Frais de maîtrise d'œuvre	1 151 539
Frais de maîtrise d'ouvrage	182 214
Frais divers (CSPS, agent foncier, procédures,...)	151 642
Provisions pour risques	722 460
TOTAL REA	9 432 455

Opération 5 : Mesures environnementales et aménagements des gares

Acquisitions foncières	0
Travaux de voies ferrées et matériels fixes	3 411 307
Travaux d'ouvrage d'art, bâtiment, quai, assainissement	52 800
Travaux de signalisation	0
Travaux de caténaires, énergie électrique, télécommunication	37 997
Acquisitions de données	2 500
	0
Frais de maîtrise d'œuvre	383 756
Frais de maîtrise d'ouvrage	114 348
Frais divers (CSPS, agent foncier, procédures,...)	218 219
Provisions pour risques	349 160
TOTAL PRO REA	4 570 088

sous la maîtrise d'ouvrage de la SNCF

Opération n° 1: Goussainville Etape 2

Acquisitions foncières	0
Travaux de voies ferrées et matériels fixes	0
Travaux d'ouvrage d'art, bâtiment, quai, assainissement	115 922
Travaux de signalisation	0
Travaux de caténaires, énergie électrique, télécommunication	0
Acquisitions de données	8 400
Frais de maîtrise d'œuvre	23 956
Frais de maîtrise d'ouvrage	7 416
Frais divers (CSPS, agent foncier, procédures,...)	3 272
Provisions pour risques	7 985
TOTAL REA	166 951

Opération 5 : Mesures environnementales et aménagements des gares

3 k€ pour l'aménagement du quai de la gare de Brunoy

262k€ pour les abris voyageurs selon la décomposition suivante :

Acquisitions foncières	0
Travaux de voies ferrées et matériels fixes	0
Travaux d'ouvrage d'art, bâtiment, quai, assainissement	205 725
Travaux de signalisation	0
Travaux de caténaires, énergie électrique, télécommunication	0
Acquisitions de données	0
Frais de maîtrise d'œuvre	32 402
Frais de maîtrise d'ouvrage	13 662
Frais divers (CSPS, agent foncier, procédures,...)	
Provisions pour risques	10 287
TOTAL PRO REA	262 076

4.2.3. 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 (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 de février 2011),
- 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 de la seconde partie 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 du périmètre RFF

Le montant du périmètre RFF à financer est de 27.33 M€ aux conditions économiques de janvier 2006 soit 37.07 M€ courants suivant les hypothèses d'actualisation de l'article 4.2.3.

La part d'autofinancement de RFF au titre de l'article 4 du décret 97-444 s'élève forfaitairement à 4 M€ courants. Elle s'applique au périmètre de RFF seul.

Le montant restant à financer pour le périmètre de RFF est de 24.38 M€ aux conditions économiques de janvier 2006 soit 33.07 M€ courants suivant les hypothèses d'actualisation de l'article 4.2.3.

La répartition des contributions des financeurs pour le périmètre de RFF est la suivante :

"RER D+ scénario de desserte à l'horizon 2014 - Tranche 2"			
Financier	Etat	Région IdF	Total
Répartition	30%	70%	100%
M Euros de janvier 2006	7,31	17,06	24,38
M Euros courants (1)	9,92	23,15	33,07
(1) actualisation suivant les hypothèses de l'article 4.2.3			

Financement du périmètre SNCF

Le montant du périmètre SNCF à financer est de 0,432 M€ aux conditions économiques de janvier 2006 soit 0,567 M€ courants suivant les hypothèses d'actualisation de l'article 4.2.3.

4.4. Modalités de versement des crédits de paiements

4.4.1. Versement par appel de fonds

Les crédits de paiement 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.

Les maîtres d'ouvrage transmettront, auprès de l'ensemble des financeurs, une demande de versement par appel de fonds reprenant la dénomination indiquée à l'article 4.2.2 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.

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 4.2.2, signé par le Directeur d'opérations de chaque maître d'ouvrage ;
- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;

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

Pour la Région, la demande de versement d'acomptes comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;

-
- l'état détaillé des dépenses comptabilisées par les maîtres d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures comptabilisées, leur date de comptabilisation et le montant des factures comptabilisées,

La demande d'appels de fonds résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3.

Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le maître d'ouvrage.

Le montant cumulé des appels de fonds pouvant être versés par la Région, et l'Etat au maître d'ouvrage sont plafonnés à 95%.

Les annexes 3 et 4 indiquent l'échéancier prévisionnel des dépenses du maître d'ouvrage.

4.4.2. Versement du solde

Après achèvement des prestations couvertes par la présente convention, les maîtres d'ouvrage présentent le décompte général et définitif (DGD) sur la base des dépenses constatées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production du bilan physique et financier mentionné à l'article 8.1.

Sur la base du relevé final des dépenses, les maîtres d'ouvrage procèdent, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde.

4.4.3. Paiement

Le versement des montants de subvention appelés par les maîtres d'ouvrages doivent être effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet.

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.

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
SNCF	Agence centrale de la Banque de France Paris	30001	00064	00000062385	95

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
SNCF	Délégation Financière, Division Investissements subventions 209-211 rue de Bercy 75585 PARIS cedex 12
STIF	
REGION ILE-DE FRANCE	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat Général 35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS

4.5. Comptabilité de l'opération

Les maîtres d'ouvrage s'engagent 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.

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. SUIVI DE L'OPERATION

5.1. 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.

5.2. 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 4.2.1, 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 (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ou technique (dossier projet, dossiers de consultation des entreprises, marchés de travaux et contrôles techniques divers...). 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.

5.3. 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 mois 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 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 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 4.2.2., 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 couverte par une convention de financement. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont

établis en euros courants et en euros aux conditions économiques de janvier 2006 pour toute la période de réalisation.

5.4. 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 de l'opération 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 une incidence sur le respect du calendrier, ou une incidence sur le programme.

5.5. 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 des maîtres d'ouvrage.

Dans un souci d'identification des opérations Contrat de projets Etat-Région, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau 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.

5.6. 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, 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.

5.7. 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 6. 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 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 7. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS

7.1. Modalités de modification du coût d'objectif ou des délais

7.1.1. Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif 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 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.

7.1.2. 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 6 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.

7.1.3. 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 6 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 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 et d'incidence sur la rémunération du maître d'ouvrage résultant de l'application de la clause d'intéressement prévue à l'article 7.2,
- d'augmentation du délai initial,

7.2. Intéressement sur le respect du coût d'objectif et des délais

Du fait de son propre régime, RFF organise la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre sur l'ensemble de son périmètre par une convention de mandat contenant ses propres clauses d'intéressement dans l'objectif du respect du coût et des délais. En présentant ses appels de fonds aux financeurs sur la base de ses frais réels, incluant donc l'impact de ces mécanismes d'intéressement, les pénalités ou boni qui seront imposés ou versés par RFF à son mandataire dans le cadre de leurs relations contractuelles relatives à cette opération, profiteront de fait aux financeurs.

Les clauses contractuelles types des conventions de mandat prévoient :

- des pénalités/boni appliqués sur la rémunération de mandat de MOA et MOE en fonction de l'écart entre le coût prévisionnel de réalisation et le coût final de réalisation
- des pénalités/boni appliqués sur la rémunération de mandat de MOA et MOE en fonction du nombre de jours calendaires de retard

La somme totale des pénalités/bonifications étant plafonnés à 15% de la rémunération de mandat de MOA et MOE.

ARTICLE 8. BILAN FINAL DE L'OPERATION

8.1. Bilan physique et financier

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 4.2.2, 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.

8.2. 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 les maîtres 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 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'Ile-de-France. Les maîtres d'ouvrage transmettront ce bilan au STIF et aux financeurs.

ARTICLE 9. DISPOSITIONS GENERALES

9.1. 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.

9.2. Résiliation de la convention

Les personnes publiques, qui sont parties à cette 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 autres personnes publiques sont informées 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 co-financeurs s'engagent à indemniser aux maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses de travaux nécessaires à l'établissement d'une remise à niveau fonctionnelle.

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.

9.3. 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.

9.4. Propriété intellectuelle et diffusion des études

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété des maîtres d'ouvrage, chacun pour leur périmètre de maîtrise d'ouvrage.

Les résultats des études seront transmis aux signataires de la présente convention en un exemplaire sous format CD Rom. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties contractantes.

9.5. 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 9.2, 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 4.4.2.

9.6. 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.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 2011

<p>Pour le STIF</p> <p>Sophie MOUGARD Directrice Générale</p>	<p>Pour l'Etat</p> <p>Daniel CANEPA Préfet de la Région d'Ile-de-France Préfet de Paris</p>	<p>Pour la Région d'Ile-de-France</p> <p>Jean-Paul HUCHON Président du Conseil Régional d'Ile-de-France</p>
<p>Pour Réseau Ferré de France</p> <p>Alain QUINET Directeur Général Délégué</p>	<p>Pour la SNCF</p> <p>Bénédicte TILLOY Directrice Générale Transilien</p>	

Liste des annexes

Annexe 1 : organigrammes nominatifs

Annexe 2 : calendrier prévisionnel de l'opération

Annexe 3 : échéancier des dépenses totales

Annexe 4 : échéancier prévisionnel des dépenses pour la durée de la convention

Annexe 5 : échéancier prévisionnel des dépenses par financeur pour la durée de la convention

ANNEXE 1

ORGANIGRAMMES NOMINATIFS

« RER D+ Convention de financement travaux n°2 relative à la réalisation des opérations :
- Goussainville Etape 2
- Signalisation Paris Nord – Pierrefitte
- Mesures environnementales et aménagements des gares»

Maîtrise d'ouvrage RFF			
	Maître d'ouvrage	Maître d'ouvrage Délégué	Maîtrise d'Œuvre
Directeur d'opération	R.Kail	L.Caillaud S.Berton B.Laurent	P.Pellet
Chef de Projet			H.Dupont A.Delpech L.Cerf

Maîtrise d'ouvrage SNCF			
	Maître d'ouvrage	Maître d'ouvrage Délégué	Maîtrise d'Œuvre
Directeur d'Opération	J. Tribout	C.Buteau S.Berton K. Gavtache	
Gestionnaire d'opération	F. Brugeaud		
Chef de Projet			L.Cerf D.Lasso P. Pellet

ANNEXE 2

CALENDRIER PREVISIONNEL DE L'OPERATION

Tranche 2 de l'opération RER D+ SA2014

SA 2014

	2010	2011	2012	2013	2014
1)	AVP	PRO Achats	REA	REA	
2a)	AVP / PRO	Achats	REA	REA	
2b)	AVP /	PRO Achats	Achats	REA	
2c /2d)	AVP / PRO	Achats	REA	REA	
3)	AVP / PRO	PRO Achats	REA	REA	
4)	AVP	PRO Achats	REA	REA	
5)	Acoustique EP	AVP	PRO Achats	REA	REA

ANNEXE 3

ECHEANCIER PREVISIONNEL D'ICI A 2016

DES DEPENSES TOTALES de l'opération « RER D+ scénario de desserte à l'horizon 2014 »

[en M euros courants et en euros constants aux CE 01/2006]

A titre prévisionnel non contractuel

TOTAL									
Prévisions de dépenses	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	total
M€ constants aux CE 01/2006	1,58	5,79	8,12	21,32	43,31	16,86	2,59	0,87	100,44
M€ courants	1,67	6,40	9,78	27,19	57,18	22,95	3,69	1,27	130,13
Périmètre RFF									
Prévisions de dépenses	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	total
M€ constants aux CE 01/2006	1,52	5,59	8,03	21,12	41,24	16,84	2,59	0,87	97,80
M€ courants	1,60	6,16	9,67	26,93	54,45	22,93	3,69	1,27	126,69
Périmètre SNCF									
Prévisions de dépenses	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	total
M€ constants aux CE 01/2006	0,06	0,20	0,09	0,20	2,07	0,02	0,00	0,00	2,64
M€ courants	0,07	0,24	0,11	0,26	2,73	0,02	0,00	0,00	3,44

ANNEXE 4

ECHEANCIER PREVISIONNEL

POUR LA DUREE DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT

DES DEPENSES

[en M euros courants et en euros constants aux CE 01/2006]

TOTAL Convention PRO REA Tranche 2									
Prévisions de dépenses	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	total
M€ constants aux CE 01/2006	0,000	0,035	0,103	4,091	13,773	6,465	2,421	0,869	27,757
M€ courants	0,000	0,042	0,130	5,330	18,480	8,934	3,446	1,274	37,637
Périmètre RFF Convention PRO REA Tranche 2									
Prévisions de dépenses	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	total
M€ constants aux CE 01/2006	0,000	0,000	0,095	3,888	13,603	6,449	2,421	0,869	27,325
M€ courants	0,000	0,000	0,120	5,065	18,252	8,912	3,446	1,274	37,070
Périmètre SNCF Convention PRO REA Tranche 2									
Prévisions de dépenses	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	total
M€ constants aux CE 01/2006	0,000	0,035	0,008	0,203	0,170	0,016	0,000	0,000	0,432
M€ courants	0,000	0,042	0,010	0,264	0,228	0,022	0,000	0,000	0,567

ANNEXE 5

ECHEANCIER PREVISIONNEL

POUR LA DUREE DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT

DES DEPENSES PAR FINANCEUR

[en euros M courants et en euros constants aux CE 01/2006]

TOTAL Convention PRO REA Tranche 2																
Prévisions de dépenses par financeurs	2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016	
	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF
	30%	70%	30%	70%	30%	70%	30%	70%	30%	70%	30%	70%	30%	70%	30%	70%
M€ constants aux CE 01/2006	0,00	0,00	0,01	0,02	0,03	0,06	1,10	2,57	3,69	8,61	1,73	4,04	0,65	1,51	0,23	0,54
M€ courants	0,00	0,00	0,01	0,03	0,04	0,08	1,43	3,35	4,95	11,56	2,39	5,58	0,92	2,15	0,34	0,80
Périmètre RFF Convention PRO REA Tranche 2																
Prévisions de dépenses par financeurs	2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016	
	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF
	30%	70%	30%	70%	30%	70%	30%	70%	30%	70%	30%	70%	30%	70%	30%	70%
M€ constants aux CE 01/2006	0,00	0,00	0,00	0,00	0,025	0,059	1,04	2,43	3,64	8,49	1,73	4,03	0,65	1,51	0,23	0,54
M€ courants	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,07	1,36	3,16	4,88	11,40	2,39	5,57	0,92	2,15	0,34	0,80
Périmètre SNCF Convention PRO REA Tranche 2																
Prévisions de dépenses par financeurs	2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016	
	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF
	30%	70%	30%	70%	30%	70%	30%	70%	30%	70%	30%	70%	30%	70%	30%	70%
M€ constants aux CE 01/2006	0,00	0,00	0,01	0,02	0,00	0,01	0,06	0,14	0,05	0,12	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00
M€ courants	0,00	0,00	0,01	0,03	0,00	0,01	0,08	0,19	0,07	0,16	0,01	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00

**Délibération n°2011/0777
Séance du 5 octobre 2011**



Tramway sur la RD 5

Convention de financement des études de DOCP, concertation préalable, schéma de principe et enquête publique

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** la Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation sur les transports intérieurs ;
- 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 notamment son article 15-I ;
- VU** le 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** les délibérations n° CR 86-09 du Conseil régional d'Ile-de-France du 26 Novembre 2009 et n 2009-9-2.3.16 du Conseil général du Val de Marne du 5 octobre 2009 approuvant le Contrat Particulier 2007-2013 Région-Département du Val-de-Marne ;
- VU** la délibération n° CR 75-09 du Conseil régional d'Ile-de-France du 18 juin 2009 et la délibération n° 2009-9-2.2.15 du Conseil général du Val-de-Marne du 5 octobre 2009 approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France identifiant le TCSP de la RD5 intégrant son passage en mode tramway comme une opération inscrite au CPRD94.
- VU** Vu la convention particulière entre l'Etat et la Région Ile-de-France relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 signée par l'Etat et le Conseil Régional le 06 septembre 2011 ;
- VU** le Plan de Déplacements du Val-de-Marne adopté par le Conseil général du Val-de-Marne le 16 mars 2009 ;
- VU** le rapport n°2011/0777 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 3 octobre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : la convention de financement des études de DOCP, de la concertation préalable, du schéma de principe, du dossier d'enquête publique et de l'enquête publique pour la réalisation du Tramway sur la RD 5 de Paris Porte de Choisy à Orly entre l'Etat, la Région Ile-de-France, le Département du Val-de-Marne et le STIF est approuvée ;

ARTICLE 2 : la directrice générale est autorisée à signer ladite convention et 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

2011

« Tramway sur la RD 5 de Paris Porte de Choisy à Orly »

Convention de financement
des études relative à
l'élaboration du Dossier
d'Objectifs et des
Caractéristiques Principales
(DOCP), du dossier de
concertation préalable associé,
du Schéma de principe (SP) et
du dossier d'enquête publique
associé



TABLE DES MATIERES

0	CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION	7
1	OBJET DE LA CONVENTION.....	8
1.1	RAPPEL DES ELEMENTS D'ETUDE DEJA EFFECTUES	9
1.2	DEFINITIONS ET CONTENU DES ETUDES	9
1.2.1	LE DOSSIER D'OBJECTIFS ET DES CARACTERISTIQUES PRINCIPALES (DOCP)	9
1.2.2	LA CONCERTATION/ LE DEBAT PUBLIC.....	10
1.2.3	LE SCHEMA DE PRINCIPE.....	10
1.2.4	L'ENQUETE PUBLIQUE	10
1.2.5	LE CONTENU DES DOSSIERS	10
1.3	CALENDRIER DE REALISATION DES ETUDES ET DES PERIODES DE CONCERTATION AVEC LE PUBLIC.....	11
2	ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES.....	11
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 DES MAITRES D'OUVRAGE.....	11
2.2	LES FINANCEURS	12
2.2.1	IDENTIFICATION	12
2.2.2	ENGAGEMENTS.....	12
3	MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT	12
3.1	ESTIMATION DU COUT DE L'ETUDE	12
3.2	CONTENU DES ETUDES DES MAITRES D'OUVRAGE	12
3.2.1	TABLEAU DE SYNTHESE DE REPARTITION DES COUTS PAR MAITRES D'OUVRAGE.....	12
3.2.2	COUTS DETAILLES PAR MAITRE D'OUVRAGE	13
3.3	PLAN DE FINANCEMENT	13
3.4	MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT POUR L'ETAT ET LA REGION	13
3.4.1	VERSEMENT D'ACOMPTES	13
3.4.2	VERSEMENT DU SOLDE	15
3.4.3	PAIEMENT	15
3.4.4	BENEFICIAIRES ET DOMICILIATION	15
3.5	CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION	16
3.6	COMPTABILITE DES MOA	16

4	<u>MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS</u>	17
5	<u>GESTION DES ECARTS</u>	17
6	<u>DISPOSITIONS GENERALES.....</u>	17
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	COMITE TECHNIQUE.....	19
7.2	COMITE DE SUIVI DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT.....	ERREUR ! SIGNET NON
	DEFINI.	
7.3	COMITE DES FINANCEURS	19
7.4	COMMISSION DE SUIVI	20
7.5	INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI	ERREUR ! SIGNET NON
	DEFINI.	
8	<u>PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES</u>	20
8.1	DIFFUSION DES ETUDES	20
8.2	COMMUNICATION DES FINANCEURS	21
9	<u>LISTE DES 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 du Val-de-Marne, représenté par le Président du Conseil général du Val-de-Marne, dûment mandaté par délibération du Conseil général n° _____

Ci-après désignés les financeurs, d'une part

Et

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39-41 rue de Châteaudun à Paris (9^{ème}), n° SIRET 287 500 078 00012, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, dûment habilitée,

Ci après désigné par « le STIF » d'autre part.

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

Vu la délibération n°2009-9-2.3.16 du Conseil général du Val-de-Marne du 5 octobre 2009 approuvant le Contrat Particulier Région Ile-de-France / Département du Val de Marne 2009-2013,

Vu la délibération n° CR 86-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 26 novembre 2009 approuvant le Contrat Particulier Région Ile-de-France / Département du Val de Marne 2009-2013,

Vu la délibération n° CR 75-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 18 juin 2009 et la délibération n° 2009-9-2.2.15 du Conseil général du Val-de-Marne du 5 octobre 2009 approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France identifiant le TCSP de la RD5 intégrant son passage en mode tramway comme une opération inscrite au CPRD94.

Vu la convention particulière entre l'Etat et la Région Ile-de-France relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 signée par l'Etat et le Conseil Régional le 06 septembre 2011 ;

Vu le Plan de Déplacements du Val-de-Marne adopté par le Conseil général du Val-de-Marne le 16 mars 2009

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

Vu la délibération du Conseil Général du Val de Marne n° du

Vu la délibération de la commission permanente du Conseil Régional n° du

Il est convenu ce qui suit :

0 Contexte général de l'opération

La ligne de bus 183 exploitée par la RATP, qui relie la Porte de Choisy à Paris à l'Aéroport d'Orly (16,5 km) en empruntant la RD 5 (ex RN305), a fait l'objet du premier projet de site propre bus en Ile-de-France inscrit au 12^e CPER 2000-2006 (« TCSP RN305 –Section Nord » et « TCSP RN305 – Section Sud »). Le schéma de principe date de 1977 du boulevard Marquès à Ivry-sur-Seine à la rue Grétilat à Vitry-sur-Seine. Sa réalisation a nécessité de nombreuses acquisitions foncières, avec les difficultés que cela représente en centre urbain dense.

Aujourd'hui, près de 5 km de site propre sont aménagés, 850 mètres sont en cours d'aménagement au nord entre le boulevard Marquès et le passage Hoche à Ivry-sur-Seine et l'aménagement de 1,2 km de site propre est en cours d'étude entre la rue Grétilat à Vitry-sur-Seine et le passage Bertrand à Choisy-le-Roi.

La ligne de bus 183 relie la Porte de Choisy à l'aéroport d'Orly via Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi, Thiais et Orly. Cette ligne est la première ligne du réseau de bus hors de Paris avec plus de 54 000 voyages par jours (2007). L'essentiel du trafic voyageur se faisant entre Porte de Choisy et l'arrêt Rouget de Lisle à proximité immédiate du pôle de Choisy-le-Roi RER C.

La ligne souffre cependant d'une baisse de la vitesse commerciale et d'irrégularités, dues principalement à l'augmentation de la congestion sur les voies de circulation générale et à la discontinuité du site propre. Du fait de sa très forte fréquentation cette ligne est actuellement saturée et nécessite rapidement un saut capacitaire afin de répondre aux besoins de déplacements identifiés et à venir.

Le projet d'évolution du TCSP de la RD 5 en mode tramway est inscrit au projet de SDRIF de 2008 au titre du développement des lignes TCSP du bassin de vie : « réalisation du tramway de la porte de Choisy à Orly via la RD5 (phase 1 et 2) ».

Dans le cadre, du Contrat Particulier Région-Département 2009-2013, la Région Ile-de-France et le Département du Val-de-Marne ont retenu l'évolution du TCSP RD 5 vers le mode tramway comme un des projets prioritaires d'investissement.

Le CPRD94 2009-2013 prévoit le financement des études et premières acquisitions foncières pour l'implantation du site de remisage et de maintenance à hauteur de 5 millions d'euros.

Le tramway de la RD5 figure également :

- à l'article 2 du plan de mobilisation pour les transports en Ile de France en tant que projet prioritaire ;
- en études dans 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 signée le 06 septembre 2011 par l'Etat et la Région.

Conformément à ses statuts, le STIF s'engage à coordonner et organiser les études nécessaires à la réalisation :

- du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales ;
- de la concertation préalable ;
- du schéma de principe ;

- de l'enquête publique.

Le début des études est envisagé dès la notification de la convention de financement. Chaque étape sera validée en Conseil du STIF.

Les enjeux de ce projet sont majeurs pour le secteur de la RD5 entre le futur tramway T7 Villejuif-Athis-Mons, le RER C et l'Opération d'Intérêt National Orly-Rungis-Seine-Amont. La réalisation du tramway de la RD5 répond à plusieurs enjeux actuels et futurs spécifiques au territoire, il s'agit :

- de l'amélioration de la qualité de la **desserte en transports collectifs du territoire** : le tramway de la RD5 permettra de fiabiliser l'offre de transport en remplacement de la ligne de bus RATP 183 entre la Porte de Choisy et Orly. Il sera en interconnexion avec le T3, la ligne 7 du métro, trois gares desservies par le RER C, et une gare du réseau du Grand Paris Express à Vitry centre. Ce projet sera également maillé à deux gares de la ligne 14 prolongée en direction de la plate-forme aéroportuaire d'Orly (pont de Rungis et Orly aéroport), au tramway T7, au VAL et à une éventuelle gare TGV si l'intérêt d'un tracé du tramway en direction d'Orly Aéroport est avéré;
- du **développement local** : l'objectif est d'améliorer la qualité de service et la vitesse commerciale du transport collectif proposé sur un secteur d'habitation et d'activités économiques denses ;
- **de la valorisation des modes alternatifs à la voiture** : l'insertion des modes actifs sera intégrée tout au long du projet afin de favoriser l'intermodalité et la qualité de vie aux abords du tracé.

Cette convention s'inscrit dans le cadre de la formalisation du financement des études d'élaboration du Dossier d'Objectifs et des Caractéristiques Principales (DOCP), de la concertation préalable / ou du débat public, des études de Schéma de Principe (SP) et de l'enquête publique.

1 Objet de la convention

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement des études du DOCP, de la concertation préalable, du Schéma de Principe et de l'enquête publique du projet de tramway sur la RD 5 entre Paris Porte de Choisy et Orly Les Saules, voire à la plateforme aéroportuaire d'Orly si l'intérêt est avéré par les résultats de l'étude exploratoire complémentaire ;
- de définir l'organisation de la maîtrise d'ouvrage des études entre le STIF et le CG 94 ;
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution :
 - du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales ;
 - de la concertation préalable ;
 - du Schéma de Principe ;
 - de l'enquête publique ;
- les documents à remettre aux signataires de la convention;

- 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 :

« Tramway sur la RD 5 de Paris Porte de Choisy à Orly »

1.1 Rappel des éléments d'étude déjà effectués

Liste des études éventuellement disponibles à prendre en compte dans l'élaboration du DOCP et du Schéma de Principe :

- Etude de préfaisabilité de mise en service d'un tramway de la Porte de Choisy au Fer à Cheval à Orly – CG94/SEMALY , mars 2007
- Etude d'insertion d'un site propre entre Porte de Choisy et Mairie d'Orly– 3 modes - STIF/EGIS, septembre 2007
- Dossier de principe « Prolongement du TCSP – Section Sud » de la rue de Grétillet à Passage Bertrand » - CG94 – décembre 2007

1.2 Définitions et contenu des études

Les études portent sur la constitution du DOCP, de la concertation préalable, du Schéma de Principe et de l'enquête publique.

1.2.1 Le Dossier d'Objectifs et des Caractéristiques Principales (DOCP)

Le DOCP porte sur :

- l'opportunité du projet ;
- les caractéristiques principales du projet : principes guidant le choix du/des modes et tracé(s) retenu(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) d'une part du périmètre initial de la porte de Choisy à la gare RER d'Orly Les Saules et, d'autre part, de l'étude exploratoire complémentaire d'Orly Les Saules à la plateforme aéroportuaire d'Orly, 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.

Le périmètre d'étude du projet de DOCP, initialement constitué d'un itinéraire entre la porte de Choisy et la gare RER d'Orly Les Saules, est prolongé jusqu'à la plateforme aéroportuaire d'Orly. Cette étude exploratoire complémentaire de niveau DOCP entre la gare RER d'Orly les Saules et la plateforme aéroportuaire d'Orly (PAO) offrira un éclairage sur la faisabilité et la pertinence du prolongement du projet de tramway jusqu'à la PAO. Le projet de tramway entre Porte de Choisy et Orly aéroport sera donc, le cas échéant, soumis à la concertation préalable dans sa globalité.

1.2.2 La concertation/ le débat public

La concertation ou le débat public porte sur les objectifs du DOCP approuvés par le Conseil du STIF ainsi que sur les variantes retenues.

- Dans le cas où la Commission nationale sur le Débat Public (CNDP) n'est pas saisie, le STIF propose des modalités d'organisation de la concertation. Ces dernières sont transmises à titre informatif aux financeurs et sont soumises pour avis aux collectivités intéressées. Une fois les avis des collectivités reçus, le conseil du STIF délibère pour adopter ces modalités.

Lorsque la saisine de la CNDP est nécessaire, le dossier de saisine est composé du DOCP, et d'une étude de contexte dans laquelle est établi un état des lieux de la position de l'ensemble des partenaires concernés par le projet.

1.2.3 Le Schéma de Principe

Le Schéma de Principe porte sur :

- les caractéristiques du projet : principes guidant le choix du/des modes et tracé(s) retenu(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 des coûts, du calendrier de réalisation, des impacts et de l'intérêt socio-économique.

1.2.4 L'enquête publique

L'enquête publique porte sur le projet du Schéma de Principe approuvé par le Conseil du STIF ainsi que sur les éventuelles variantes encore retenues à ce stade. Elle se déroule conformément aux dispositions des articles L123-1 et suivants, et R.123-1 et suivants du code de l'environnement.

1.2.5 Le contenu des dossiers

Les documents remis aux signataires de la convention comprendront le DOCP et le dossier de concertation préalable ainsi que l'intégralité des études nécessaires à la réalisation du DOCP et de la concertation préalable.

Le contenu des Schémas de Principe est compatible avec le projet de SDRIF 2008 et le PDU Ile-de-France. Il tient compte des résultats de la concertation préalable ou du débat public tels que prévus par les articles L11-1 et suivants et R121-1 et suivants du code de l'environnement.

Les documents comprendront le Schéma de Principe et le dossier d'enquête publique, ainsi que l'intégralité des études nécessaires à leur réalisation.

L'annexe 1 de la présente convention détaille les éléments constitutifs du DOCP.

L'annexe 2 de la présente convention détaille les éléments constitutifs du Schéma de Principe.

L'ensemble des documents sera remis aux signataires de la présente convention en deux exemplaires papiers et un exemplaire sous format CD-Rom.

1.3 Calendrier de réalisation des études et des périodes de concertation avec le public

Le délai de réalisation des études est fixé à 36 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. Le calendrier prévisionnel des études de la présente convention est joint en annexe à la présente convention.

A titre indicatif, la concertation est programmée 12 mois après la notification de la présente convention et l'enquête publique est programmée 36 mois après la notification de la présente convention.

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 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 Île-de-France.

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect du contenu des études, 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.

Conformément au décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, le STIF est maître d'ouvrage de l'intégralité du programme des études liées au projet du Tramway de la RD5.

L'ensemble du projet sera mené en étroite collaboration entre le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile de France et le Conseil Général du Val-de-Marne, propriétaire et gestionnaire des principales voies empruntées par le site propre du tramway.

Une convention de maîtrise d'ouvrage associant le STIF, le Conseil Général et les communes traversées définira jusqu'à la mise en service les périmètres de maîtrise d'ouvrage de chacun afin de permettre, notamment une bonne anticipation dans l'élaboration des conventions de financement et des marchés nécessaires à la rapide réalisation du projet. La Région et l'Etat seront tenus informés par transmission de la convention.

2.2 Les financeurs

2.2.1 Identification

Le financement des études, objet de la présente convention, est assuré par :

- La Région Ile de France
- L'Etat,
- ,
- Le Département du Val-de-Marne

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 en vue de l'élaboration du DOCP, du dossier de concertation préalable, du schéma de principe et du dossier d'enquête publique (décrits à l'article 1 de la présente convention), dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 3.3 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 :

- l'élaboration du DOCP,
- la conduite de la concertation /ou débat public,
- l'élaboration des études de Schéma de Principe et du dossier d'enquête publique
- la conduite de l'enquête publique,

est évalué à **3 600 000 € HT** courants, non actualisable et non révisable.

3.2 Contenu des études des maîtres d'ouvrage

3.2.1 Tableau de synthèse de répartition des coûts par maîtres d'ouvrage

Les coûts des maîtres d'ouvrage, rattachés aux périmètres définis à l'article 2-1-2, sont établis comme suit :

Maître d'ouvrage	Coûts Euros HT constants	Coûts Euros HT courants
STIF	3 600 000	3 600 000
TOTAL	3 600 000	3 600 000

3.2.2 Coûts détaillés par maître d'ouvrage

Chacun des maîtres d'ouvrages fournit une estimation en euros courants des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du projet :

Postes de prestations	STIF En € HT
Assistance à maîtrise d'ouvrage planning	200 000
Elaboration du DOCP	450 000
Concertation préalable	350 000
Elaboration du schéma de principe et du dossier d'enquête publique	1 700 000
Organisation de l'enquête publique	500 000
Provisions pour études complémentaires (foncier, comptages, sondages....)	400 000
TOTAL en € courants	3 600 000

Ces estimations prendront en compte une ligne de « Provisions pour études complémentaires » correspondant à des demandes particulières ou à des besoins spécifiques identifiés au cours de l'étude.

Le lancement de ces études complémentaires devra être validé 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.

Opération Tramway sur la RD 5 (Euros courants)				
Montant et %				
	État	Région	CG 94	Total
STIF	830 769 23,08%	1 938 462 53,85%	830 769 23,08%	3 600 000 100%
Total	830 769	1 938 462	830 769	3 600 000

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/engagement auxquelles l'appel de fonds se rattache.

Versement d'acomptes commun entre l'Etat et la Région

La demande de versement comprendra pour l'Etat et la Région :

- 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 comptabilisées, leur date de comptabilisation et le montant des factures comptabilisées. Ce montant 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 3.3.
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signée par le représentant légal du maître d'ouvrage.

Versement des acomptes auprès du STIF et des Conseils généraux ou d'autres collectivités territoriales

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 3.2.2 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.

Plafonnement des acomptes si opération hors CPER :

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région aux maîtres d'ouvrage est plafonné à 95 % comme prévu par le Règlement Budgétaire et Financier (RBF) de la Région pour les opérations ne relevant pas d'un contrat de plan passé avec l'Etat.

L'annexe 7 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses des maîtres d'ouvrages.

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 par le comptable public indiqués à l'article 1-2-3. 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 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 3.4.1 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 des maîtres d'ouvrage.

3.4.4 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	Code guichet	N° compte	Clé
10071	75000	00001005079	72

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

Parties	Coordonnées
STIF	Direction des Projets d'Investissement 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS
État	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France – Service de la Politique des Transports – Cellule Budget et Synthèse Financière 21/23 rue Miollis 75015 PARIS

Région Ile-de-France	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat Général 35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS
Département du Val-de-Marne	Direction des Transports, de la Voirie et des Déplacements Service des Grands projets Hôtel du Département Avenue du Général de Gaulle 94.011 - CRETEIL

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

Le présent article ne s'applique pas pour les opérations relevant du CPER « 2000 - 2006 » et du CPJ « 2007 - 2013 », ainsi que pour les « Grands projets » définis comme ayant une durée de travaux supérieurs à quatre ans.

Dans tous les autres cas, la clause de caducité s'applique suivant les modalités indiquées ci-dessous.

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

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

A compter de la date de première demande de versement, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération.

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

3.6 Comptabilité des MOA

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à cette étude et les éventuelles subventions ou financements complémentaires spécifiques qui pourraient être accordés par des tiers sur le projet.

Les maîtres d'ouvrage conservent l'ensemble des pièces justificatives pendant dix ans, à compter de la date d'expiration de la convention.

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,

et au plus tard 18 mois après la validation du bilan de l'enquête publique par le 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 4 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 de l'ensemble des documents produits dans le cadre de la présente convention, 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.

7.2 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 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 d'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 au Schéma de Principe et à l'enquête publique.

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,
- les modalités de l'enquête publique,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

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 : *Etat, Région, Département, STIF*
- l'ordre des financeurs : *Etat, Région, Département*
- *en dernier : le logo du STIF*

9 Liste des annexes

Annexe 1 : Programme de travail de la mission de planification et de coordination des études

Annexe 2 : Contenu des dossiers de DOCP – annexe 1 à la délibération n°2011/0631 du STIF du 6 juillet 2011 relative à la définition du contenu des dossiers d'objectifs et de caractéristiques principales, des schémas de principe et des avant-projets

Annexe 3 : Contenu des dossiers de schéma de principe – annexe 2 à la délibération n°2011/0631 du STIF du 6 juillet 2011 relative à la définition du contenu des dossiers d'objectifs et de caractéristiques principales, des schémas de principe et des avant-projets

Annexe 4 : Calendrier prévisionnel des études de la présente convention

Annexe 5 : Echancier prévisionnel des dépenses totales

Annexe 6 : Echancier prévisionnel des appels de fonds pour le STIF pendant la durée de la convention

Annexe 7 : Cartographie du secteur d'étude / du tracé (tracé initial et étude exploratoire DOCP)

Annexe 1

Programme de travail de la mission de planification et de coordination des études

La mission de planification et de coordination des études porte sur l'établissement d'un cadre organisationnel pour la réalisation du DOCP, de la concertation préalable, du schéma de principe, du dossier d'enquête publique et documents afférents. Il a également pour vocation de préparer au mieux l'organisation de la maîtrise d'ouvrage pour les phases ultérieures en favorisant l'anticipation de certaines tâches.

L'élaboration de ce cadre organisationnel:

- l'état des lieux du projet et l'analyse des risques encourus en matière de délais de coût et de performance ;
- l'ordonnancement et la planification des tâches et des marchés pendant la phase d'études, et jusqu'à la mise en service ;
- l'organisation et la coordination des maitres d'ouvrage, l'analyse des interfaces et l'identification des points durs pour assurer un management de projet efficace permettant le respect du cout, du délai et du programme ;
- le suivi du cadre organisationnel pendant toute la durée du projet jusqu'à l'enquête publique, dans une double logique de reporting mais aussi d'amélioration continue.

ANNEXE 2

Contenu des dossiers de DOCP - annexe 1 à la délibération n°2011/0631 du STIF du 6 juillet 2011 relative à la définition du contenu des dossiers d'objectifs et de caractéristiques principales, des schémas de principe et des avant-projets

CONTENU TYPE DES DOSSIERS D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES (DOCP)

SOU MIS A L'APPROBATION DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

Objectif

L'objectif du DOCP est d'engager le projet, d'en présenter les caractéristiques générales et les principaux impacts. Il présente des éléments d'opportunité et de faisabilité du projet. Il définit le pré-programme. Il permet d'engager la concertation ou le débat public, le cas échéant.

Enjeux

- Respect du code de l'environnement

L'enjeu du DOCP est de répondre à l'impératif tel qu'exposé dans le code de l'environnement (extrait de l'article L121-8) :

«Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet adresse à la commission un dossier présentant les objectifs et les principales caractéristiques du projet, ainsi que les enjeux socio-économiques, le coût estimatif et l'identification des impacts significatifs du projet sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.»

- Respect du cadre régional

Le DOCP permet de s'assurer de la compatibilité du projet avec le SDRIF, le PDUIF et les différents schémas directeurs élaborés par le STIF.

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'opération.

Contenu

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales pourra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :

- I. présentation du projet**
 - a. Contexte général : problématiques posées, enjeux, acteurs du projet, inscription CPER ou CPRD,
 - b. Historique du projet : état d'avancement du projet, listes des données et études antérieures disponibles,
 - c. Compatibilité SDRIF, PDU IdF, PLU, Lois Grenelle de l'environnement 1 et 2,
 - d. Synthèse des étapes d'informations et de concertation, avec points abordés et apports éventuels,
- II. diagnostic transport des territoires concernés : opportunité du projet**
 - a. Présentation du secteur : géographie, topographie, population et emplois, urbanisation actuelle, offre de transport et réseaux,
 - b. Présentation et analyse des déplacements, et de l'offre de transport
 - c. Perspectives d'évolutions de l'urbanisation,
 - d. Synthèse des dysfonctionnements éventuels et définition des enjeux et besoins du secteur,
- III. description du projet : faisabilité des différents scénarios**
 - a. Caractéristiques techniques principales : hypothèses et justification du mode, tracé, lien avec le réseau,
 - b. Insertion : section courante et points difficiles, principes d'aménagements urbains, identification des réseaux, identification des impacts sur l'environnement,
 - c. Principes d'exploitation,
 - d. Scénario(s) préconisé(s) et justification,
 - e. Méthodes et estimation sommaire des coûts :
 - i. d'investissement :
 - coûts travaux détaillés par grands postes de dépenses, assortis d'un taux de tolérance de + ou - 20%, Provisions pour Aléas et Incertitudes, frais de MOE, acquisitions foncières, frais de MOA,
 - pour chaque poste de coût : présentation et justification des hypothèses prises,
 - ii. d'exploitation,
 - f. Calendrier prévisionnel : études, procédures administratives et travaux, détail au semestre,
 - g. Analyse sommaire des risques et des opportunités,
 - h. Pour les projets en souterrain : premières campagnes de sondages,
- IV. identification des impacts significatifs du Projet**
 - a. Sur l'environnement (au sens Etude d'Impact Enquête Publique),
 - b. Sur l'aménagement du territoire,
- V. évaluation et comparaison des différents scénarios**
 - a. Evaluation sommaire de l'intérêt socio-économique du projet (le cas échéant de ses variantes) dans le cadre d'une analyse multicritère : a minima prévisions de trafic à l'heure de pointe et à l'année, analyse des gains de temps, populations et emplois desservis à comparer avec le coût, le niveau de faisabilité des différentes variantes de projet,
 - b. Classement des variantes,
- VI. annexes graphiques**
 - a. Plan de situation et plans des tracés,
 - b. Coupes de principes et plans de détail selon le besoin (échelles en fonction du mode et de la problématique exposée).

Lorsque la saisine de la CNDP est nécessaire, le dossier de saisine est composé du DOCP, dont le contenu est décrit précédemment, et d'une étude de contexte dans laquelle est établi un état des lieux de la position de l'ensemble des partenaires concernés du projet (collectivités, associations...).

ANNEXE 3

Contenu des dossiers de Schéma de Principe - annexe 2 à la délibération n°2011/0631 du STIF du 6 juillet 2011 relative à la définition du contenu des dossiers d'objectifs et de caractéristiques principales, des schémas de principe et des avant-projets

CONTENU TYPE DES SCHEMAS DE PRINCIPE (SDP)

SOU MIS A L'APPROBATION DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

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. Etude 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

VII. 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

Annexe 4

Calendrier prévisionnel des études de la présente convention

DOCP : premier semestre 2012

Concertation : second semestre 2012

Schéma de principe : 2013

Enquête publique : 2014

Annexe 5

Echéancier prévisionnel des dépenses totales

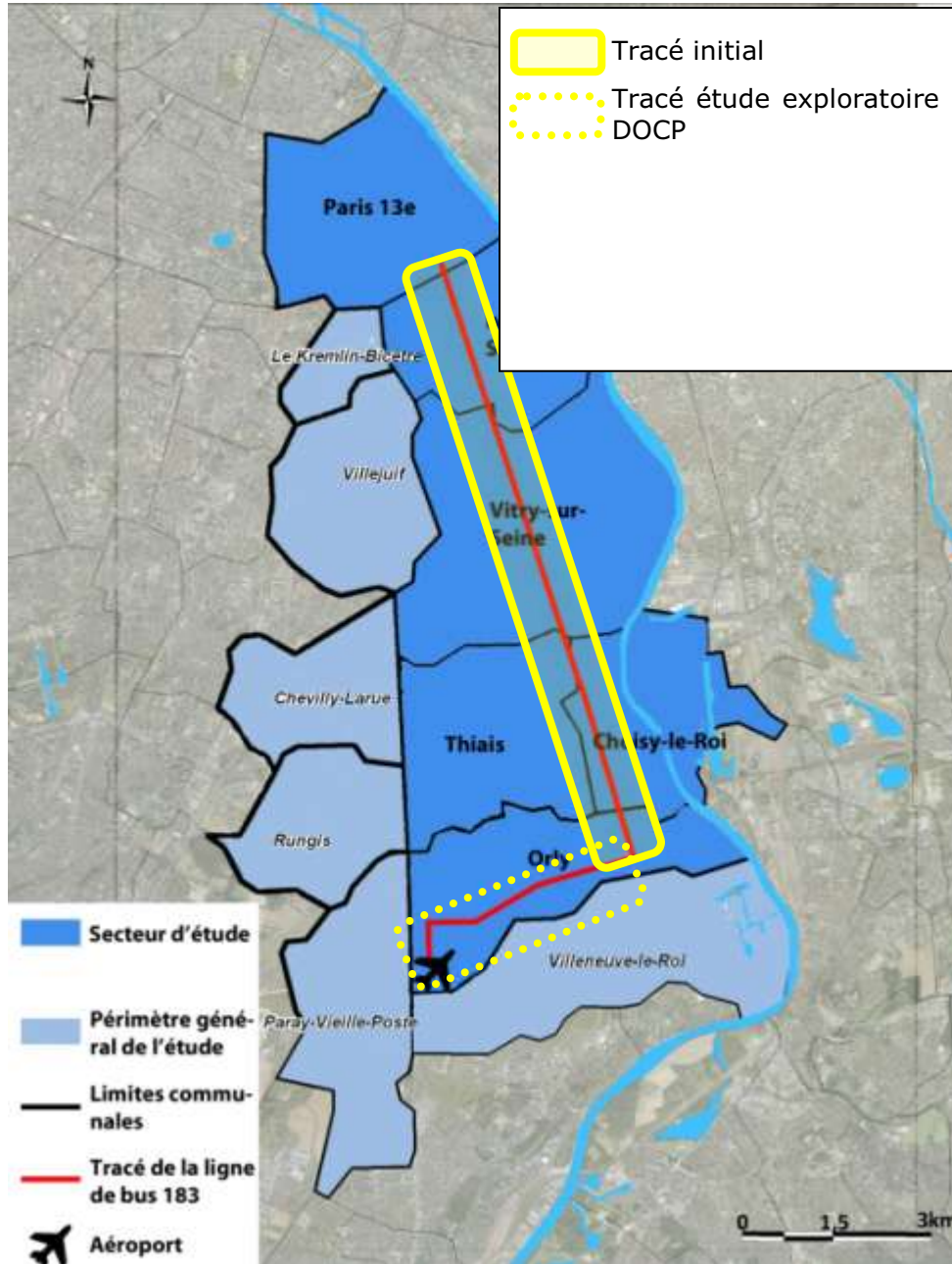
Tramway sur la RD 5 de Paris Porte de Choisy à Orly		Coût actualisé janv.-11				(202 M € janv. 07)
		238 M € courant				
Planning		2011	2012	2013	2014	Total
Phase	AMO Planning	AMO Planning	AMO Planning	AMO Planning	AMO Planning	
Etalement		10%	50%	20%	20%	€200 000
Phase	DOCP	DOCP	DOCP			
Etalement		30%	70%			€450 000
Phase	CP		CP			
Etalement			100%			€350 000
Phase	SDP		SDP	SDP	SDP	
Etalement			20%	70%	10%	€1 700 000
Phase	EUP				EUP	
Etalement					100%	€500 000
Phase	Provisions pour études complémentaires	Etudes Comp.	Etudes Comp.	Etudes Comp.	Etudes Comp.	
Etalement		20%	30%	40%	10%	€400 000
Total						
Total		235 000 €	1 225 000 €	1 390 000 €	750 000 €	3 600 000 €
%		6,5%	34,0%	38,6%	20,8%	100%

Annexe 6
Echéancier prévisionnel des appels de fonds pour le STIF
pendant la durée de la convention

Echéancier prévisionnel des appels de fonds en euros courants HT

		2012	2013	2014	2015	Total par financeur 2012-2015
Total		847 500 €	1 307 500 €	1 070 000 €	375 000 €	3 600 000 €
Etat	23,08%	195 577 €	301 731 €	246 923 €	86 538 €	830 769 €
Région	53,85%	456 346 €	704 038 €	576 154 €	201 923 €	1 938 462
CG 94	23,08%	195 577 €	301 731 €	246 923 €	86 538 €	830 769 €

Annexe 7
Cartographie du secteur d'étude / du tracé
(tracé initial et étude exploratoire DOCP)



Délibération N°2011/0778
Séance du 5 Octobre 2011

Schéma Directeur du matériel roulant
Acquisition d'un nouveau matériel RER



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° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France et en particulier les articles 6 et 33 ;
- VU** la délibération n° 2009/0576 du 8 juillet 2009 approuvant le Schéma Directeur du Matériel Roulant Ferroviaire ;
- VU** la délibération n° 2011/0039 du 9 février 2011 portant sur les conclusions du débat public et les décisions du STIF sur le prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest ;
- VU** le rapport n° 2011/0778 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 3 octobre 2011 et de la commission de la qualité de service du 28 septembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le cahier des charges fonctionnel du nouveau matériel RER, figurant au rapport joint, et le transmettre à la SNCF afin qu'elle engage les procédures d'acquisition de son ressort ;

ARTICLE 2 : d'approuver le principe du financement à hauteur de 100% de l'investissement pour 71 rames, à condition d'un engagement de la SNCF sur le transfert de propriété de ce matériel au STIF, à une échéance qui restera à fixer ;

ARTICLE 3 : de demander à la SNCF de prévoir au marché 1 tranche optionnelle correspondant aux besoins suivants, soit à minima :

- 53 rames pour le RER E, pour l'éventuel remplacement des rames MI2N circulant aujourd'hui sur la ligne, dès lors que la SNCF propose une réutilisation efficace de celles-ci ;
- 10 rames pour accroître le parc du RER D et RER E, sous réserve de confirmation de la faisabilité par la SNCF d'une exploitation avec un parc mixte et du bon dimensionnement du besoin ;
- 124 rames pour le remplacement anticipé des automotrices à deux niveaux du RER D, sous réserve de confirmation de l'opportunité par les études en cours dans le cadre du Schéma Directeur du RER D.

ARTICLE 4 : de demander à la SNCF d'étudier l'opportunité et les conditions d'un renouvellement anticipé du matériel roulant sur le RER C.

ARTICLE 5 : de demander à la SNCF d'examiner un scénario permettant d'accélérer la disponibilité de 6 rames Z2N du Nord Pas de Calais. Les coûts de rénovation et d'acquisition de ces rames seront comparés à d'autres scénarios d'acquisition de matériels neufs pour apprécier celui des scénarios qui apparaît le plus efficace.

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

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

Jean-Paul HUCHON

Délibération n° 2011/0779
Séance du 5 octobre 2011



**AVENANT N° 1 A LA CONVENTION DE
DELEGATION DE COMPETENCE A LA VILLE DE DOMONT
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL**

SERVICE REGULIER LOCAL DE DOMONT

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-1, L.1241-2, L.1241-3 et L.3111-14 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16 ;
- VU** la délibération n°2007/0048 du Conseil du STIF du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n° DEL-2010-141 du Conseil Municipal de Domont du 13 décembre 2010 ;
- VU** la délibération n°2011/0057 du Conseil du STIF du 9 février 2011 sur l'organisation de la desserte régulière locale de Domont ;
- VU** la délibération n°2011/0497 du Conseil du STIF en date du 1^{er} juin 2011 concernant l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** le rapport général sur le financement des dessertes locales du 1^{er} juin 2011 ;
- VU** le rapport n° 2011/0779 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 27 septembre 2011 et de la commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Est approuvée la modification de la convention de délégation de compétence conclue entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la ville de Domont le 29 avril 2011, pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local de type service régulier local.

ARTICLE 2 : La tarification applicable demeure la tarification francilienne.

ARTICLE 3 : L'avenant n°1 à la convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France à la Ville de Domont pour l'organisation et la mise en place de la desserte de niveau local, telle que définie à l'article 1^{er} de la présente délibération, est approuvé.

ARTICLE 4 : La participation du STIF au financement de cette desserte de niveau local est de 38 675 € (valeur 2011 TTC) ; elle est revalorisée chaque année selon la formule fixée dans l'avenant.

ARTICLE 5 : La directrice générale est autorisée à signer l'avenant n°1 de 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.

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 service régulier local
du 29 avril 2011**

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°2011/0379 du 1^{er} juin 2011, ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La commune de Domont, ayant son siège 47 rue de la Mairie à Domont (95330), et représenté par son Maire Jérôme CHARTIER, en vertu de la délibération n° DEL-2010-141 du 13 décembre 2010, ci-après désigné « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-1, L.1241-2, L.1241-3 et L.3111-14 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16 ;
- VU** la délibération n°2007/0048 du Conseil du STIF du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n° DEL-2010-141 du Conseil Municipal de Domont du 13 décembre 2010 ;
- VU** la délibération n°2011/0057 du Conseil du STIF du 9 février 2011 sur l'organisation de la desserte régulière locale de Domont ;
- VU** la convention de délégation de compétence en matière de transport à la demande du 29 avril 2011 ;
- VU** la délibération n°2011/0497 du Conseil du STIF en date du 1^{er} juin 2011 concernant l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;

Article 1^{er} – MODIFICATION DE LA PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DU SERVICE

L'article 8 de la convention de délégation de compétence conclue le 9 février 2011 et datée du 29 avril 2011 est supprimé et remplacé par le texte suivant :

Article 8 - Participation du STIF au financement du service (uniquement dans le cas de l'application de la tarification francilienne au minimum)

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 de Domont est fixée à 38 675 € en année pleine (valeur 2011 TTC).

La participation du STIF sera actualisée chaque année à la date anniversaire du démarrage du service comme suit :

Valeur en année pleine pour l'année N

=

Valeur en année pleine pour l'année N-1 X K_N

avec $K_N = 0,429 S_{N-1}/S_{N-2} + 0,088 C_{N-1}/C_{N-2} + 0,483 IPS_{N-1}/IPS_{N-2}$

S : Salaires, revenus et charges sociales - Salaires mensuels de base de l'ensemble des salariés (indices trimestriels) - Activités économiques - Transports et entreposage (www.indices.insee.fr; identifiant : 1567433)

C : indice mensuel Gazole (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641310)

IPS : indice des prix des services (www.indices.insee.fr ; identifiant : 641257)

Pour chaque indice I, In est la moyenne arithmétique de janvier N-1 à décembre N-1.

Article 2 – DISPOSITIONS GENERALES

Toutes les clauses de la convention du 29 avril 2011, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, restent applicables de plein droit jusqu'au 28 avril 2015.

Article 3 – APPLICATION DU PRESENT AVENANT

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

Fait à _____

Le _____

En double exemplaire,

Pour le STIF

Pour l'AOP

La Directrice Générale

Le Maire

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0780

Séance du 5 octobre 2011



**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE L'OREE DE LA BRIE
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL**

SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE PROXI'BUS

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 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°2007/0452 du Conseil du STIF du 11 juillet 2007 portant sur la délégation de compétence à la Communauté de communes de l'Orée de la Brie 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 de niveau local ;
- VU** la délibération n°2011/0383 du Conseil du STIF du 1^{er} juin 2011 concernant l'avenant n°1 à la convention de délégation de compétence à la Communauté de communes de l'Orée de la Brie ;
- VU** la délibération n°33 du Conseil communautaire de l'Orée de la Brie du 20 septembre 2011 ;
- VU** le rapport n° 2011/0780 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 27 septembre 2011 et de la commission de l'offre de transport du 28 septembre 2011 ;

CONSIDERANT que la convention de délégation de compétence précédente du 8 août 2007, approuvée par la délibération n°2007/0452 susvisée, a pris fin le 7 août 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La Communauté de Communes de l'Orée de la Brie 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 de transport à la demande, telle que décrite à l'article 2.

ARTICLE 2 : Le service de transport à la demande porte sur tout le territoire communautaire. Il permettra aux voyageurs d'aller d'un point d'arrêt à un autre sans itinéraire prédéfini. Le service effectué avec un véhicule de 9 places dont une pour PMR circulera toute l'année, du lundi au samedi (hors jours fériés), aux heures creuses de fonctionnement des lignes régulières. La répartition de ces heures est la suivante : 14h/18h le lundi, 10h/18h du mardi au vendredi. Les usagers réserveront leur déplacement par téléphone.

.../...

ARTICLE 3 : La convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile-de-France à la Communauté de Communes de l'Orée de la Brie pour l'organisation et la mise en place de la desserte de niveau local, telle que définie à l'article 2 de la présente délibération, est approuvée.

ARTICLE 4 : La participation du STIF au financement de cette desserte de niveau local est de 10 007 € (valeur 2011) ; elle est revalorisée chaque année selon la formule fixée dans la convention de délégation de compétence visée à l'article 3.

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.

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end, positioned below the printed name.

Convention de délégation de compétence en matière de transport à la demande

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41 avenue de Châteaudun à Paris (9^{ème}) (n° SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa Directrice Générale Madame Sophie MOUGARD, en vertu de la délibération n° 2011/0780 du 5 octobre 2011, ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Communauté de Communes de L'Orée de la Brie, ayant son siège 59 rue Pasteur 77170 BRIE-COMTE-ROBERT, et représenté par son Président, Monsieur André AUBERT, en vertu de la délibération n°33 du 20 septembre 2011, ci-après désigné « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-1, L.1241-2 et L.1241-3 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16 ;
- VU** la délibération n°2007/0048 du Conseil du STIF du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n° 2007/00452 du Conseil du STIF du 11 juillet 2007 portant sur la délégation de compétence à la communauté de communes de l'Orée de la Brie pour l'organisation d'une desserte de niveau local ;
- VU** la délibération n°2011/0497 du Conseil du STIF en date du 1^{er} juin 2011 concernant l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°2011/0383 du Conseil du STIF du 1^{er} juin 2011 concernant l'avenant n°1 à la convention de délégation de compétence à la Communauté de communes de l'Orée de la Brie ;
- VU** la délibération n°33 du Conseil communautaire de L'Orée de la Brie du 20 septembre 2011 ;

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 et la loi

n° 2009-1503 du 8 décembre 2009, et codifié dans la partie législative du code des transport.

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 (ci-après désignée AOP) par l'article 1^{er} de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 (codifié à l'article L.1241-3 du code des transports) et par le décret du 10 juin 2005. En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France, le STIF peut organiser des services de transport à la demande.

Conformément à l'article 1^{er}-II de l'ordonnance précitée (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.

Dans la continuité de la délégation de compétence précédente du 8 août 2007, qui a pris fin le 7 août 2011, cette nouvelle délégation s'inscrit dans une volonté d'améliorer l'offre de transport et de mieux répondre aux attentes des usagers.

Dans cette optique, la délégation de compétence consentie par le STIF à l'AOP a notamment pour objectif de favoriser l'adéquation entre l'offre et la demande de transport, de renforcer la qualité de service et de permettre une allocation des ressources plus proche des besoins locaux.

Titre I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1 - Objet

La présente convention a pour objet de définir les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de service de transport à la demande, ainsi que les modalités juridiques et financières de cette délégation de compétence.

La délégation de compétence porte sur les services dont la liste figure à l'Article 5.1. Elle n'emporte pas délégation de compétence sur l'ensemble du territoire de l'AOP. En cas de nouveaux services à créer, le périmètre de la présente délégation pourra être élargi par avenant.

Le STIF délègue à l'AOP les compétences définies à l'Article 5.2. Ces compétences sont principalement de définir le contenu du service, d'en organiser la mise en œuvre et d'en désigner l'exploitant. Il est rappelé que compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert complet de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'Article 15, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2 - Durée

La présente convention prend effet à compter de sa date de notification par lettre recommandée avec accusé de réception par le STIF à l'AOP. Elle est conclue du 8 août 2011 au 31 décembre 2017.

Article 3 - Principes généraux

Article 3.1 - Principe d'exclusivité de l'AOP

Dans les limites fixées à la présente convention et, sauf dispositions législatives et réglementaires contraires, les compétences déléguées sont, pendant la durée de la présente convention, exclusivement exercées par l'AOP.

Article 3.2 - Principe de coopération et de transparence

Les parties mettent tout en œuvre pour assurer une coopération et une transparence permanente dans l'exécution de la présente convention.

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion. Elle produit chaque année avant le 1^{er} avril au STIF un rapport d'exercice des compétences déléguées conformément aux dispositions de l'Article 10.

Article 4 - Droits et obligations du STIF

Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, est garant de la politique régionale des transports et en assure la cohérence :

- Il établit et tient à jour le plan régional des transports, après avis des collectivités locales et de leurs groupements.
- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le cahier des charges relatif à l'exploitation de services de transport à la demande figurant en Annexe I de la présente convention.
- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services.
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.
- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.
- En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :
 - participe au financement des services en fonction de critères d'éligibilité aux financements et de modalités définis au Titre II de la présente convention,
 - contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP les conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
 - étudie toute demande de modification de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
 - propose des solutions en cas de différends avec les exploitants.

Article 5 - Droits et obligations de l'AOP

Article 5.1 - Services faisant l'objet de la délégation de compétence

En vertu de la présente convention, l'AOP est responsable de l'organisation du service de transport à la demande décrit ci-dessous.

L'AOP offrira un service de transport à la demande sur tout le territoire communautaire. Il permettra aux usagers d'aller de l'arrêt le plus proche de leur point de départ à l'arrêt le plus proche de leur point d'arrivée, ceux-ci étant surtout des équipements d'intérêt communautaire. Le service fonctionnera tout au long de l'année, du lundi de 14h à 18h et du mardi au vendredi de 10h à 18h, aux heures creuses. Les usagers réserveront par téléphone, auprès du transporteur, leur déplacement. Pour ce service, l'AOP possède un véhicule de 9 places, dont une pour PMR, dont la gestion sera confiée au transporteur.

Article 5.2 - Compétences déléguées

L'AOP s'engage à assurer les compétences suivantes qui lui sont déléguées par le STIF :

- La continuation de l'exploitation des services visés au 5.1.
- 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 service en régie,
- soit de confier par la signature d'une convention à durée déterminée l'exploitation du service à une entreprise ou une association après une procédure de mise en concurrence.

Dans le second cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur et sous sa responsabilité, la procédure de passation de la convention d'exploitation. Dans ce cadre, elle s'engage à rechercher le meilleur rapport qualité/coût.

La convention passée entre l'AOP et le transporteur doit être transmise au STIF pour information dans le mois suivant la notification au transporteur. Sa durée ne peut excéder le terme de la présente convention.

Afin que le STIF puisse tenir à jour le plan régional des transports conformément à l'article 4 de la présente convention, l'AOP s'engage à transmettre au STIF :

- En cas de régie :
 - la délibération mettant en place ladite régie,
 - l'inscription au registre des transports de la régie.
- En cas de convention avec un tiers :
 - La délibération approuvant le choix de l'exploitant ainsi que les modalités d'exploitation du service et autorisant l'AOP à signer ladite convention,
 - La convention exécutoire signée des parties accompagnée de l'acte constatant son entrée en vigueur.
- En cas de régie et de convention avec un tiers :
 - L'acte justifiant la date de mise en service du service,
 - Tous les autres actes que l'AOP estimera utile de devoir transmettre au STIF ou que le STIF demandera expressément à l'AOP.

Article 5.4 - Retard dans la mise en service

Dans l'hypothèse où l'AOP ne respecterait pas la date de mise en service prévue à l'Article 5.2, elle prévient sans délai le STIF afin que les parties se rapprochent pour envisager :

- Soit un report de la date de mise en service par la conclusion d'un avenant à la présente convention,
- Soit la résiliation de la présente convention dans le cadre des dispositions de l'Article 15.2 ; dans cette hypothèse les parties ne sont pas tenues de respecter le préavis de 8 mois.

Titre II - TARIFICATION ET FINANCEMENT DU SERVICE

Article 6 - Tarification applicable

La tarification applicable aux services visés à l'Article 5.1 est la tarification francilienne. Les services sont accessibles avec les produits tarifaires suivants :

- Les forfaits d'une durée égale ou supérieure à une semaine autres qu'Emeraude et Rubis,
- La carte Emeraude pour les dessertes situées dans Paris et la carte Rubis pour les dessertes situées hors Paris,
- Les forfaits journaliers et touristiques,
- Les tickets t+ et les tickets d'accès à bord.

Les recettes tarifaires, perçues avec le système de billetterie, représentent la contribution des voyageurs au financement des services décrits dans la présente convention.

Toute modification des règles tarifaires devra faire l'objet d'un avenant, sous réserve du respect des conditions techniques nécessaires à leur application.

L'AOP s'engage par ailleurs à ne pas appliquer de réductions, par rapport aux tarifs fixés, qui ne seraient pas mentionnées dans la présente convention.

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

L'AOP adhère à la charte du système télébillettique NAVIGO, jointe en Annexe II de la présente convention, et s'engage à la respecter.

L'AOP mandate le STIF pour se faire représenter au sein des comités mentionnés dans la charte.

Elle s'engage en outre, à faire respecter la dite charte par toute personne, physique ou morale, qu'elle autorise à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système NAVIGO, en intégrant des dispositions en ce sens dans les contrats qu'elle passe avec ces personnes.

Article 7 - Financement par l'AOP

Sous réserve des dispositions de l'Article 8, l'AOP supporte toutes les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées : les contributions versées par l'AOP sont la contrepartie de la réalisation des services délégués, et notamment, des obligations de service public incombant à l'exploitant.

Article 8 - Participation du STIF au financement du service

Le STIF participe au financement des services qui satisfont les critères définis dans la délibération n° 2007/0048 de son Conseil du 14 février 2007.

La participation du STIF au financement des services de transport à la demande de la Communauté de communes de l'Orée de la Brie est fixée à 10 007 € en année pleine (valeur 2011 TTC).

La participation du STIF sera actualisée chaque année à la date anniversaire du démarrage du service comme suit :

Valeur en année pleine pour l'année N

=

Valeur en année pleine pour l'année N-1 X K_N

avec $K_N = 0,429 S_{N-1}/S_{N-2} + 0,088 C_{N-1}/C_{N-2} + 0,483 IPS_{N-1}/IPS_{N-2}$

S : Salaires, revenus et charges sociales - Salaires mensuels de base de l'ensemble des salariés (indices trimestriels) - Activités économiques - Transports et entreposage (www.indices.insee.fr; identifiant : 1567433)

C : indice mensuel Gazole (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641310)

IPS : indice des prix des services (www.indices.insee.fr ; identifiant : 641257)

Pour chaque indice *I*, *In* est la moyenne arithmétique de janvier N-1 à décembre N-1.

Article 9 - Modalités de règlement de la participation du STIF

La participation du STIF au titre de l'Article 8 est facturée par l'AOP à la fin de chaque trimestre. La facture est présentée par l'AOP au plus tard 45 jours après la fin de chaque trimestre.

Le 1^{er} versement de la participation du STIF est conditionné à la notification par l'AOP au STIF de la date de mise en place du service de transport à la demande.

Domiciliation bancaire :

Titulaire du compte : Communauté de communes de L'Orée de la Brie

Domiciliation bancaire : Banque de France / Trésorerie de Brie-Comte-Robert

Code Banque : 30001

Code Guichet : 00525

N° de compte : C7730000000

Clé RIB : 61

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 déferés au Tribunal Administratif de Paris.

Fait à _____

Le _____

En double exemplaire,

Pour le STIF

La Directrice Générale

Pour l'AOP

Le Président

ANNEXE I
CAHIER DES CHARGES APPLICABLE
EN MATIERE DE TRANSPORT A LA DEMANDE

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

- Existence et consistance des besoins de déplacements

La Communauté de communes de l'Orée de la Brie est le fruit du regroupement de trois communes situées au centre ouest de la Seine-et-Marne : Brie Comte Robert, Chevry Cossigny et Servon.

Cet établissement public de coopération intercommunale a été créé le 1^{er} janvier 2004 par un arrêté préfectoral du 5 décembre 2003.

La Communauté de communes de l'Orée de la Brie est la continuation et le développement d'une très ancienne collaboration entre les trois communes membres pas le biais de syndicats intercommunaux : le syndicat de la piscine, le syndicat du COSEC (gymnase du collège Arthur Chaussy), le syndicat d'étude et de programmation (Smep), et enfin le syndicat des transports urbains (Smera).

Ces structures pourvoyeuses d'économies d'échelle ont été supplantées par le nouvel espace de gestion politique et publique qu'est la Communauté de communes de l'Orée de la Brie.

La Communauté s'étend sur les 3 communes précitées, au centre de la zone naturelle d'équilibre situées entre les deux villes nouvelles de Sénart et Marne-la-Vallée. Elle jouxte la Francilienne et est située à 20 km de Melun et à 30 km de Paris.

Ce territoire, encore à dominante agricole, subit depuis une décennie une certaine pression foncière issue du desserrement de l'agglomération parisienne.

La Communauté, de taille plutôt modeste, connaît une évolution dynamique, due notamment à son offre en matière économique et d'équipements publics.

Une population encore modeste au développement dynamique

Les trois communes composant la Communauté disposent de caractéristiques relativement différentes et se présentent ainsi :

BRIE COMTE ROBERT, chef-lieu de canton, dispose de 16 192 habitants (recensement 2008). Installée en bordure de l'ancienne voie reliant Paris à la Bourgogne, elle a connu un rayonnement important tout au long du Moyen Age, grâce notamment à ses marchés à blé. L'arrivée du chemin de fer a marqué une deuxième étape dans le développement urbain de la Commune, qui s'est fait de manière concentrique autour du centre ancien.

Depuis 1970, Brie Comte Robert connaît un développement qui se traduit par la construction de lotissements et de quelques ensembles collectifs peu denses.

Aujourd'hui, la ville est le centre administratif et économique de la Communauté.

CHEVRY COSSIGNY est un bourg de 3 702 habitants situé dans un environnement rural. Initialement développée le long de la RD216 reliant Brie Comte Robert à Gretz-Armainvilliers, la Commune s'est ensuite étendue sous la forme d'habitats pavillonnaires.

SERVON, forte de 2 959 habitants, a toutes les caractéristiques des villes situées en limite de l'extension de l'agglomération parisienne. Historiquement implantée en bordure du Réveillon, la Commune s'est développée en liaison avec la RN19 et présente aujourd'hui le visage d'une ville constituée de quartiers pavillonnaires autour d'un centre ancien.

La COMMUNAUTE DE COMMUNES DE L'OREE DE LA BRIE représente donc de 22 853 habitants (recensement 2008 sans double compte). Elle est le reflet d'un fort dynamisme (13 595 habitants en 1982) engendré par l'urbanisation nouvelle. Cette situation devrait se stabiliser, les communes de Chevry Cossigny et de Servon disposant d'un habitat pavillonnaire qui ne peut plus être étendu. Quant à Brie Comte Robert, elle compte environ 20% de logements sociaux et dispose de terrains encore urbanisables. Cependant les trois communes pourraient connaître une densification de leur habitat existant.

Un des objectifs prioritaires lors de la mise en place de la Communauté portait sur la volonté de créer un nouveau sentiment d'appartenance.

Ce sentiment d'appartenance ne peut exister que grâce à la mise en place d'un lien entre les personnes et les équipements, permettant ainsi de créer une réelle intercommunalité.

Ainsi, se prolonge la volonté des élus locaux de fédérer les individualités des différentes communes et de démocratiser l'action intercommunale en la rendant plus lisible pour les habitants.

Dans cet esprit, il est vite apparu nécessaire de créer un lien matériel entre les habitants, et ce lien passe inmanquablement par la mise à disposition d'une offre en transport à même de permettre aux habitants d'accéder aisément aux équipements administratifs, sociaux, économiques,...

C'est à cette volonté que répond le projet de poursuivre le service de transport à la demande mis en place depuis 2007 sur le territoire de la Communauté de communes de l'Orée de la Brie.

Un pôle économique local doté d'importants équipements publics

Au plan local, la Communauté représente un véritable pôle économique.

Ainsi le taux d'emploi sur le territoire de la Communauté, ramené à la population active ayant un emploi était de 76,2% en 2008.

De plus, les trois communes membres accueillent chacune des zones d'activités (cinq existantes : 3 sur Brie Comte Robert, une sur Chevry Cossigny et une sur Servon), et trois projets sont en cours de création.

Par ailleurs, la RN19 (RD319 en traversée de Brie-Comte-Robert) a fait germer en son pourtour une importante zone commerciale, artisanale et de services, qui s'étend de Servon au centre de Brie Comte Robert, et dont l'intérêt porte bien au-delà des limites intercommunales.

A cet ensemble économique et commercial important qui offre des emplois et qui constitue des lieux de destination, s'ajoute un nombre important d'équipements publics intéressant l'ensemble de la population de la communauté.

Ainsi, au travers de ses trois communes membres, la Communauté dispose d'une richesse en matière d'équipements publics. En plus des traditionnels équipements de services publics (Trésorerie, ANPE, poste de Police Nationale, DDE, service incendie,

service des eaux), la Communauté dispose de nombreux équipements, aux vocations suivantes :

- scolaire (deux collèges, un lycée d'enseignement général et un agricole),
- sociale (un hôpital local, trois maisons de retraite ou foyers pour personnes âgées),
- sportive (7 gymnases, 6 terrains de sports, 12 terrains de tennis, une piscine, deux salles de musculation, 3 salles d'arts martiaux et de combats et une salle de danse)
- culturelle (un cinéma, une médiathèque, deux bibliothèques, un centre culturel).

Cette offre riche et diversifiée a été complétée par de nouveaux équipements communautaires (un gymnase réalisé à Brie Comte Robert, une aire de sports et de loisirs à Servon et un équipement multisports à Chevry Cossigny) ou au rayonnement communautaire (Le Safran, nouvelle salle des fêtes de Brie Comte Robert).

Enfin, la Communauté dispose d'un potentiel touristique important et pourrait devenir un centre d'intérêt régional grâce au patrimoine historique de Brie Comte Robert qui poursuit une politique de restauration et de mise en valeur et qui sera accompagnée par la sollicitation du label « Ville d'Art et d'Histoire ».

Cette attractivité économique et touristique génère un important besoin en termes de transport. De plus, l'offre en équipements publics doit pouvoir être accessible à tous. Cependant, les lignes régulières existantes ne répondent pas totalement à la demande des habitants.

- circonstances de temps et de lieu

Actuellement, l'offre en transport en commun est principalement dirigée vers les gares RER de Boissy-Saint-Léger, Combs-la-Ville et Ozoir-la-Ferrière, ainsi que vers Melun et Noisiel.

La Communauté de communes, et plus particulièrement Brie Comte Robert, constitue ainsi un nœud dans le maillage du territoire en transport en commun, concrétisé par la réalisation, avec le soutien financier du STIF et de la Région, d'une aire de correspondance des lignes de bus.

Cependant, ce maillage n'est pas organisé de manière à offrir à la population de l'ensemble de la Communauté une desserte locale rapide vers les équipements et zones d'attractivité du territoire communautaire, et a donc été complété.

La desserte ferrée de la Communauté

Bien qu'il existe des gares sur le territoire de la Communauté de Communes de l'Orée de la Brie, vestiges de l'ancienne voie ferrée reliant Paris Bastille à Verneuil l'Etang, et que la voie TGV passe au Nord de Brie Comte Robert et au Sud de Servon, la Communauté n'est absolument pas desservie par une voie ferrée.

La Communauté de communes de l'Orée de la Brie est desservie indirectement par différentes gares RER, sur plusieurs lignes :

- Boissy-Saint-Léger et Noisiel pour la ligne A
- Combs-la-Ville et Lieusaint-Moissy pour la ligne D
- Ozoir-la-Ferrière pour la ligne E

La desserte départementale ou interdépartementale en autobus de la Communauté

Il existe sept lignes d'autobus qui desservent la Communauté de Communes de l'Orée de la Brie :

Les lignes exploitées par la SETRA (au nombre de 4) :

- Ligne n° 40 07 (Combs-la-Ville – Brie-Comte-Robert)
- Ligne n° 40 10 (Noisiel – Lieusaint-Moissy)
- Ligne 40 21 (Créteil – Guignes)
- Ligne 40 23 (Créteil – Brie-Comte-Robert)

Deux lignes exploitées par les N°4 Mobilités :

- Lignes n° 14 (Ozoir-la-Ferrière – Brie-Comte-Robert)
- Ligne n° 6 (Brie-Comte-Robert – Melun ; à vocation scolaire)

Une ligne exploitée par VEOLIA :

- Ligne n°16 Seine et Marne Express

Ces lignes répondent globalement aux besoins de déplacement domicile/travail ou scolaire, mais ne suffisent pas à répondre aux attentes des habitants sur le territoire de la Communauté de Communes, particulièrement aux heures creuses.

Les transports à objectifs locaux ou intercommunaux

Aussi, la commune de Brie Comte Robert d'une part et la Communauté de communes de l'Orée de la Brie d'autre part, ont créé une nouvelle offre de transport spécifique.

Ainsi, la commune de Brie Comte Robert permet à ses administrés d'avoir recours aux services d'un véhicule particulier (la « Petite voiture Jaune ») et d'un minibus (le « Brie Bus »). Le premier service est géré par le CCAS de la ville et répond à des besoins en transport émis principalement par des personnes âgées pour se déplacer au sein de la Commune. Le « Brie Bus », quant à lui, est un service de transports réguliers et gratuit, interne à Brie Comte Robert et qui fonctionne les mardis, vendredis, samedis et dimanches pour rallier le centre ville.

2. ORGANISATION DU TRANSPORT

2.1. Conditions générales d'exploitation

2.1.1 Zone géographique desservie

La desserte portera exclusivement sur le territoire des trois communes membres de la Communauté de communes de l'Orée de la Brie : Brie Comte Robert, Chevry Cossigny et Servon.

2.1.1. Ayants droit

Toute personne désirant effectuer un trajet à l'intérieur des limites géographiques de la Communauté de communes.

Les publics les plus spécifiquement visés sont : les personnes âgées, les collégiens et lycéens en sortie d'établissements aux heures creuses et les personnes ne disposant pas de véhicule. Les déplacements se feront surtout pour des motifs personnels, scolaires, culturels et sportifs et très peu pour des motifs professionnels.

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

- pôles générateurs de déplacement

Les principaux pôles desservis sont les zones commerciales (accès aux grandes surfaces de Brie-Comte-Robert et Servon), le marché alimentaire de Brie-Comte-Robert (qui se tient les mardis, vendredis et dimanches), le lycée de Brie-Comte-Robert aux heures creuses, le cinéma (notamment le samedi après-midi) et le centre médical de Forcilles.

- points d'arrêts desservis

L'ensemble des points d'arrêts des lignes régulières seront desservis. Certains points seront créés dans les zones mal desservies, de façon à ce que chaque habitant soit à une distance raisonnable d'un arrêt.

L'identification des dessertes a été effectuée avec pour objectif de répondre aux besoins locaux. Ainsi tous les équipements, publics ou privés, porteurs d'une demande à caractère intercommunal, sont appelés à être desservis. Les dessertes sont axées sur un meilleur accès aux équipements de leur commune respective par les habitants, mais surtout sur la volonté de rapprocher les habitants des équipements communautaires ou à vocation communautaire, à savoir :

Desserte de Brie Comte Robert et vers :

- Le centre équestre de Chevry Cossigny
- Le centre médical des Forcilles
- Le Centre Commercial de la Haie Passart (grande surface alimentaire, d'habillement et de bricolage)

Depuis Chevry Cossigny et Servon, vers :

- La piscine
- Le gymnase
- Le cinéma
- Les collèges et lycées à certaines heures
- Les zones commerciales (Haie Passart, Pasteur, 4 Vents à Brie Comte Robert / Intermarché et Truffaut à Servon)
- Le marché de Brie Comte Robert
- Le Trésor Public
- Le poste de la Police Nationale
- L'Unité d'Action Sociale
- L'Hôpital Local (A.D.C.77)
- Les Médecins spécialisés
- Le pôle d'échange de bus de Brie Comte Robert
- La crèche intercommunale et le centre médical de Forcilles

A proximité immédiate de chacun de ces équipements, un arrêt serait créé et l'ensemble des arrêts des lignes régulières seraient desservis.

Cependant, cette offre ne serait pas suffisante. Aussi, afin de renforcer l'accessibilité à ce mode de transport, des arrêts seront créés, particulièrement dans les lotissements excentrés, là où aucun équipement n'est présent, ceci afin de permettre à chaque habitant de n'être qu'à quelques centaines de mètres d'un arrêt.

- amplitude du service

Le service sera offert toute l'année, du lundi au samedi (hors jours fériés), à raison de 7 heures par jour, aux heures creuses de fonctionnement des lignes régulières. La répartition de ces heures est la suivante : 14h/18h le lundi, 10h/18h du mardi au vendredi.

2.1.3. Matériel roulant

Le véhicule permettant d'assurer le service a été acheté neuf par la Communauté et mis en gestion auprès du transporteur choisi après appel d'offres. Le véhicule dispose de 9 places, dont une pour le conducteur et une pour PMR. Une rampe latérale motorisée permet l'accès au véhicule pour les PMR. Un système de téléticket est installé dans le véhicule.

Dans le contrat liant la Communauté au transporteur, une clause prévoit que ce dernier dispose d'un véhicule de remplacement adéquat à même d'assurer le service en cas d'indisponibilité du véhicule de base.

2.1.4. Centrale de réservation

Le service ne desservant que trois communes et n'étant assuré que par un seul véhicule, aucune centrale de réservation ne sera acquise. La réservation sera simplifiée et se fera par une personne employée par le transporteur. La personne récupèrera les appels téléphoniques, tiendra le registre des utilisateurs et établira les plannings de déplacement.

2.2. Qualité de service

2.2.1. Délais de réservation

Le délai de réservation maximum sera la veille au matin précédent le transport. Ce délai pourra être raccourci en concertation avec le transporteur et sera contractualisé avec lui.

2.2.2. Information voyageurs

Le service fonctionnera du lundi (14h/18h) et du mardi au vendredi (8h/18h). Il n'y a pas de plan de ligne mais un nuage d'arrêts desservis, et qui visent à amener les usagers vers les points d'arrêt situés à proximité des équipements d'intérêt communautaire. Un dépliant expliquant le fonctionnement de la ligne et ses arrêts a été édité. Il est mis à disposition dans les lieux publics (administrations, commerces,...).

Chaque point d'arrêt dispose du logo du service et d'informations essentielles (numéro de téléphone et horaires de service). Les points d'arrêts des lignes régulières auront une signalétique supplémentaire. Les points d'arrêts sont symbolisés notamment par des panneaux fixés à des candélabres existants.

Les arrêts, les modalités de fonctionnement et les tarifs sont affichés à l'intérieur du véhicule.

Le service bénéficiant d'une participation importante du Conseil Général de Seine et Marne, et dans le cadre de la politique des transports de celui-ci, une charte graphique unique pour tous les services de TAD du département a été reprise par l'Orée de la Brie. Le véhicule a donc été habillé en conséquence.

Par ailleurs, le véhicule accueille une signalétique symbolisant la participation de la Région et du STIF.

Le numéro de téléphone de réservation et les horaires sont repris sur le véhicule.

2.2.3. Continuité du service et exigences de qualité

A chaque manquement avéré et non justifié au contrat (retards, horaires, entretien du véhicule, transmission des statistiques,...) la Communauté pourra appliquer une pénalité qui se sera déduite de la facture mensuelle du transporteur.

Contractuellement le transporteur devra veiller à disposer d'un véhicule de remplacement afin d'assurer la continuité du service. Le véhicule devra être adapté au service. Le transporteur devra justifier à l'AOP les raisons de l'indisponibilité du véhicule. Le transporteur aura l'obligation d'informer personnellement chaque utilisateur en cas d'annulation du service. En cas de répétition de l'impossibilité d'effectuer le service, l'AOP pourra avoir recours à un autre prestataire, au frais du titulaire.

Selon les statistiques rendues, au vu du rapport d'activité, au vu de l'état du véhicule, et en fonction des plaintes reçues par la Communauté, le taux d'actualisation annuel des prix du transporteur sera pondéré de 0,9 à 1,1.

3. ECONOMIE GLOBALE DU SERVICE

3.1. Estimation du trafic

Pour ce service de transport, la fréquentation est estimée à environ 4 000 voyages par an, pour une population totale de 22 000 habitants.

Ces 4 000 voyages annuels se décomposeraient ainsi :

- 1 200 voyages en direction du marché de Brie-Comte-Robert, soit 24 voyages pour les villes de Chevry-Cossigny et Servon, correspondant à 6 personnes faisant l'aller-retour pour chaque ville, à raison de deux matinées par semaine.
- 400 voyages de lycéens : Chevry-Cossigny et Servon ont 250 lycéens à Brie-Comte-Robert, soit 15% des effectifs. Le TAD pourra desservir les entrées de 10h et 13 et la sortie de 14h30, qui ne disposent pas de moyen de transport. Deux classes seraient concernées pour chaque créneau soit 60 élèves. Soit un potentiel de 15% de 60 = 9, la moitié serait captée par le TAD. En conséquence : 37 semaines de cours x 3 créneaux x 4 élèves = 444 voyages, arrondi à 400.
- 1 200 voyages de personnes âgées : la « voiture jaune » du CCAS transporte 2400 personnes par an pour 14 000 habitants. Par comparaison, et en prenant en compte les 6000 habitants de Chevry-Cossigny et Servon, on arrive à 600 personnes soit 1200 voyages.
- 1 200 voyages occasionnels : la communauté dispose d'environ 7 400 foyers, 20% n'ont pas de véhicule, soit au moins 1 480 utilisateurs potentiels du TAD. Le TAD capterait 40% d'utilisateurs uniques, soit environ 1200 voyages.

Compte-tenu de la population desservie, ces 4 000 voyages devraient se répartir à 50% pour les abonnements franciliens et 50% pour les tickets T et les tickets vendus à bords des véhicules. Ces 2 000 voyages effectués par le biais de tickets, se répartiraient à 20% en Ticket T acquis dans le circuit de distribution normal et 30% acquis dans le véhicule auprès du conducteur.

Le service fonctionnant aux heures creuses des lignes régulières, il y aura peu de report.

3.2. Niveau d'offre

Le service de transport à la demande de l'Orée de la Brie a été créé, créé quasi ex nihilo, à partir des seules données des transports réguliers et de l'offre de transport complémentaire offert par la ville de Brie-Comte-Robert.

Le service fonctionne le lundi de 14h à 18h et du mardi au samedi de 10h à 18 heures par jour, toute l'année, hors jours fériés.

Annuellement, le service de transport fonctionnera donc environ 1 750 heures.

A raison de 3 courses par heures, dont la distance moyenne serait de 4 kilomètres, le kilométrage annuel est estimé à 21 000.

A cela s'ajoute un haut le pied important de 40%, et basé sur des données d'un service de transport à la demande de Seine-et-Marne.

En conséquence, le kilométrage annuel total estimatif serait de $21\ 000 + 40\% = 35\ 000$ kilomètres.

La Communauté de communes de l'Orée de la Brie est constituée de 3 membres : Brie-Comte-Robert, Chevry-Cossigny et Servon.

La distance la plus élevée entre deux communes est de 7,5 kilomètres.

Le transport s'adressant majoritairement à des déplacements entre deux communes, à partir des zones les plus peuplées vers les zones accueillant des équipements d'intérêt communautaire, la distance moyenne parcourue lors d'un voyage serait de 4 kilomètres.

Une section de transport correspondant à 2,5 kilomètres, le sectionnement moyen pour l'ensemble des courses serait de 2.

3.3. Tarification

Le service de TAD de l'Orée de la Brie sera accessible aux usagers selon les mêmes modalités que les transports franciliens. Ainsi, le service sera librement accessible aux détenteurs d'un titre de transport en cours de validité (carte Orange, carte Imagin'R, carte Rubis, carte Intégrale), aux personnes ayant acquis un ticket T dans le réseau de distribution classique (gares, bureaux de tabac,...). Le titre de transport sera validé et comptabilisé par un système de télébillettique.

L'exploitant sera également autorisé à vendre des tickets unitaires à l'intérieur du véhicule, selon la tarification francilienne en vigueur. Ces ventes constitueront des recettes directes qui seront déduites de la facturation du prestataire.

4. MODALITES D'EXPLOITATION

4.1. Exploitation par un tiers

Afin de choisir l'exploitant de ce service de transport à la demande, la Communauté engage une procédure de mise en concurrence, en respect du Code des marchés publics, en vue du renouvellement du service existant.

Le contrat avec l'exploitant serait d'une durée d'un an, avec possibilité de le renouveler par voie expresse à trois reprises maximum.

Le contenu intégral du présent dossier sera repris dans l'appel d'offre et donc dans le contrat liant la Communauté à l'exploitant de la ligne.

4.2 Modalités de paiement par la collectivité

Paiement mensuel sur facture, par virement administratif à 30 jours, reprenant les frais fixes annualisés (assurance, réservation, entretien du véhicule,...) et les frais kilométriques.

ANNEXE II

TRANSPORTS PUBLICS D'ÎLE-DE-FRANCE

Charte du système télébillettique Navigo

/-/-/

PREAMBULE

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

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

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports, le STIF est garant de la sécurité et de l'interopérabilité de ce système tant vis à vis des éléments internes au système Navigo, que vis à vis d'éléments externes (gestion d'interfaces avec d'autres systèmes billettiques non franciliens ou avec des services autres que le transport collectif). Pour cela, en étroite collaboration avec les exploitants des réseaux de transports collectifs franciliens et Adhérents à la présente Charte, le STIF établit les règles communautaires fonctionnelles, techniques et de sécurité pour assurer le bon fonctionnement du système Navigo dont la mise en œuvre relève de la responsabilité des exploitants.

CHAPITRE I – OBJET DE LA CHARTE

Article 1 – Périmètre et caractéristiques du système Navigo¹

Le système Navigo est le système d'information en charge de la gestion des produits tarifaires télébillettiques de transports publics franciliens.

Comme tout système d'information, il correspond à un ensemble organisé de ressources (personnel, données, procédures, matériel, logiciel...) permettant d'acquérir, de stocker, de structurer, de superviser, de sécuriser, de transporter, de diffuser et de communiquer les informations billettiques, sous forme de textes ou de données codées, auprès des Adhérents à la présente Charte et des usagers des transports publics franciliens.

Le système Navigo se compose des éléments suivants :

- Les produits Navigo (matériels et logiciels) utilisés par les usagers :
 - tout "support Navigo", correspondant aux différents composants électroniques ou logiciels contenant les droits et titres de transport des usagers (exemple : Pass Navigo) ;
 - tout équipement ayant pour fonction de lire, valider, vendre, contrôler, opérer une action de SAV sur un support Navigo ;

¹ Navigo est une marque du STIF

- tout module de sécurité correspondant aux différents composants électroniques contenant les secrets Navigo, c'est-à-dire les clés de chiffrement de l'application télébilletique francilienne.
- Les différents systèmes informatiques et de télécommunications (matériels et logiciels) mis en œuvre et utilisés par les Adhérents et traitant des données Navigo (données usagers, données supports, données de validation, données de vente, données de contrôle, données de SAV, données de supervision...).
- Les référentiels d'interopérabilité de Navigo contenant les règles techniques et fonctionnelles communes de Navigo destinés à assurer l'interopérabilité :
 - le RCTIF ;
 - le RTTIF.
- Les moyens en personnels et les procédures pour :
 - les processus d'achat des différents produits Navigo (cartes et SAM) et des éléments des systèmes d'information et de télécommunication dédiés à Navigo ;
 - la mise en œuvre du système Navigo (spécifications, développements, recette) ;
 - l'exploitation et la maintenance des différents équipements et systèmes informatiques et de télécommunications Navigo ;
 - la gestion des opérations inhérentes au cycle de vie des supports et modules de sécurité Navigo (fabrication, personnalisation, transfert, stockage, distribution, utilisation, destruction) ;
 - le traitement des données à caractère personnel ;
 - la lutte contre la fraude (contrôle, mise en opposition...) ;
 - le traitement des évolutions du système Navigo.

Article 2 - Objet

Afin d'organiser la sécurité et l'interopérabilité du système Navigo, la présente Charte fixe les modalités :

- de pilotage et de coordination du système Navigo (Chapitre II) ;
- de définition et d'application des règles d'élaboration et de mise en œuvre du système Navigo (Chapitre III) ;
- de contrôle du système (Chapitre IV) ;
- de traitement des incidents pouvant avoir une portée communautaire (Chapitre V).

Article 3 - Définitions

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

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

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

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

« RCTIF » : Le Référentiel Commun Télébilletique Île-de-France définit les contraintes techniques des produits Navigo en termes de communication entre l'équipement et le

support. Il est constitué de l'ensemble des spécifications techniques, permettant d'assurer l'interopérabilité face aux clients, complétées par la description des tests de conformités et des exigences contractuelles et procédurales. Le RCTIF s'appuie sur les normes et standards en vigueur.

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

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

Le RTTIF s'appuie sur les normes et standards en vigueur.

CHAPITRE II – MODALITES DE PILOTAGE ET DE COORDINATION DU SYSTEME NAVIGO

Article 4- Le comité de sécurité Navigo et le comité d'interopérabilité Navigo

Le comité de sécurité Navigo et le comité d'interopérabilité Navigo sont deux comités indépendants.

Le comité de sécurité Navigo est l'organe de pilotage et de coordination de la sécurité du système Navigo.

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

4.1 – Constitution des comités

4.1.1 Composition

Les membres des comités sont :

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

4.1.2 Représentation des membres dans les comités

Tout Adhérent à la Charte est membre des comités visés dans la présente Charte.

Le STIF, la RATP, la SNCF et l'association OPTILE désignent respectivement leurs représentants pour siéger dans chaque comité. Un seul et même représentant peut être désigné pour siéger aux deux comités. En cas de vacance, un nouveau représentant est désigné dans les meilleurs délais.

4.2 – Missions du comité de Sécurité

Le comité de sécurité a pour mission :

- d'évaluer les risques, et les besoins de sécurité du système Navigo ;
- de définir les règles minimales de sécurité du système Navigo ;
- d'évaluer et d'améliorer ces règles ;
- de gérer les incidents à portée communautaire.

4.3 – Missions du comité d'interopérabilité

Le comité d'interopérabilité a pour mission :

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

Le comité d'interopérabilité s'articule autour de deux commissions qui lui sont rattachées : commission RCTIF et commission RTTIF.

4.4 – Organisation des comités

Le STIF préside le comité de sécurité Navigo et le comité d'interopérabilité Navigo.

Chaque représentant des membres bénéficie d'une voix délibérative.

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

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

Les comités se réunissent au moins une fois par semestre. Ils se réunissent, en outre, sur convocation du STIF, éventuellement à la demande d'un des membres, et en cas de crise.

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

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

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

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

Article 5 - Responsabilité des Adhérents à la Charte Navigo

Les Adhérents :

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

Article 6 - Rôle particulier du STIF

Le STIF :

- préside les comités et décide en dernier ressort ;
- arrête la liste des membres des comités ;
- assure le secrétariat des comités (rédaction et envoi des convocations et des ordres du jour, réservations des salles de réunion, rédaction et envoi des comptes-rendus de réunion...) ;
- détient les noms des Adhérents à la présente Charte, et le contrat contenant leur engagement d'adhérer à la Charte ;
- détient les versions officielles successives de l'ensemble de la documentation communautaire de gestion de la sécurité et de l'interopérabilité du système billettique Navigo et assure leur diffusion aux membres dans le respect des règles de confidentialité établies ;
- rédige les documents communautaires qui sont sous sa responsabilité et approuve l'ensemble des documents communautaires ;
- contrôle ou fait contrôler le respect des règles minimales de sécurité, la bonne application du RCTIF et du RTTIF par les Adhérents (plan de contrôles programmés, contrôles spécifiques en cas d'incidents à portée communautaire) ;
- si nécessaire, se fait assister d'experts ;
- déclenche le « Plan d'Urgence » en cas d'incident à portée communautaire (article 13).

CHAPITRE III – MODALITES DE DEFINITION ET D’APPLICATION DES REGLES D’ELABORATION ET DE MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME NAVIGO

Article 7 – Définition des règles de Sécurité du système Navigo

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

7.1 – Cahier des « Exigences minimales de sécurité »

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

Il décrit notamment :

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

Le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » du système Navigo est défini et validé par le Comité de sécurité Navigo. Il constitue le document de référence en matière de sécurité.

Une première version du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » a été élaborée par le STIF en collaboration étroite avec RATP, SNCF et OPTILE en 2002. Elle a permis de mettre en œuvre le système Navigo sur la base d’outils et de procédures assurant la bonne gestion de sa sécurité.

Ce Cahier des « Exigences minimales de sécurité » sera amené à évoluer pour s’adapter aux nouveaux besoins ou aux nouvelles contraintes du système Navigo. Toute évolution est réalisée sous l’égide du Comité de Sécurité Navigo qui peut décider de créer un groupe de travail spécifique composé par les membres du comité de sécurité et dont l’objet vise à préparer le cadre de ces évolutions.

Ce document est diffusé par le STIF aux membres du comité de sécurité, et transmis, au moins pour partie, par ceux-ci, sous leur responsabilité, aux personnes ayant à en connaître et qu’ils ont chacun autorisées à participer à la mise en œuvre du système télébillettique Navigo.

Il en va de même de chaque nouvelle évolution ultérieure.

7.2 – Application des règles de sécurité du système Navigo

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

Les « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » constituent une description des règles et des procédures internes de mise en œuvre du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » par chaque Adhérent à la présente Charte. Elles sont établies en tenant compte du périmètre d’activité de l’Adhérent.

Toute évolution des « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » relève de la responsabilité de chaque Adhérent.

Chaque Adhérent remet au STIF, à titre confidentiel, ses propres « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo », et celles des personnes qu'il a autorisées à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du Système Navigo. Certains documents, en raison du niveau élevé de confidentialité ne peuvent être remis au STIF, ils seront consultables lors des contrôles prévus dans la présente Charte. Toutefois chaque Adhérent indiquera dans ses « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » la liste de l'ensemble des documents non remis.

Il en va de même de chaque nouvelle version.

7.3 - Délai d'entrée en vigueur des décisions

Les décisions prises par le Comité de Sécurité en matière d'évolution du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » sont applicables dans un délai fixé par le Comité de Sécurité à partir des plannings de déploiement proposés par les membres du Comité incluant la rédaction des évolutions des « Spécifications opérationnelles de Sécurité du système Navigo ».

Pendant le délai précité accordé aux Adhérents, les « Spécifications opérationnelles de Sécurité du système Navigo » antérieures restent en vigueur.

Article 8 – Définition des règles d'interopérabilité du système Navigo

Le système Navigo est un système interopérable, ouvert et évolutif.

8.1 - Périmètre de l'interopérabilité Navigo

L'interopérabilité Navigo s'articule autour :

- Du Référentiel Commun Télébillettique Île-de-France (le RCTIF) :
Ce référentiel est constitué par les spécifications techniques d'interopérabilité des équipements Navigo et des supports. Elles ne portent que sur les spécifications techniques du dialogue équipement – support. Elles se limitent aux exigences techniques d'échanges sécurisés de données entre le support sans contact et l'équipement de lecture. Elles ne concernent donc pas le fonctionnement intrinsèque de l'équipement.
- Du Référentiel Traitement Titres d'Île-de-France (le RTTIF) :
Le RTTIF décrit les règles communes de traitements des données Navigo et notamment :
 - le codage des contrats, des profils sur les supports ;
 - le traitement des supports lors des opérations de validation et de vente ;
 - le format des listes de données échangées entre les différents systèmes ;
 - les spécifications techniques des supports répondant aux exigences fonctionnelles définies par le STIF.

8.2 - Produits 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 télébillettique dès leur mise au point et de fournir le certificat de conformité au RCTIF ;
 - soit, en cas d'achat de produits finis de fournir, préalablement à la mise en service, un certificat de conformité au RCTIF en vigueur ;
 - de respecter l'ensemble des contrôles qui permettent de constater l'état de conformité au RCTIF ;
- en respectant les décisions de contrôle de conformité au RCTIF selon les conditions suivantes :
 - la décision afférente au contrôle de conformité d'un produit est opposable à chaque Adhérent ayant mis en service ledit produit. Chaque Adhérent est responsable devant le STIF du bon traitement des évolutions assurant la conformité au RCTIF du produit qu'il a mis en service et ce même si un autre Adhérent utilise ce même produit ;

- la décision de conformité d'un produit doit être obtenue par l'Adhérent avant toute mise en service dudit produit ;
- en respectant toute décision de retrait de la conformité d'un produit dès qu'ils en ont été avertis, à savoir :
 - en n'achetant plus, dans le futur, des unités du produit, objet du retrait, pour l'utilisation 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'adjoit toutes les compétences requises pour régler le problème, notamment en convoquant le (ou les) Adhérent(s) concerné(s).

Article 14 – Contrôles spécifiques en cas d'incident à portée communautaire

Indépendamment de la solution qui aura pu être trouvée en Cellule de Crise, le STIF peut déclencher un contrôle chez l'Adhérent et chez toute personne morale à qui il a confié, de quelque manière que soit, la fourniture de tout ou partie du système Navigo et pour laquelle cet Adhérent est responsable dans les conditions arrêtées à l'article 5 de la Charte. Ce contrôle s'effectue, en une ou plusieurs visite(s) de l'Organisme de contrôle mandatée par le STIF, avec préavis de 48 heures minimum et obligation de l'Adhérent de nommer un interlocuteur pour permettre à l'Organisme de contrôle d'être accueilli et d'assurer sa mission.

L'Organisme de contrôle devra rendre compte de l'Incident auprès du STIF, de l'Adhérent contrôlé et de la Cellule de Crise, en rapportant :

- les causes et conséquences de l'Incident ;
 - le niveau de gravité de l'Incident :
 - mineur. Un Incident est mineur lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) sans nuire à son exploitation.
- Un grand nombre d'Incidents mineurs peut être considéré comme un Incident majeur ;

- majeur. Un Incident est majeur lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) en nuisant à son exploitation sans la bloquer.
Un grand nombre d'Incidents majeurs peut être considéré comme un Incident bloquant ;
- bloquant. Un Incident est bloquant lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) en bloquant son exploitation ;

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

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

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

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

Article 15- Le traitement des Incidents

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

- 1^{ère} étape : le traitement des Incidents est déclenché suite à la demande d'un (ou des) membre(s) du Comité concerné ;
- 2^{ème} étape : le Comité concerné demande des explications à l'Adhérent ou aux Adhérents concerné(s) par l'Incident ;
- 3^{ème} étape : le Comité concerné examine les explications fournies et/ou constate la non-transmission des explications demandées et décide :
 - de poursuivre le processus,
 - ou de clore l'Incident ;
- 5^{ème} étape : si le comité décide de poursuivre le processus, le STIF diligente un Organisme de contrôle pour effectuer un contrôle sur les produits et les installations au niveau des éléments concerné(s) et à effectuer des préconisations ;
- 6^{ème} étape : si les résultats du contrôle font ressortir que le (ou les) Adhérent(s) est (sont) à l'origine de l'Incident, le STIF le (ou les) met en demeure de respecter les exigences de contrôle dans le cadre des préconisations de l'Organisme de contrôle, et selon les délais fixés par le STIF et établis sur la base des délais préconisés par l'Organisme de contrôle ;
- 7^{ème} étape : en cas de non-exécution des préconisations dans les délais fixés par le STIF, ce dernier appliquera les sanctions prévues à l'article 20 de la présente Charte.

CHAPITRE VI – DISPOSITIONS DIVERSES

Article 16 - Confidentialité

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

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

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

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

Article 17 - Protection des données à caractère personnel

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

Article 18 – Marque RCTIF

18.1 – Propriété de la marque

Le STIF est titulaire et propriétaire des marques :

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

18.2 - Utilisation de la marque par les Adhérents

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

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

Article 19 - Propriété et utilisation des documents de sécurité et d'interopérabilité.

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

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

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

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

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

Article 20 - Sanctions

Le STIF peut faire cesser, avec effet immédiat, l'exploitation de tout produit ou système à l'origine d'un incident bloquant conformément aux articles 14 et 15.

En cas de désaccord entre le STIF et l'un des Adhérents, il sera fait application des dispositions, relatives au règlement amiable des conflits, prévues dans les contrats relatifs aux modalités d'exploitation des services de transport conclus entre le STIF et les Adhérents.

Délibération n°2011/0781

Séance du 05 octobre 2011



**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNE DE GAGNY**

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-3, L.3111-14, L.3111-15 et 3111-16 ;
- VU** la loi 83-634 modifiée du 13 juillet 1983 et la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1984 ;
- VU** la loi n° 20046809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile de France, et en particulier ses articles 25 à 30 ;
- VU** la délibération n° 2010/0116 du 17 février 2010 approuvant le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires ;
- VU** le rapport n°2011/0781/0782/0783/0784 ;
- VU** les avis de la commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 et de la commission de l'offre de transport du 30 juin 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE


ARTICLE 1^{er} : La commune de Gagny reçoit délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France en matière de services spéciaux de transport public routier réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires) sur son territoire.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence en matière de transport scolaire du Syndicat des Transports d'Ile de France à la commune de Gagny est approuvée pour une durée de 9 ans soit du 1^{er} juillet 2011 au 30 juin 2020.

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

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

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


Jean-Paul HUCHON

**Convention
de délégation de compétence
en matière de services spéciaux de transport public routiers
réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires)**

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis-41 Rue de Châteaudun à Paris 9ème, (n°SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2011-0781 du 5 octobre 2011 ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La commune de Gagny, ayant son siège 1 place Foch 93220 Gagny, et représenté par _____ le maire, en vertu de la délibération de _____ n° _____ du _____, ci-après désigné « L'autorité organisatrice de proximité » ou « L'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code de l'éducation, notamment ses articles L.213-13, R.213-4 à R.213-9, R.213.20,
- VU** la loi n° 83-634 modifiée du 13 juillet 1983, la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1983, la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2010/0116 du 17 février 2010,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2011/____ du 6 octobre 2011 portant délégation de compétences du STIF à la commune de Gagny en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves,
- VU** la délibération du _____ n° _____ du _____ (délibération de l'AOP);

PREAMBULE

La présente convention s'inscrit dans le cadre de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, modifiée par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (ci-après désignée AOP) par l'article 1^{er} de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 et par le décret du 10 juin 2005.

En vertu de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée, et depuis le 1^{er} juillet 2005, le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires.

Conformément à l'article 1^{er}-II de l'ordonnance précitée, le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, dans le cadre d'une convention.

Cette délégation de compétence s'inscrit dans une volonté d'améliorer l'offre de transports scolaires et de mieux répondre aux attentes des usagers.

Dans cette optique, la délégation de compétences consentie par le STIF l'AOP a notamment pour objectif de favoriser l'adéquation entre l'offre et la demande de transports scolaires, 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 l'AOP en matière de transports scolaires, ainsi que les modalités juridiques et financières de cette délégation de compétence.

Sur le périmètre défini à l'article 5, les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de transports scolaires comprennent l'organisation et le financement des services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves, ci-après désignés « circuits spéciaux scolaires ».

A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention, la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des services délégués sera exercée de plein droit par l'AOP.

L'AOP sera subrogée dans les droits et obligations du STIF ou, le cas échéant, de l'organisateur local, pour l'exécution des contrats en cours.

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 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 aux

articles 13 et 19, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2- Entrée en vigueur, durée et transition.

La présente convention entre en vigueur, dans la totalité de ses dispositions, à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception, adressée par le STIF à l'AOP.

Elle est conclue pour une durée maximale de 9 ans, prenant fin au plus tard le 30 juin 2020 sous réserve des dispositions de l'article 19.

Article 3- Principes généraux

Article 3.1- Principe d'exclusivité

Dans les limites fixées à la présente convention et sauf dispositions législatives ou réglementaires contraires, les compétences déléguées sont, pendant la durée de la présente convention, 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, notamment dans le cadre des dispositions de l'article 15 de la présente convention.

Titre II - DROITS ET OBLIGATIONS DU STIF

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 (consistance générale et conditions de fonctionnement des services) et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I.
- 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 définis à l'annexe I et selon les modalités définies au titre IV de la présente convention,
- contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP ses 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 modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
- informe dans un délai raisonnable l'AOP de tout projet d'évolution significative de l'offre de transport public sur son territoire, ainsi que des projets de décisions tarifaires liées au transport scolaire.

Titre III - DROITS ET OBLIGATIONS DE L'AUTORITE ORGANISATRICE DE PROXIMITE

Chapitre I- PERIMETRE DE LA DELEGATION DE COMPETENCE

Article 5- Périmètre géographique de la délégation

La délégation de compétences s'applique à l'intérieur d'un périmètre géographique dont les limites territoriales sont celles de l'AOP.

En outre, sous réserve de l'accord de la ou des autorité(s) organisatrice(s) voisine(s) concernée(s), peuvent entrer dans le périmètre de la présente délégation des services desservant également le territoire de cette ou ces autorité(s).

Chapitre II- COMPETENCES DELEGUEES EN MATIERE D'ORGANISATION ET DE FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 6- Evaluation des besoins en matières de transports scolaires

En concertation avec les différents acteurs qui concourent à l'organisation des transports scolaires :

- les collectivités locales,
- les groupements de collectivités,
- les inspecteurs d'académie,
- les directeurs des services départementaux de l'Education Nationale,
- les chefs d'établissement, les directeurs d'écoles,
- les entreprises de transport,
- les associations de parents d'élèves,

l'AOP :

- évalue les besoins en circuits spéciaux scolaires en cohérence avec l'offre existante sur les lignes régulières ;
- veille, en collaboration avec le STIF, à l'adéquation de l'offre sur lignes régulières aux évolutions des besoins de transports scolaires.

Article 7- Circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

Les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétences sont répertoriés en annexe II qui constitue un état initial.

Toutes modifications de la consistance de ces circuits (suppression, création ou modifications de services existants) font l'objet par l'AOP d'une mise à jour annuelle de l'annexe II.

Une mise à jour de l'annexe II est adressée chaque année par l'AOP au STIF, par lettre recommandée avec accusé de réception, avant le 1^{er} décembre de l'année scolaire en cours.

Article 8- Compétences déléguées en matière de circuits spéciaux scolaires

L'AOP s'engage à assurer les compétences définies ci-dessous qui lui sont déléguées par le STIF :

- l'organisation des circuits spéciaux scolaires dont l'exploitation peut se faire, 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 9,
- le financement des circuits spéciaux scolaires, avec le concours du STIF, ,
- le contrôle de l'exécution des circuits spéciaux scolaires, l'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou de suppression d'offre de transport, ou de qualité de service, en particulier dans le respect du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention,
- le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent.

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,
- établir un rapport annuel détaillé au STIF sur l'exécution de la présente convention conformément à l'article 15 et sur l'usage du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- mettre en cohérence ses actions de communication relatives aux services délégués avec la politique de communication du STIF.

Article 9- Désignation de l'exploitant de circuits spéciaux scolaires

Pour l'exploitation des circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II mise à jour, 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 ou les circuit(s) en régie,
- soit de confier par la signature d'une ou plusieurs convention(s) à durée limitée l'exploitation du ou des circuit(s) à une ou plusieurs entreprise(s) ou association(s) désignée(s) 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, les procédures de passation des conventions d'exploitation. Dans ce cadre, elle s'engage à rechercher le meilleur rapport qualité/coût. La durée de la (des) convention(s) d'exploitation 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 tenir à la disposition au STIF, à sa demande expresse :

- 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 :
 - Le cas échéant, la délibération approuvant le choix de l'exploitant ainsi que les modalités d'exploitation du (des) service(s) et autorisant,
 - La convention d'exploitation 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.

Titre IV - TARIFICATION ET FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 10- Part du financement des circuits spéciaux scolaires incombant à l'utilisateur.

Article 10.1- Tarifs régionaux des circuits spéciaux scolaires

Les tarifs régionaux des abonnements sur circuits spéciaux sont fixés par le STIF comme indiqué dans le règlement régional des circuits spéciaux en annexe I.

Article 10.2- Prix publics locaux des circuits spéciaux scolaires

Le prix public local est le montant que doit régler l'utilisateur en contrepartie de l'abonnement.

Il est égal :

- au tarif régional ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par l'AOP ;
- éventuellement augmenté de frais de dossier.

L'AOP s'engage à informer le STIF des prix publics locaux proposés à l'ensemble des usagers (éligibles, non éligibles, autres) et le cas échéant, le montant de frais annexes de type frais de dossier et/ou frais de duplicata en cas de perte ou de vol.

Article 11- Financement des circuits spéciaux scolaires par l'autorité organisatrice de proximité

L'AOP assume les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées.

Article 12- Participation du STIF au financement des circuits spéciaux scolaires

Article 12.1- Disposition spécifique relative à la définition de l'effectif subventionnable.

Elèves résidant à une distance inférieure à 3 km de leur établissement.

En application de l'article 4-2 de l'annexe I, outre les élèves éligibles tels que définis à l'art 2-2 de l'annexe I, seront inclus dans l'effectif des élèves subventionnables, les élèves résidant à une distance inférieure à 3 km de leur établissement, considérés comme ayants droit et pris en charge avant la rentrée 2011 et cela jusqu'à échéance, pour chacun d'eux, du cycle scolaire engagé lors de l'année scolaire 2010/2011 (cycle d'enseignement maternel, ou cycle d'enseignement primaire, ou collège, ou lycée). Au delà de l'achèvement de leur cycle scolaire, ces élèves seront non éligibles et non subventionnables conformément à la règle générale.

Tout élève résidant à une distance inférieure à 3 km de son établissement, engageant un nouveau cycle scolaire à partir de la rentrée 2011 sera non subventionnable.

Article 12.2- Montant de la dotation financière du STIF

« La dotation financière versée par le STIF à l'AOP, se compose d'une dotation de base à la charge du STIF en contrepartie de la délégation de compétence, égale pour l'année scolaire 2011-2012 à 515 € par élève éligible et par élève non éligible et subventionnable.

Pour le calcul de la dotation définitive de base (à la charge du STIF) pour l'année scolaire N/N+1, le nombre d'élèves subventionnables par le STIF est arrêté au 31 décembre de l'année N. Pour le calcul de la dotation prévisionnelle de base pour l'année scolaire N/N+1, le nombre d'élèves subventionnables par le STIF est arrêté au 30 septembre de l'année N.

Le montant de la dotation de base (à la charge du STIF) par élève est actualisé chaque année selon l'indice « transports scolaires ».

Soit T_N la dotation par élève en € de l'année N versée pour l'année scolaire N/N+1, avec :

$$T_N = T_{N-1} * [1 + I_{TS}(N)],$$

[1 + $I_{TS}(N)$] étant calculé sur la base de la formule détaillée ci-dessous :

0.45 x	Valeur moyenne de oct. N-2 à sept. N-1 /	Indice salaire horaire ouvriers « transport terrestre et transport par conduite » – Ministère du travail SHOUV § (indice 49 de la NAF 88)
	Valeur moyenne de oct. N-3 à sept. N-2	
+		
0.10 X	Valeur moyenne de oct. N-2 à sept. N-1 /	Prix HT du gazole en cuve en fin de mois, déduction faite du remboursement partiel de la TIPP
	Valeur moyenne de oct. N-3 à sept. N-2	

+		
0.10 X	Valeur moyenne de oct. N-2 à sept. N-1 / Valeur moyenne de oct. N-3 à sept. N-2	Indice des prix (IP) de l'offre intérieure de produits industriels - Autobus et autocars (Identifiant INSEE : 1559272)
+		
0.05 X	Valeur moyenne de oct. N-2 à sept. N-1 / Valeur moyenne de oct. N-3 à sept. N-2	Indice des prix à la consommation - Entretien et réparation de véhicules personnels
+		
0.30 X	Valeur moyenne de oct. N-2 à sept. N-1 / Valeur moyenne de oct. N-3 à sept. N-2	Indice des prix à la consommation - Services

L'indice « transports scolaires » est fixé annuellement par décision du directeur général du STIF. »

La valeur du coût moyen initial par élève du délégataire, évalué pour la campagne 2009/2010, dont la valeur actualisée est intégrée au calcul de la dotation financière du STIF, est fixée à 763 euros.

Cette valeur est susceptible d'être révisée d'un commun accord lors des rencontres entre les parties pour évaluer la délégation de compétence et la pertinence des conditions financières, selon les modalités prévues à l'article 13.

Article 13- Evaluation et ajustement des conditions financières

A l'issue de l'année scolaire 2011/2012 les parties s'engagent à se rencontrer, à la demande de l'une des deux parties, afin d'envisager d'éventuels ajustements de la participation financière du STIF pour mise en œuvre sur l'exercice 2013/2014.

En toute hypothèse, les parties s'engagent à se rencontrer en octobre de l'année 2013 et en octobre de l'année 2016 pour évaluer la délégation de compétence et la pertinence des conditions financières. Au regard de cette évaluation, les parties peuvent décider d'un commun accord d'une modification des conditions financières de la présente convention pour prise d'effet respectivement à la rentrée de l'année 2014, et à la rentrée de l'année 2017.

Les modifications des conditions financières ayant reçu l'accord des parties font l'objet d'un avenant. A défaut d'accord entre les parties sur des nouvelles conditions financières, par dérogation aux dispositions de l'article 20 de la présente convention, l'une des parties peut résilier la présente convention. Sa décision de résiliation est notifiée à l'autre partie par courrier adressé par lettre recommandée avec accusé de réception, moyennant un préavis de 4 mois pour prise d'effet respectivement au 30 juin de l'année 2014 ou de l'année 2017. Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 14- Modalités de règlement de la participation du STIF

Article 14.1- Modalités de règlement de la dotation financière du STIF au titre des circuits spéciaux scolaires

La participation financière du STIF au titre des articles 11 et 12 pour l'année scolaire N/N+1, sera versée sur le compte de l'AOP conformément aux modalités rappelées ci-après :

- à compter du 15 octobre de l'année N, un premier acompte correspondant à 70 % du montant de la dotation financière du STIF prévisionnelle pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1,
- à compter du 15 février de l'année N+1, un second acompte correspondant à 20% du montant prévisionnel de la dotation financière du STIF pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1,
- à compter du 15 octobre de l'année N+1, le solde de la dotation financière du STIF, pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1, ainsi que le 1er acompte correspondant à l'année scolaire N+1/N+2.

Le paiement du solde sera effectué sur présentation de l'état des dépenses effectives de l'AOP pour l'année scolaire considérée visé par le payeur de la collectivité locale, siège de l'AOP.

Article 14.2- Domiciliation bancaire

La participation du STIF sera faite sur le compte dont les coordonnées bancaires sont rappelées ci-après :

- Adresse bancaire :
- Titulaire du compte :
- N° de Banque :
- N° de guichet :
- N° de compte :

Titre V - INFORMATION ET CONTROLE

Article 15- Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées

Le suivi financier a pour objet d'évaluer l'évolution de la dépense.

L'AOP établit annuellement le rapport d'exercice des compétences déléguées comprenant les éléments suivants :

- l'analyse de l'usage du service,
- l'offre de transport,
- le coût de l'exploitation,
- le montant des recettes tarifaires,
- le nombre d'usagers transportés en distinguant les élèves éligibles des autres usagers,
- les conditions d'exercice des compétences déléguées et les difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées pour l'année scolaire N/N+1 est présenté chaque année aux services du STIF avant le 1^{er} avril N+2.

Par ailleurs, sur demande du STIF, l'AOP s'engage à lui transmettre, à titre d'information, le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les entreprise(s) de transport, ainsi que les rapports de contrôle effectué par l'AOP ou les prestataires mandatés.

Article 16- Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire (demande de documentation, contrôle sur place, audit) pour contrôler la bonne application de la présente convention et convenir avec l'AOP des mesures nécessaires pour que le (les) entreprise(s) de transport remédie(nt) aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à permettre au STIF d'exercer ce droit, ainsi qu'à prévoir dans sa ou ses convention(s) avec le (les) entreprise(s) de transport des dispositions permettant les contrôles et audits.

Article 17- Mise en place d'un système de gestion des transports scolaires

Le STIF met en place et finance un système informatisé de gestion des transports scolaires œuvrant pour l'organisation des circuits spéciaux scolaires, la gestion des ayants droit aux aides financières sur lignes régulières et circuits spéciaux scolaires, le remboursement des frais de transport des élèves et étudiants handicapés, ainsi que l'ordonnancement des dépenses y afférents.

Dans le cadre de la présente convention, l'AOP assure elle-même la gestion de la relation-client elle s'engage à transmettre au STIF, via l'accès distant web défini par le STIF, les informations relatives à l'ensemble des usagers des services concernés, ainsi qu'à remettre à chacun de ces usagers un titre de transport conforme au modèle défini par le STIF.

Les modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client figurent en annexe III.

Titre VI - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 18- Responsabilité

L'AOP exerce sa mission d'autorité organisatrice sous son entière responsabilité à l'exception des conséquences pouvant être générées par les décisions tarifaires ou les modifications de l'annexe I ayant des incidences financières sur les conventions d'exploitation passées par l'AOP.

Elle 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.

Elle informe le STIF de toute action engagée à son encontre dans ce cadre.

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 l'AOP des compétences qui lui sont déléguées.

Article 19- Résiliation

Article 19.1- Résiliation pour faute

En cas de manquement grave 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'entreprise de transport exploitant un des services visés à l'article 5 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement de la part de l'AOP. 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. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 19.2- Résiliation amiable

Les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

Les parties s'engagent à ce que toute décision conjointe de résiliation amiable prise au cours de l'année scolaire N/N+1 aboutisse à une résiliation effective prenant effet à compter du début de l'année scolaire N+2/N+3.

Durant ce délai, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 20- Fin de la convention et renouvellement

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les futures modalités d'organisation et d'exercice des compétences déléguées.

12 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à avoir décidé ensemble :

- soit du renouvellement de la délégation de compétence au profit de l'AOP,
- soit de la reprise des compétences déléguées par le STIF.

Dans la seconde hypothèse, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 21- 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,

Le STIF

L'AOP

Sophie MOUGARD

ANNEXES

- Annexe I :** Règlement régional des circuits spéciaux scolaires
- Annexe II :** Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation
- Annexe III :** Modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client

Annexe I

Règlement régional des circuits spéciaux scolaires

Annexe II

Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

Etablissement scolaire desservi :

Collège Pablo Neruda
16, rue Franceville
93220 GAGNY

Points d'arrêt du circuit

-Impasse des vergers
-Rue du 18 juin
-Chemin de la Fossette
-Avenue Joseph Segrettin
-Avenue Fénelon
-Avenue du Château
-Boulevard du Nord
Collège Pablo Néruda, avenue de Franceville

Description du circuit (courses) :

Kilométrage quotidien (aller-retour) par véhicule : 32 km du lundi au vendredi
Départ 08h30 du lundi au vendredi
Retour 17h00 du lundi au vendredi sauf mercredi 12h30 et 13 h

Véhicules

3 autocars de 54 places assises

Annexe III

Modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client

1. Information des familles

Afin de répondre à toute question des familles, l'AOP s'engage à être joignable pendant toute la durée de la délégation :

- par courriel,
- par courrier postal,
- par téléphone a minima aux plages horaires suivantes : de 9h-12h / 14h-17h du lundi au vendredi pendant toute la durée de la délégation.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible auprès des familles, à travers les différents moyens d'information possibles, de documents les informant sur le service, sur les modalités d'inscription et sur les conditions d'accès. Elle édite et met à disposition en mairie (ou autre lieu connu d'accueil et d'information), ainsi que dans les établissements scolaires, les plaquettes du STIF, les formulaires et les fiches horaires.

L'AOP s'engage à garantir une réponse aux familles au plus tard dans les 72 heures ouvrées à compter de la demande d'information.

2. Gestion des inscriptions

a) Accueil physique des familles

L'AOP assure une permanence en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information, pour recevoir les familles des élèves et assurer l'inscription des élèves.

✓ Nombre de permanence

Si les services délégués, figurant en annexe II, assurent le transport :

- de moins de 50 élèves : 3 permanences par mois au minimum ;
- de 50 à 150 élèves : 4 permanences par mois minimum ;
- de plus de 150 élèves : 6 permanences par mois minimum.

✓ Plage horaire de la permanence

La permanence sera d'une demi-journée : selon le choix de l'AOP, soit le matin de 8h-13h, soit l'après-midi de 14h-19h.

✓ Jours de permanence

Au moins une permanence par mois devra se tenir le mercredi ou le samedi. L'AOP est libre de fixer les autres jours de permanence.

✓ Durée de la permanence

La permanence se tiendra du mois de juin au mois de septembre inclus.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible auprès des familles des dates d'ouverture du guichet ou de la permanence ; elle les met notamment à disposition en mairie, dans les établissements scolaires...

b) Distribution des formulaires d'inscription

L'AOP est chargée de l'impression des formulaires d'inscription pour l'obtention du titre de transport, selon un modèle fourni par le STIF.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible des formulaires auprès des familles ; il les met notamment à disposition en mairie (ou autre lieu connu d'accueil et d'information), et dans les établissements scolaires.

c) Réception des formulaires d'inscription

L'AOP réceptionne les formulaires d'inscription remplis par les familles par courrier postal à la permanence assurée en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information.

d) Saisie des formulaires d'inscription

L'AOP saisit les données contenues dans les formulaires d'inscription remplis par les familles dans le système informatisé de gestion des transports scolaires, mis en place par le STIF et visé à l'article 16 de la convention de délégation de compétence, via un accès distant.

L'AOP doit obligatoirement être équipée des outils informatiques nécessaires à la réalisation de cette saisie de données et d'un accès à internet.

A compter de la saisie de ces données par l'AOP, le système informatisé de gestion des transports scolaires calcule le tarif régional, éventuellement diminué de la réduction tarifaire accordée par le Conseil Général, dans un délai de 48h maximum (durant la nuit suivante, dans la majorité des cas).

e) Encaissement du montant du prix public local acquitté par les familles

L'AOP encaisse le montant du prix public local acquitté par les familles, tel que défini à l'article 10.2 de la convention de délégation de compétence, selon les procédures financières qui lui sont propres.

f) Edition du titre de transport

L'AOP édite le titre de transport, à partir de son accès distant au logiciel, sur un courrier à adresser aux familles selon un modèle défini par le STIF. A titre d'information, le titre consistera en un support papier plastifié d'un format d'environ 8.5 x 5.5 cm.

L'AOP édite également les duplicata des titres de transport.

g) Délivrance du titre de transport

L'AOP délivre le titre de transport par courrier ou en main propre à la permanence assurée en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information, sur demande

de la famille, dans les 48 heures ouvrées à compter de l'encaissement effectif du montant du prix public local devant être acquitté par les familles.

3. Gestion administrative pour les élèves inscrits en ligne

A compter de 2012, les familles pourront éventuellement s'inscrire en ligne sur le site internet du STIF. Pour ces élèves, l'AOP devra assurer les missions suivantes, telles que décrites à l'article 2 de la présente annexe :

- a) Accueil physique des familles
- e) Encaissement du montant du prix public local acquitté par les familles
- f) Edition du titre de transport,
- g) Délivrance du titre de transport.

4. Gestion des litiges

Dans le cadre de la gestion des litiges, l'AOP gère les contestations relatives au titre de transport. Exemple : contestation sur les critères d'éligibilité, perte d'un titre de transport, ... Elle en informe le STIF.

Syndicat des transports d'Ile-de-France



Délibération n°2011/0782

Séance du 5 Octobre 2011

**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNE DE JEUFOSSE**

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-3, L.3111-14, L.3111-15 et 3111-16 ;
- VU** la loi 83-634 modifiée du 13 juillet 1983 et la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1984 ;
- VU** la loi n° 20046809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile de France, et en particulier ses articles 25 à 30 ;
- VU** la délibération n° 2010/0116 du 17 février 2010 approuvant le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires ;
- VU** les délibérations du Conseil Municipal de la Commune de Jeufosse n° 28/2011 ; 29/2011 ; 30/2011 du 1^{er} septembre 2011 ;
- VU** le rapport n° 2011/0781/0782/0783/0784 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 27 septembre 2011 et de la commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La commune de Jeufosse reçoit délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France en matière de services spéciaux de transport public routier réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires) sur son territoire.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence en matière de transport scolaire du Syndicat des Transports d'Ile de France à La commune de Jeufosse est approuvée pour une durée de 6 ans soit du 6 juillet 2011 au 5 juillet 2017.

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

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

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

Jean-Paul HUCHON

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

**Convention
de délégation de compétence
en matière de services spéciaux de transport public routiers
réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires)**

ENTRE :

- **Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis-41 Rue de Châteaudun à Paris 9ème, (n°SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2011-0782 du 5 octobre 2011 ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- **La ville de JEUFOSSE**, ayant son siège Hôtel de ville 12 place de la Mairie 78270 JEUFOSSE et représenté par Mme Arlette HUAN Maire, en vertu de la délibération du conseil municipal de la ville de JEUFOSSE n° _____ du _____, ci-après désigné « L'autorité organisatrice de proximité » ou « L'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code de l'éducation, notamment ses articles L.213-13, R.213-4 à R.213-9, R.213.20,
- VU** la loi n° 83-634 modifiée du 13 juillet 1983, la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1983, la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2010/0116 du 17 février 2010,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2011/___ du 6 octobre 2011 portant délégation de compétences du STIF à la **ville de Jeufosse** en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves,
- VU** la délibération du Conseil municipal n° _____ du _____ (délibération de l'AOP);

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 la partie législative 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 (ci-après désignée AOP) par l'article 1^{er} de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 (codifié à l'article L.1231-10 du code des transports) et par le décret du 10 juin 2005.

En vertu de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée (article L.3111-4 du code des transports), et depuis le 1^{er} juillet 2005, le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires.

Conformément à l'article 1^{er}-II de l'ordonnance précitée (article L.1231-10 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, dans le cadre d'une convention.

Cette délégation de compétence s'inscrit dans une volonté d'améliorer l'offre de transports scolaires et de mieux répondre aux attentes des usagers.

Dans cette optique, la délégation de compétences consentie par le STIF à l'AOP a notamment pour objectif de favoriser l'adéquation entre l'offre et la demande de transports scolaires, 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 transports scolaires, ainsi que les modalités juridiques et financières de cette délégation de compétence.

Sur le périmètre défini à l'article 5, les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de transports scolaires comprennent l'organisation et le financement des services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves, ci-après désignés « circuits spéciaux scolaires ».

A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention, la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des services délégués sera exercée de plein droit par l'AOP.

L'AOP sera subrogée dans les droits et obligations du STIF ou, le cas échéant, de l'organisateur local maintenu durant la période transitoire, pour l'exécution des contrats en cours.

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 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 18, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2- Entrée en vigueur, durée

La présente convention entre en vigueur, dans la totalité de ses dispositions, à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception, adressée par le STIF à l'AOP. Elle est conclue pour une durée maximale de 6 ans, prenant fin au plus tard le 5 juillet 2017 sous réserve des dispositions de l'article 18.

Article 3- Principes généraux

Article 3.1- Principe d'exclusivité

Dans les limites fixées à la présente convention et sauf dispositions législatives ou réglementaires contraires, les compétences déléguées sont, pendant la durée de la présente convention, 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, notamment dans le cadre des dispositions de l'article 14 de la présente convention.

Article 3.3- Délégation des transports scolaires au Département

Dans l'hypothèse d'une délégation de compétence en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires conclue entre le STIF et le Département des Yvelines, ce dernier sera subrogé dans les droits et obligations du STIF au titre de la présente convention, dès l'entrée en vigueur de la convention de délégation de compétence conclue entre le Département et le Syndicat.

Titre II - DROITS ET OBLIGATIONS DU STIF

Article 4- Droits et obligations du STIF

Article 4.1- Dispositions générales

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 (consistance générale et conditions de fonctionnement des services) et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I.
- 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 des critères d'éligibilité définis à l'annexe I et de subventionnabilité définis à l'article 12.1, et selon les modalités de financement définis au titre IV de la présente convention,
- contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP ses 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 modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
- informe dans un délai raisonnable l'AOP de tout projet d'évolution significative de l'offre de transport public sur son territoire, ainsi que des projets de décisions tarifaires liées au transport scolaire.

Article 4.2- Dispositions spécifiques à la présente délégation

Dans le cadre spécifique de la présente délégation, le STIF demeure compétent pour confier, par la signature d'une ou plusieurs convention(s) à durée limitée, l'exploitation des circuits spéciaux scolaires, à une ou plusieurs entreprise(s) ou association(s) désignée(s) après une procédure de mise en concurrence, 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). Dans ce cadre, il lui appartient de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, les procédures de passation des conventions d'exploitation, dont la durée n'excédera pas celle de la présente convention.

Ainsi, pour les circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II, le STIF :

- a passé les marchés avec les entreprises de transport, dont il transmet les pièces, en vue de leur gestion, à l'AOP, conformément à l'avenant de transfert qui sera conclu ;
- peut saisir l'AOP, afin qu'elle modifie la consistance des circuits, notamment dans les cas :
 - d'évolution du nombre d'enfants éligibles et/ou subventionnés par le STIF par rapport aux estimations initiales,
 - de possibilités de rationalisation de l'offre de transports scolaires sur un périmètre qui excède celui de l'AOP,
 - d'évolution de l'articulation avec l'offre sur lignes régulières ;
- émet un avis préalable et peut s'opposer aux :
 - évolutions des circuits envisagés par l'AOP, selon les modalités prévues à l'article 8,

- avenants aux marchés que l'AOP envisage de conclure, selon les modalités prévues à l'article 9.2,
- aux décisions de reconduction des marchés en cours, dans la limite de leur durée maximale, selon les modalités prévues à l'article 9.3.

En cas d'opposition, ces décisions ne pourront pas être mises en œuvre par l'AOP sans qu'elle outre passe l'exercice des compétences déléguées. Dans cette hypothèse les parties se rapprocheront pour envisager la mise en œuvre des dispositions de l'article 18.

Titre III - DROITS ET OBLIGATIONS DE L'AUTORITE ORGANISATRICE DE PROXIMITE

Chapitre I- PERIMETRE DE LA DELEGATION DE COMPETENCE

Article 5- Périmètre de la délégation : les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

La délégation de compétence consentie à l'AOP porte sur les circuits listés en annexe II.

Chapitre II- COMPETENCES DELEGUEES EN MATIERE D'ORGANISATION ET DE FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 6- Evaluation des besoins en matières de transports scolaires

En concertation avec les différents acteurs qui concourent à l'organisation des transports scolaires (notamment les collectivités locales et leurs groupements, les chefs d'établissement, les directeurs d'écoles, l'entreprises de transport, les associations de parents d'élèves), l'AOP :

- évalue les besoins en circuits spéciaux scolaires en cohérence avec l'évolution du nombre d'élèves subventionnables, tels que définis à l'article 12.1, et avec l'offre existante sur les lignes régulières ;
- veille à l'adéquation de l'offre des CSS et des lignes régulières aux évolutions des besoins de transports scolaires et est tenu de transmettre au STIF ses propositions en ce sens.

Article 7- Compétences déléguées en matière de circuits spéciaux scolaires

L'AOP s'engage à assurer les compétences définies ci-dessous qui lui sont déléguées par le STIF :

- l'organisation des circuits spéciaux scolaires dans le cadre des marchés passés par le STIF, pour lesquels un avenant de transfert aura été conclu, selon les modalités fixées aux articles 8 et 9,
- le financement des circuits spéciaux scolaires, avec le concours du STIF, conformément aux modalités de l'article 12.2,
- le contrôle de l'exécution des circuits spéciaux scolaires, l'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou de

suppression d'offre de transport, ou de qualité de service, en particulier dans le respect du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention,

- le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent,
- la gestion de la relation client, de préférence en direct, qui comprend notamment l'information des familles et des usagers sur l'offre, les conditions d'accès et d'usage des services de transports publics existants, l'inscription des usagers, la perception du prix public local payé par la famille, la remise à chacun de ces usagers d'un titre de transport conforme au modèle défini par le STIF, ainsi que la gestion de l'ensemble des correspondances avec les familles et les usagers (ces missions sont décrites à l'annexe III).

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,
- établir un rapport annuel au STIF sur l'exécution de la présente convention conformément à l'article 14 et sur l'usage et la fréquentation du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- mettre en cohérence ses actions de communication relatives aux services délégués avec la politique de communication du STIF.

Article 8- Evolution des circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

Les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétences sont répertoriés en annexe II qui constitue un état initial.

Toutes modifications de la consistance de ces circuits (suppression, création ou modifications des services existants) sont soumises à l'accord préalable du STIF, avant leur mise en place.

Par ailleurs, le STIF peut saisir l'AOP pour l'étude d'une modification des circuits, notamment dans les cas d'évolution du nombre d'enfants éligibles et/ou subventionnés par le STIF par rapport aux estimations initiales, dans les cas de possibilités de rationalisation de l'offre de transports scolaires sur un périmètre excédant celui du champ de compétence de l'AOP et dans les cas d'évolution de l'articulation avec l'offre sur lignes régulières.

En toute hypothèse, pour opérer ces modifications :

- s'il n'est pas nécessaire, au vu des dispositions des marchés, de les modifier par avenant, une proposition de mise à jour de l'annexe II, accompagnée d'une note argumentée présentant notamment les différences de coûts, est adressée par l'AOP au STIF, pour avis conforme, au moins 2 mois avant la date de mise en œuvre envisagée. Le STIF dispose d'un délai de 1 mois pour rendre son avis. A défaut de réponse du STIF dans ce délai, ou en cas d'avis défavorable, l'AOP n'est pas autorisée à mettre en œuvre ladite modification.
- s'il est nécessaire, au vu des dispositions des marchés, de les modifier par avenant : dans ce cas les parties mettent en œuvre les dispositions de l'article 9.2, avant toute mise en œuvre par l'AOP.

Article 9- Modalités d'exploitation des circuits spéciaux scolaires

Article 9.1- Subrogation et transfert des marchés

Dès l'entrée en vigueur de la présente convention, l'AOP est subrogée dans les droits et obligations du STIF au titre des marchés d'exploitation des circuits spéciaux scolaires passés par lui sur le périmètre défini à l'article 5 et pour les services visés à l'article 7, jusqu'à l'échéance desdits marchés.

Un avenant de transfert des marchés sera signé dans ce sens entre le STIF, l'AOP et l'exploitant.

Article 9.2- Passation des avenants aux marchés

En application des dispositions de la présente convention et de l'avenant de transfert prévu à l'article 9.1, l'AOP est compétente pour la passation des avenants aux marchés, dans les conditions prévues par les dispositions desdits marchés, dans le respect des dispositions de la présente convention.

L'AOP est, néanmoins, tenue de solliciter l'accord préalable du STIF pour toute modification des marchés par avenant.

Le projet d'avenant, accompagné d'une note argumentée présentant notamment les différences de coûts, est adressé par l'AOP au STIF, pour avis conforme, au moins 3 mois avant la date de mise en œuvre envisagée.

Le STIF dispose d'un délai de 2 mois pour rendre son avis.

A défaut de réponse du STIF dans ce délai, ou en cas d'avis défavorable, l'AOP n'est pas autorisée à signer ledit avenant.

Article 9.3- Résiliation des marchés

En application des dispositions de la présente convention et conformément au CCAP, l'AOP est compétente pour résilier les marchés, dans les conditions prévues par les dispositions desdits marchés, dans le respect des dispositions de la présente convention.

L'AOP est, néanmoins, tenue de solliciter l'accord préalable du STIF avant toute décision de résiliation des marchés en cours.

Le projet de décision de résiliation, accompagné d'une note argumentée présentant notamment les motifs de la résiliation, est adressé par l'AOP au STIF, pour avis conforme, au moins 3 mois avant la date de mise en œuvre envisagée.

Le STIF dispose d'un délai de 2 mois pour rendre son avis.

A défaut de réponse du STIF dans ce délai, ou en cas d'avis défavorable, l'AOP n'est pas autorisée à résilier les marchés et les parties se rapprocheront pour mettre en œuvre les dispositions de l'article 18.

Article 9.4- Reconduction des marchés

En application des dispositions de la présente convention et de l'avenant de transfert prévu à l'article 9.1, l'AOP est compétente pour reconduire les marchés, dans les

conditions prévues par les dispositions desdits marchés (notamment dans la limite de la durée maximale prévue), dans le respect des dispositions de la présente convention.

L'AOP est, néanmoins, tenue de solliciter l'accord préalable du STIF avant toute décision de reconduction des marchés en cours.

Le projet de décision de reconduction, accompagné d'une note argumentée présentant notamment un bilan de la prestation effectuée, est adressé par l'AOP au STIF, pour avis conforme, au moins 6 mois avant la date de mise en œuvre envisagée.

Le STIF dispose d'un délai de 4 mois pour rendre son avis.

A défaut de réponse du STIF dans ce délai, ou en cas d'avis défavorable, l'AOP n'est pas autorisée à reconduire les marchés et les parties se rapprocheront pour mettre en œuvre les dispositions de l'article 18.

Article 9.5- Echanges réguliers avec le STIF

Les parties s'engagent à se rapprocher au moins à l'issue de l'année scolaire 2011-2012, à l'issue de l'année scolaire 2013-2014 et à l'issue de l'année scolaire 2015-2016, afin d'étudier les conditions de reconduction (ou non) ou d'éventuel avenant du marché en cours.

Titre IV - TARIFICATION ET FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 10- Part du financement des circuits spéciaux scolaires incombant à l'utilisateur.

Article 10.1- Tarifs régionaux des circuits spéciaux scolaires

Les tarifs régionaux des abonnements sur circuits spéciaux sont fixés par le STIF comme indiqué dans le règlement régional des circuits spéciaux en annexe I.

Article 10.2- Prix publics locaux des circuits spéciaux scolaires

Le prix public local est le montant que doit régler l'utilisateur en contrepartie de l'abonnement.

Il est égal :

- au tarif régional ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par l'AOP ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par le conseil général, dont le financement aurait préalablement fait l'objet d'une convention entre le conseil général et le STIF ;
- diminué, pour les élèves non éligibles subventionnables tels que définis à l'article 12.1 et pour les accompagnateurs, de la réduction tarifaire accordée par le STIF,
- éventuellement augmenté de frais de dossier.

L'AOP s'engage à informer le STIF des prix publics locaux proposés à l'ensemble des usagers (éligibles, non éligibles, autres) et le cas échéant, le montant de frais annexes de type frais de dossier et/ou frais de duplicata en cas de perte ou de vol.

Article 11- Financement des circuits spéciaux scolaires par l'autorité organisatrice de proximité

L'AOP assume les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées.

Article 12- Participation du STIF au financement des circuits spéciaux scolaires

Article 12.1-Dispositions spécifiques relatives aux élèves bénéficiant d'une subvention du STIF..

Afin d'assurer une transition progressive du périmètre antérieur des ayants-droit vers le périmètre d'éligibilité régional tel que défini à l'article 2.2. de l'annexe I, le STIF accordera temporairement à certains élèves non éligibles, dans les conditions définies ci-après, une aide égale à la différence entre le tarif régional « élève non éligible » et le tarif régional « élève éligible ». Les élèves bénéficiaires de cette aide sont qualifiés de « subventionnables ».

Sont considérés comme « subventionnables » pour les campagnes 2011/2012, 2012/2013 et 2013/2014, les élèves habitant en deçà de 3 km de leur établissement de scolarisation et appartenant à une des trois catégories suivantes :

- élèves rattachés à un regroupement pédagogique intercommunal ;
- élèves devant emprunter un parcours dangereux pour se rendre à leur établissement (Un parcours est caractérisé comme dangereux par l'AOP, avec l'accord préalable du STIF, en raison du fort trafic routier, d'une vitesse de circulation élevée, et/ou d'un cheminement piéton inexistant ou insuffisant) ;
- élèves scolarisés dans une unité d'enseignement adapté ou spécialisé (SEGPA, EREA, CLIS, UPI), l'enseignement adapté étant destiné aux élèves en grave difficulté scolaire et l'enseignement spécialisé aux élèves handicapés.

L'AOP s'engage à fournir au STIF un état des lieux du nombre d'élèves relevant de chacune des trois catégories concernées – élèves rattachés à un regroupement pédagogique intercommunal, élèves devant emprunter un parcours dangereux pour se rendre à leur établissement, élèves scolarisés dans une unité d'enseignement adapté ou spécialisé - transportés sur les campagnes 2011/2012 et 2012/2013 explicitant de manière précise la proportion d'entre eux qui ne respectent pas le critère de distance domicile-établissement, tel que défini dans l'annexe I. Sur la base de cet état des lieux, les parties s'engagent à examiner l'opportunité de poursuivre ou non cette disposition pour les campagnes suivantes.

Sont également considérés comme « subventionnables » jusqu'à échéance, pour chacun d'eux, du cycle scolaire engagé lors de l'année scolaire 2010/2011 (cycle d'enseignement maternel, ou cycle d'enseignement primaire, ou collège, ou lycée), les élèves habitant en deçà de 3 km de leur établissement de scolarisation et ayant été reconnus comme ayants droit pour la campagne 2010/2011. Cette disposition ne concerne donc pas les élèves qui engagent un nouveau cycle scolaire à partir de la rentrée 2011.

Article 12.2-Montant de la dotation financière du STIF.

La dotation financière du STIF, versée à l'AOP en contrepartie de la délégation de compétence, pour l'année scolaire N/N+1 est déterminée par le calcul suivant :

- au montant réel du marché, après révision annuelle conformément au CCAP, tel que payé par l'AOP, pour les prestations de la tranche ferme (transport scolaire des élèves) et de la tranche conditionnelle 2 (gestion de la relation-client) des marchés associés aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II, - dont sont déduites les recettes tarifaires définies comme suit :
 - o Nombre d'élèves éligibles transportés arrêté au 31 décembre de l'année N
 - * (tarif régional des élèves éligibles – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
 - o Nombre d'élèves non éligibles et subventionnables transportés arrêté au 31 décembre de l'année N
 - * (tarif régional des élèves éligibles[#] – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
- [#] NB : il s'agit en fait du tarif régional des élèves non éligibles dont on déduit la subvention du STIF pour les élèves non éligibles subventionnables conformément à l'article 12.1.*
- o Nombre d'élèves non éligibles et non subventionnables transportés arrêté au 31 décembre de l'année N
 - * (tarif régional des élèves non éligibles – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
 - o Nombre de personnes « autres usagers » (n'ayant pas le statut d'accompagnateur) transportées arrêté au 31 décembre de l'année N
 - * tarif régional des élèves non éligibles

Si ce calcul aboutit à un montant supérieur à 0 €, la dotation du STIF est égale à ce montant. Si ce calcul aboutit à un montant inférieur ou égal à 0 €, la dotation du STIF est nulle.

Le STIF ne finance pas le montant de la tranche conditionnelle 1 (services supplémentaires).

Dans la mesure où un acompte peut-être versé au titre de l'année scolaire N/N+1 avant que la dotation du STIF soit définitivement connue, la dotation prévisionnelle du STIF est définie comme :

- le montant prévisionnel du marché, après révision annuelle conformément au CCAP, concernant les prestations de la tranche ferme (transport scolaire des élèves) et de la tranche conditionnelle 2 (gestion de la relation-client) des marchés associés aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II, calculé sur la base du calendrier prévisionnel et de l'effectif prévisionnel mentionnés dans les dispositions des marchés passés par le STIF
- dont sont déduites les recettes tarifaires définies comme suit :
 - o Nombre d'élèves éligibles transportés arrêté au 30 septembre de l'année N
 - * (tarif régional des élèves éligibles – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
 - o Nombre d'élèves non éligibles et subventionnables transportés arrêté au 30 septembre de l'année N

* (tarif régional des élèves éligibles[#] – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)

[#] NB : il s'agit en fait du tarif régional des élèves non éligibles dont on déduit la subvention du STIF pour les élèves non éligibles subventionnables conformément à l'article 12.1

- Nombre d'élèves non éligibles et non subventionnables transportés arrêté au 30 septembre de l'année N

* (tarif régional des élèves non éligibles – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)

- Nombre de personnes « autres usagers » transportées arrêté au 30 septembre de l'année N

* tarif régional des élèves non éligibles

[1 + I_{TS}(N)] étant calculé sur la base de la formule détaillée ci-dessous :

0.45 x	Valeur moyenne de oct. N-2 à sept. N-1 / Valeur moyenne de oct. N-3 à sept. N-2	Indice salaire horaire ouvriers « transport terrestre et transport par conduite » – Ministère du travail SHOUV § (indice 49 de la NAF 88)
+		
0.10 X	Valeur moyenne de oct. N-2 à sept. N-1 / Valeur moyenne de oct. N-3 à sept. N-2	Prix HT du gazole en cuve en fin de mois, déduction faite du remboursement partiel de la TIPP
+		
0.10 X	Valeur moyenne de oct. N-2 à sept. N-1 / Valeur moyenne de oct. N-3 à sept. N-2	Indice des prix (IP) de l'offre intérieure de produits industriels - Autobus et autocars (Identifiant INSEE : 1559272)
+		
0.05 X	Valeur moyenne de oct. N-2 à sept. N-1 / Valeur moyenne de oct. N-3 à sept. N-2	Indice des prix à la consommation - Entretien et réparation de véhicules personnels
+		
0.30 X	Valeur moyenne de oct. N-2 à sept. N-1 / Valeur moyenne de oct. N-3 à sept. N-2	Indice des prix à la consommation - Services

L'indice « transports scolaires » est fixé annuellement par décision du directeur général du STIF.

Article 13- Modalités de règlement de la participation du STIF

Article 13.1-Modalités de règlement de la dotation financière du STIF au titre des circuits spéciaux scolaires

La participation financière du STIF au titre de l'article 12 pour l'année scolaire N/N+1, sera versée sur le compte de l'AOP conformément aux modalités rappelées ci-après :

- à compter du 15 octobre de l'année N, un premier acompte pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1, correspondant à 30 % du montant de la dotation financière prévisionnelle du STIF (telle que définie à l'article 12.2,
- à compter du 15 février de l'année N+1, un second acompte pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1, correspondant à 50% du montant de la dotation financière prévisionnelle du STIF (telle que définie à l'article 12.2,
- à compter du 15 octobre de l'année N+1, le solde de la dotation financière du STIF, pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1, ainsi que le 1er acompte correspondant à l'année scolaire N+1/N+2.

Le paiement du solde sera effectué sur présentation de l'état des dépenses effectives de l'AOP pour l'année scolaire considérée visé par le payeur de la collectivité locale, siège de l'AOP.

Article 13.2-Domiciliation bancaire

La participation du STIF sera faite sur le compte dont les coordonnées bancaires sont rappelées ci-après :

Adresse bancaire :

- BDF VERSAILLES RC PARIS B 572104891
- Titulaire du compte : Trésorerie de BONNIERES SUR SEINE
- N° de Banque : 30001
- N° de guichet : 00866
- N° de compte : 0000G050093

Titre V - INFORMATION ET CONTROLE

Article 14- Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées

Le suivi financier a pour objet d'évaluer l'évolution de la dépense.

L'AOP établit annuellement le rapport d'exercice des compétences déléguées comprenant les éléments suivants :

- l'analyse de l'usage du service : le nombre d'utilisateurs inscrits par catégorie (éligibles, non éligibles subventionnables – avec le motif de la subventionnabilité -, non éligibles non subventionnables), ainsi que l'évolution trimestrielle de la fréquentation de chaque circuit à chacun des horaires,
- l'offre de transport,

- le coût de l'exploitation,
- le montant des recettes tarifaires, en fonction du prix public local pratiqué,
- les conditions d'exercice des compétences déléguées et les difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées pour l'année scolaire N/N+1 est présenté chaque année aux services du STIF avant le 1^{er} avril N+2.

Par ailleurs, sur demande du STIF, l'AOP s'engage à lui transmettre, à titre d'information, le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les entreprise(s) de transport, ainsi que les rapports de contrôle effectué par l'AOP ou les prestataires mandatés.

Article 15- Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire (demande de documentation, contrôle sur place, audit) pour contrôler la bonne application de la présente convention et convenir avec l'AOP des mesures nécessaires pour que le (les) entreprise(s) de transport remédie(nt) aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à permettre au STIF d'exercer ce droit, ainsi qu'à prévoir dans sa ou ses convention(s) avec le (les) entreprise(s) de transport des dispositions permettant les contrôles et audits.

Article 16- Mise en place d'un système de gestion des transports scolaires

Le STIF met en place et finance un système informatisé de gestion des transports scolaires œuvrant pour l'organisation des circuits spéciaux scolaires, la gestion des ayants droit aux aides financières sur lignes régulières et circuits spéciaux scolaires, le remboursement des frais de transport des élèves et étudiants handicapés, ainsi que l'ordonnancement des dépenses y afférents.

Dans le cadre de la présente convention, ce système demeure, sous réserve des dispositions ci-après, alimenté par les services du STIF sur la base des informations fournies par l'AOP.

Néanmoins, si l'AOP assure elle-même la gestion de la relation-client (en d'autre terme, si elle n'affermite pas la tranche conditionnelle n°2 des marchés), elle s'engage à transmettre au STIF, via l'accès distant web défini par le STIF, les informations relatives à l'ensemble des usagers des services concernés, ainsi qu'à remettre à chacun de ces usagers un titre de transport conforme au modèle défini par le STIF.

Les modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client figurent en annexe III.

Titre VI - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 17- Responsabilité

L'AOP exerce sa mission d'autorité organisatrice sous son entière responsabilité à l'exception des conséquences pouvant être générées par les décisions tarifaires ou les modifications de l'annexe I ayant des incidences financières sur les conventions d'exploitation passées par l'AOP.

Elle 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.

Elle informe le STIF de toute action engagée à son encontre dans ce cadre.

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 l'AOP des compétences qui lui sont déléguées.

Article 18- Résiliation

Article 18.1-Résiliation de plein droit

Le STIF se réserve la possibilité, pour les raisons d'optimisation de l'offre de transport public, ou en cas de désaccords constatés dans le cadre des dispositions des articles 9.2 et 9.3 et 9.4, de mettre fin à la délégation, de manière anticipée au 30 juin 2013 ou au 30 juin 2015, dans le respect d'un préavis de 6 mois.

Article 18.2-Résiliation pour faute

En cas de manquement grave 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'entreprise de transport exploitant un des services visés à l'article 5 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement de la part de l'AOP. 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. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 18.3-Résiliation amiable

Les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

Les parties s'engagent à ce que toute décision conjointe de résiliation amiable prise au cours de l'année scolaire N/N+1 aboutisse à une résiliation effective prenant effet à compter du début de l'année scolaire N+2/N+3.

Durant ce délai, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 19- Fin de la convention et renouvellement

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les futures modalités d'organisation et d'exercice des compétences déléguées.

12 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à avoir décidé ensemble :

- soit du renouvellement de la délégation de compétence au profit de l'AOP,
- soit de la reprise des compétences déléguées par le STIF.

Dans la seconde hypothèse, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 20- 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 JEUFFOSSE _____
Le _____

En double exemplaire originaux,

Le STIF

L'AOP
Mme Arlette HUAN
Maire de Jeufosse

Sophie MOUGARD

ANNEXES

- Annexe I :** Règlement régional des circuits spéciaux scolaires
- Annexe II :** Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation
- Annexe III :** Modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client
- Annexe IV :** Réduction tarifaire accordée par le STIF aux accompagnateurs

Annexe I

**Règlement régional relatif
aux circuits spéciaux scolaires**

Annexe II

Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

Lot n°18													
SECTEUR	COMMUNES DESSERVIES	Num. circ.	ETABLISSEMENTS DESSERVIS	Jours de circulation						Nb d'élèves transportés	Type de véhicule	Horaires et itinéraire du circuit	fonctionnement
				Lundi	Mardi	Merc	Jeudi	Vend	Samedi				
JEUFOSSE	JEUFOSSE, PORT-VILLEZ	C1	ÉCOLE PRIMAIRE ET MATERNELLE LA HAIE DE L'ÉCU	X	X		X	X		60	CAR	1er Aller : 7h33 - 8h00 JEUFOSSE (Abris-bus chemin de la Mare Henry, Chemin de la Vallée - Rue des Saclis, Chemin des Diligences, Abris-bus route de Rouen), PORT VILLEZ (Abris-bus Mairie Port-Ville, Chêne Godon - rue de la Forêt) 2ème Aller : 8h09 - 8h18 JEUFOSSE (Rue de Vernon, Notre dame de la Mer, Abris-bus Jeufosse/ Port-Ville, Rue du Manoir, Chemin de la Mare Saint-Augustin, Chemin du Bois Jambon) 1er Retour : 16h40 - 17h20 2ème Retour : 17h13 - 17h22	2 cars le matin / 2 cars le soir

Annexe III

Modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client

1. Information des familles

Afin de répondre à toute question des familles, l'AOP s'engage à être joignable pendant toute la durée de la délégation :

- par courriel,
- par courrier postal,
- par téléphone a minima aux plages horaires suivantes : de 9h-12h / 14h-17h du lundi au vendredi pendant toute la durée de la délégation.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible auprès des familles, à travers les différents moyens d'information possibles, de documents les informant sur le service, sur les modalités d'inscription et sur les conditions d'accès. Elle édite et met à disposition en mairie (ou autre lieu connu d'accueil et d'information), ainsi que dans les établissements scolaires, les plaquettes du STIF, les formulaires et les fiches horaires.

L'AOP s'engage à garantir une réponse aux familles au plus tard dans les 72 heures ouvrées à compter de la demande d'information.

2. Gestion des inscriptions

a) Accueil physique des familles

L'AOP assure une permanence en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information, pour recevoir les familles des élèves et assurer l'inscription des élèves.

✓ Nombre de permanence

Si les services délégués, figurant en annexe II, assurent le transport :

- de moins de 50 élèves : 3 permanences par mois au minimum ;
- de 50 à 150 élèves : 4 permanences par mois minimum ;
- de plus de 150 élèves : 6 permanences par mois minimum.

✓ Plage horaire de la permanence

La permanence sera d'une demi-journée : selon le choix de l'AOP, soit le matin de 8h-13h, soit l'après-midi de 14h-19h.

✓ Jours de permanence

Au moins une permanence par mois devra se tenir le mercredi ou le samedi.

L'AOP est libre de fixer les autres jours de permanence.

✓ Durée de la permanence

La permanence se tiendra du mois de juin au mois de septembre inclus.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible auprès des familles des dates d'ouverture du guichet ou de la permanence ; elle les met notamment à disposition en mairie, dans les établissements scolaires...

b) Distribution des formulaires d'inscription

L'AOP est chargée de l'impression des formulaires d'inscription pour l'obtention du titre de transport, selon un modèle fourni par le STIF.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible des formulaires auprès des familles ; il les met notamment à disposition en mairie (ou autre lieu connu d'accueil et d'information), et dans les établissements scolaires.

c) Réception des formulaires d'inscription

L'AOP réceptionne les formulaires d'inscription remplis par les familles par courrier postal à la permanence assurée en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information.

d) Saisie des formulaires d'inscription

L'AOP saisit les données contenues dans les formulaires d'inscription remplis par les familles dans le système informatisé de gestion des transports scolaires, mis en place par le STIF et visé à l'article 16 de la convention de délégation de compétence, via un accès distant.

L'AOP doit obligatoirement être équipée des outils informatiques nécessaires à la réalisation de cette saisie de données et d'un accès à internet.

A compter de la saisie de ces données par l'AOP, le système informatisé de gestion des transports scolaires calcule le tarif régional, éventuellement diminué de la réduction tarifaire accordée par le Conseil Général, dans un délai de 48h maximum (durant la nuit suivante, dans la majorité des cas).

e) Encaissement du montant du prix public local acquitté par les familles

L'AOP encaisse le montant du prix public local acquitté par les familles, tel que défini à l'article 10.2 de la convention de délégation de compétence, selon les procédures financières qui lui sont propres.

f) Edition du titre de transport

L'AOP édite le titre de transport, à partir de son accès distant au logiciel, sur un courrier à adresser aux familles selon un modèle défini par le STIF. A titre d'information, le titre consistera en un support papier plastifié d'un format d'environ 8.5 x 5.5 cm.

L'AOP édite également les duplicata des titres de transport.

g) Délivrance du titre de transport

L'AOP délivre le titre de transport par courrier ou en main propre à la permanence assurée en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information, sur demande de la famille, dans les 48 heures ouvrées à compter de l'encaissement effectif du montant du prix public local devant être acquitté par les familles.

3. Gestion administrative pour les élèves inscrits en ligne

A compter de 2012, les familles pourront éventuellement s'inscrire en ligne sur le site internet du STIF. Pour ces élèves, l'AOP devra assurer les missions suivantes, telles que décrites à l'article 2 de la présente annexe :

- a) Accueil physique des familles
- e) Encaissement du montant du prix public local acquitté par les familles
- f) Edition du titre de transport,
- g) Délivrance du titre de transport.

4. Gestion des litiges

Dans le cadre de la gestion des litiges, l'AOP gère les contestations relatives au titre de transport. Exemple : contestation sur les critères d'éligibilité, perte d'un titre de transport, ... Elle en informe le STIF.

Annexe IV

Réduction tarifaire accordée par le STIF aux accompagnateurs

Sur la durée de la convention de délégation, et pour les services faisant l'objet de la tranche ferme du marché, le STIF accorde une réduction tarifaire pour les accompagnateurs.

Cette réduction tarifaire est d'un montant unitaire égal au tarif régional des élèves non éligibles et conduit, par conséquent, à ce que l'accès au service soit gratuit pour les accompagnateurs.

Son financement est compris dans le montant global de la dotation financière du STIF, prévue à l'article 12.2 de la convention de délégation.

Syndicat des transports d'Ile-de-France



Délibération n°2011/0783

Séance du 5 Octobre 2011

**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNE DE MAUREPAS**

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-3, L.3111-14, L.3111-15 et 3111-16 ;
- VU** la loi 83-634 modifiée du 13 juillet 1983 et la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1984 ;
- VU** la loi n° 20046809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile de France, et en particulier ses articles 25 à 30 ;
- VU** la délibération n° 2010/0116 du 17 février 2010 approuvant le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires ;
- VU** la délibération du Conseil Municipal de la Commune de Maurepas ;
- VU** le rapport n° 2011/0781/0782/0783/0784 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 27 septembre 2011 et de la commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La commune de Maurepas reçoit délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France en matière de services spéciaux de transport public routier réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires) sur son territoire.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence en matière de transport scolaire du Syndicat des Transports d'Ile de France à La commune de Maurepas est approuvée pour une durée de un an soit du 6 juillet 2011 au 5 juillet 2012.

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

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

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

Jean-Paul HUCHON

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

**Convention
de délégation de compétence
en matière de services spéciaux de transport public routiers
réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires)**

ENTRE :

- **Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis-41 Rue de Châteaudun à Paris 9ème, (n°SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2011-0783 du 5 octobre 2011 ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- **La Ville de Maurepas** ayant son siège 2 place d'Auxois 78310 Maurepas, et représentée par son Maire, Georges MOUGEOT, en vertu de la délibération de n° du 29 septembre 2011, ci-après désigné « L'autorité organisatrice de proximité » ou « L'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code de l'éducation, notamment ses articles L.213-13, R.213-4 à R.213-9, R.213.20,
- VU** la loi n° 83-634 modifiée du 13 juillet 1983, la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1983, la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2010/0116 du 17 février 2010,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2011/ du 2011 portant délégation de compétences du STIF à la **Ville de Maurepas** en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves,
- VU** la délibération du Conseil Municipal n° du 29/09/2011 (*délibération de l'AOP*);

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 la partie législative 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 (ci-après désignée AOP) par l'article 1^{er} de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 (codifié à l'article L.1231-10 du code des transports) et par le décret du 10 juin 2005.

En vertu de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée (article L.3111-4 du code des transports), et depuis le 1^{er} juillet 2005, le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires.

Conformément à l'article 1^{er}-II de l'ordonnance précitée (article L.1231-10 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, dans le cadre d'une convention.

Cette délégation de compétence s'inscrit dans une volonté d'améliorer l'offre de transports scolaires et de mieux répondre aux attentes des usagers.

Dans cette optique, la délégation de compétences consentie par le STIF à l'AOP a notamment pour objectif de favoriser l'adéquation entre l'offre et la demande de transports scolaires, 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 transports scolaires, ainsi que les modalités juridiques et financières de cette délégation de compétence.

Sur le périmètre défini à l'article 5, les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de transports scolaires comprennent l'organisation et le financement des services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves, ci-après désignés « circuits spéciaux scolaires ».

A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention, la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des services délégués sera exercée de plein droit par l'AOP.

L'AOP sera subrogée dans les droits et obligations du STIF ou, le cas échéant, de l'organisateur local maintenu durant la période transitoire, pour l'exécution des contrats en cours.

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 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 18, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2- Entrée en vigueur, durée

La présente convention entre en vigueur, dans la totalité de ses dispositions, à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception, adressée par le STIF à l'AOP. Elle prend fin le 6 juillet 2012, sous réserve des dispositions de l'article 18.

Article 3- Principes généraux

Article 3.1- Principe d'exclusivité

Dans les limites fixées à la présente convention et sauf dispositions législatives ou réglementaires contraires, les compétences déléguées sont, pendant la durée de la présente convention, 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, notamment dans le cadre des dispositions de l'article 14 de la présente convention.

Article 3.3- Délégation des transports scolaires au Département

Dans l'hypothèse d'une délégation de compétence en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires conclue entre le STIF et le Département des Yvelines, ce dernier sera subrogé dans les droits et obligations du STIF au titre de la présente convention, dès l'entrée en vigueur de la convention de délégation de compétence conclue entre le Département et le Syndicat.

Titre II - DROITS ET OBLIGATIONS DU STIF

Article 4- Droits et obligations du STIF

Article 4.1- Dispositions générales

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 (consistance générale et conditions de fonctionnement des services) et des règles minimales en matière de qualité de

service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I.

- 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 des critères d'éligibilité définis à l'annexe I et de subventionnabilité définis à l'article 12.1, et selon les modalités de financement définis au titre IV de la présente convention,
- contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP ses 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 modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
- informe dans un délai raisonnable l'AOP de tout projet d'évolution significative de l'offre de transport public sur son territoire, ainsi que des projets de décisions tarifaires liées au transport scolaire.

Article 4.2- Dispositions spécifiques à la présente délégation

Dans le cadre spécifique de la présente délégation, le STIF demeure compétent pour confier, par la signature d'une ou plusieurs convention(s) à durée limitée, l'exploitation des circuits spéciaux scolaires, à une ou plusieurs entreprise(s) ou association(s) désignée(s) après une procédure de mise en concurrence, 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). Dans ce cadre, il lui appartient de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, les procédures de passation des conventions d'exploitation, dont la durée n'excédera pas celle de la présente convention.

Ainsi, pour les circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II, le STIF :

- a passé les marchés avec les entreprises de transport, dont il transmet les pièces, en vue de leur gestion, à l'AOP, conformément à l'avenant de transfert qui sera conclu ;
- peut saisir l'AOP, afin qu'elle modifie la consistance des circuits, notamment dans les cas :
 - d'évolution du nombre d'enfants éligibles et/ou subventionnés par le STIF par rapport aux estimations initiales,
 - de possibilités de rationalisation de l'offre de transports scolaires sur un périmètre qui excède celui de l'AOP,
 - d'évolution de l'articulation avec l'offre sur lignes régulières ;
- émet un avis préalable et peut s'opposer aux :
 - évolutions des circuits envisagés par l'AOP, selon les modalités prévues à l'article 8,
 - avenants aux marchés que l'AOP envisage de conclure, selon les modalités prévues à l'article 9.2,

- aux décisions de reconduction des marchés en cours, dans la limite de leur durée maximale, selon les modalités prévues à l'article 9.3.

En cas d'opposition, ces décisions ne pourront pas être mises en œuvre par l'AOP sans qu'elle outre passe l'exercice des compétences déléguées. Dans cette hypothèse les parties se rapprocheront pour envisager la mise en œuvre des dispositions de l'article 18.

Titre III - DROITS ET OBLIGATIONS DE L'AUTORITE ORGANISATRICE DE PROXIMITE

Chapitre I- PERIMETRE DE LA DELEGATION DE COMPETENCE

Article 5- Périmètre de la délégation : les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

La délégation de compétence consentie à l'AOP porte sur les circuits listés en annexe II.

Chapitre II- COMPETENCES DELEGUEES EN MATIERE D'ORGANISATION ET DE FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 6- Evaluation des besoins en matières de transports scolaires

En concertation avec les différents acteurs qui concourent à l'organisation des transports scolaires (notamment les collectivités locales et leurs groupements, les chefs d'établissement, les directeurs d'écoles, l'entreprises de transport, les associations de parents d'élèves), l'AOP :

- évalue les besoins en circuits spéciaux scolaires en cohérence avec l'évolution du nombre d'élèves subventionnables, tels que définis à l'article 12.1, et avec l'offre existante sur les lignes régulières ;
- veille à l'adéquation de l'offre des CSS et des lignes régulières aux évolutions des besoins de transports scolaires et est tenu de transmettre au STIF ses propositions en ce sens.

Article 7- Compétences déléguées en matière de circuits spéciaux scolaires

L'AOP s'engage à assurer les compétences définies ci-dessous qui lui sont déléguées par le STIF :

- l'organisation des circuits spéciaux scolaires dans le cadre des marchés passés par le STIF, pour lesquels un avenant de transfert aura été conclu, selon les modalités fixées aux articles 8 et 9,
- le financement des circuits spéciaux scolaires, avec le concours du STIF, conformément aux modalités de l'article 12.2,
- le contrôle de l'exécution des circuits spéciaux scolaires, l'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou de suppression d'offre de transport, ou de qualité de service, en particulier dans le respect du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention,

- le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent,
- la gestion de la relation client, de préférence en direct, qui comprend notamment l'information des familles et des usagers sur l'offre, les conditions d'accès et d'usage des services de transports publics existants, l'inscription des usagers, la perception du prix public local payé par la famille, la remise à chacun de ces usagers d'un titre de transport conforme au modèle défini par le STIF, ainsi que la gestion de l'ensemble des correspondances avec les familles et les usagers (ces missions sont décrites à l'annexe III).

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,
- établir un rapport annuel au STIF sur l'exécution de la présente convention conformément à l'article 14 et sur l'usage et la fréquentation du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- mettre en cohérence ses actions de communication relatives aux services délégués avec la politique de communication du STIF.

Article 8- Evolution des circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

Les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétences sont répertoriés en annexe II qui constitue un état initial.

Toutes modifications de la consistance de ces circuits (suppression, création ou modifications des services existants) sont soumises à l'accord préalable du STIF, avant leur mise en place.

Par ailleurs, le STIF peut saisir l'AOP pour l'étude d'une modification des circuits, notamment dans les cas d'évolution du nombre d'enfants éligibles et/ou subventionnés par le STIF par rapport aux estimations initiales, dans les cas de possibilités de rationalisation de l'offre de transports scolaires sur un périmètre excédant celui du champ de compétence de l'AOP et dans les cas d'évolution de l'articulation avec l'offre sur lignes régulières.

En toute hypothèse, pour opérer ces modifications :

- s'il n'est pas nécessaire, au vu des dispositions des marchés, de les modifier par avenant, une proposition de mise à jour de l'annexe II, accompagnée d'une note argumentée présentant notamment les différences de coûts, est adressée par l'AOP au STIF, pour avis conforme, au moins 2 mois avant la date de mise en œuvre envisagée. Le STIF dispose d'un délai de 1 mois pour rendre son avis. A défaut de réponse du STIF dans ce délai, ou en cas d'avis défavorable, l'AOP n'est pas autorisée à mettre en œuvre ladite modification.
- s'il est nécessaire, au vu des dispositions des marchés, de les modifier par avenant : dans ce cas les parties mettent en œuvre les dispositions de l'article 9.2, avant toute mise en œuvre par l'AOP.

Article 9- Modalités d'exploitation des circuits spéciaux scolaires

Article 9.1- Subrogation et transfert des marchés

Dès l'entrée en vigueur de la présente convention, l'AOP est subrogée dans les droits et obligations du STIF au titre des marchés d'exploitation des circuits spéciaux scolaires passés par lui sur le périmètre défini à l'article 5 et pour les services visés à l'article 7, jusqu'à l'échéance desdits marchés.

Un avenant de transfert des marchés sera signé dans ce sens entre le STIF, l'AOP et l'exploitant.

Article 9.2- Passation des avenants aux marchés

En application des dispositions de la présente convention et de l'avenant de transfert prévu à l'article 9.1, l'AOP est compétente pour la passation des avenants aux marchés, dans les conditions prévues par les dispositions desdits marchés, dans le respect des dispositions de la présente convention.

L'AOP est, néanmoins, tenue de solliciter l'accord préalable du STIF pour toute modification des marchés par avenant.

Le projet d'avenant, accompagné d'une note argumentée présentant notamment les différences de coûts, est adressé par l'AOP au STIF, pour avis conforme, au moins 3 mois avant la date de mise en œuvre envisagée.

Le STIF dispose d'un délai de 2 mois pour rendre son avis.

A défaut de réponse du STIF dans ce délai, ou en cas d'avis défavorable, l'AOP n'est pas autorisée à signer ledit avenant.

Article 9.3- Résiliation des marchés

En application des dispositions de la présente convention et conformément au CCAP, l'AOP est compétente pour résilier les marchés, dans les conditions prévues par les dispositions desdits marchés, dans le respect des dispositions de la présente convention.

L'AOP est, néanmoins, tenue de solliciter l'accord préalable du STIF avant toute décision de résiliation des marchés en cours.

Le projet de décision de résiliation, accompagné d'une note argumentée présentant notamment les motifs de la résiliation, est adressé par l'AOP au STIF, pour avis conforme, au moins 3 mois avant la date de mise en œuvre envisagée.

Le STIF dispose d'un délai de 2 mois pour rendre son avis.

A défaut de réponse du STIF dans ce délai, ou en cas d'avis défavorable, l'AOP n'est pas autorisée à résilier les marchés et les parties se rapprocheront pour mettre en œuvre les dispositions de l'article 18.

Article 9.4- Reconduction des marchés

En application des dispositions de la présente convention et de l'avenant de transfert prévu à l'article 9.1, l'AOP est compétente pour reconduire les marchés, dans les

conditions prévues par les dispositions desdits marchés (notamment dans la limite de la durée maximale prévue), dans le respect des dispositions de la présente convention.

L'AOP est, néanmoins, tenue de solliciter l'accord préalable du STIF avant toute décision de reconduction des marchés en cours.

Le projet de décision de reconduction, accompagné d'une note argumentée présentant notamment un bilan de la prestation effectuée, est adressé par l'AOP au STIF, pour avis conforme, au moins 6 mois avant la date de mise en œuvre envisagée.

Le STIF dispose d'un délai de 4 mois pour rendre son avis.

A défaut de réponse du STIF dans ce délai, ou en cas d'avis défavorable, l'AOP n'est pas autorisée à reconduire les marchés et les parties se rapprocheront pour mettre en œuvre les dispositions de l'article 18.

Article 9.5- Echanges réguliers avec le STIF

Les parties s'engagent à se rapprocher au cours de l'année scolaire 2011-2012, afin d'étudier l'avenir des services, objet de la présente délégation.

Titre IV - TARIFICATION ET FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 10- Part du financement des circuits spéciaux scolaires incombant à l'utilisateur.

Article 10.1-Tarifs régionaux des circuits spéciaux scolaires

Les tarifs régionaux des abonnements sur circuits spéciaux sont fixés par le STIF comme indiqué dans le règlement régional des circuits spéciaux en annexe I.

Article 10.2-Prix publics locaux des circuits spéciaux scolaires

Le prix public local est le montant que doit régler l'utilisateur en contrepartie de l'abonnement.

Il est égal :

- au tarif régional ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par l'AOP ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par le conseil général, dont le financement aurait préalablement fait l'objet d'une convention entre le conseil général et le STIF ;
- diminué, pour les élèves non éligibles subventionnables tels que définis à l'article 12.1, de la réduction tarifaire accordée par le STIF,
- éventuellement augmenté de frais de dossier.

L'AOP s'engage à informer le STIF des prix publics locaux proposés à l'ensemble des usagers (éligibles, non éligibles, autres) et le cas échéant, le montant de frais annexes de type frais de dossier et/ou frais de duplicata en cas de perte ou de vol.

Article 11- Financement des circuits spéciaux scolaires par l'autorité organisatrice de proximité

L'AOP assume les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées.

Article 12- Participation du STIF au financement des circuits spéciaux scolaires

Article 12.1-Dispositions spécifiques relatives aux élèves bénéficiant d'une subvention du STIF..

Afin d'assurer une transition progressive du périmètre antérieur des ayants-droit vers le périmètre d'éligibilité régional tel que défini à l'article 2.2. de l'annexe I, le STIF accordera temporairement à certains élèves non éligibles, dans les conditions définies ci-après, une aide égale à la différence entre le tarif régional « élève non éligible » et le tarif régional « élève éligible ». Les élèves bénéficiaires de cette aide sont qualifiés de « subventionnables ».

A titre exceptionnel et dérogatoire, sont considérés comme « subventionnables », pour la seule campagne 2011/2012, tous les élèves – éligibles ou non éligibles – utilisant le circuit, objet de la présente délégation, sans préjudice des dispositifs dérogatoires qui pourront être appliqués à certaines catégories d'élèves non éligibles pour les campagnes scolaires suivantes. Cette année scolaire 2011/2012 doit permettre d'évaluer le besoin de ce css au regard de la sectorisation scolaires particulière de ce territoire.

Article 12.2-Montant de la dotation financière du STIF.

La dotation financière du STIF, versée à l'AOP en contrepartie de la délégation de compétence, pour l'année scolaire N/N+1 est égale :

- au montant réel du marché, après révision annuelle conformément au CCAP, tel que payé par l'AOP, pour les prestations de la tranche ferme (transport scolaire des élèves) et de la tranche conditionnelle 2 (gestion de la relation-client) des marchés associés aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II, -dont sont déduites les recettes tarifaires définies comme suit :
 - o Nombre d'élèves éligibles transportés arrêté au 31 décembre de l'année N
 - * (tarif régional des élèves éligibles – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
 - o Nombre d'élèves non éligibles et subventionnables transportés arrêté au 31 décembre de l'année N
 - * (tarif régional des élèves éligibles[#] – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
- [#] NB : il s'agit en fait du tarif régional des élèves non éligibles dont on déduit la subvention du STIF pour les élèves non éligibles subventionnables conformément à l'article 12.1.
- o Nombre d'élèves non éligibles et non subventionnables transportés arrêté au 31 décembre de l'année N
 - * (tarif régional des élèves non éligibles – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)

- Nombre de personnes « autres usagers » transportées arrêté au 31 décembre de l'année N
 - * tarif régional des élèves non éligibles

Le STIF ne finance pas le montant de la tranche conditionnelle 1 (services supplémentaires).

Dans la mesure où un acompte peut-être versé au titre de l'année scolaire N/N+1 avant que la dotation du STIF soit définitivement connue, la dotation prévisionnelle du STIF est définie comme :

- le montant prévisionnel du marché, après révision annuelle conformément au CCAP, concernant les prestations de la tranche ferme (transport scolaire des élèves) et de la tranche conditionnelle 2 (gestion de la relation-client) des marchés associés aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II, calculé sur la base du calendrier prévisionnel et de l'effectif prévisionnel mentionnés dans les dispositions des marchés passés par le STIF
- dont sont déduites les recettes tarifaires définies comme suit :
 - Nombre d'élèves éligibles transportés arrêté au 30 septembre de l'année N
 - * (tarif régional des élèves éligibles – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
 - Nombre d'élèves non éligibles et subventionnables transportés arrêté au 30 septembre de l'année N
 - * (tarif régional des élèves éligibles[#] – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
 - [#] NB : il s'agit en fait du tarif régional des élèves non éligibles dont on déduit la subvention du STIF pour les élèves non éligibles subventionnables conformément à l'article 12.1
 - Nombre d'élèves non éligibles et non subventionnables transportés arrêté au 30 septembre de l'année N
 - * (tarif régional des élèves non éligibles – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
 - Nombre de personnes « autres usagers » transportées arrêté au 30 septembre de l'année N
 - * tarif régional des élèves non éligibles

Article 13- Modalités de règlement de la participation du STIF

Article 13.1-Modalités de règlement de la dotation financière du STIF au titre des circuits spéciaux scolaires

La participation financière du STIF au titre de l'article 12 pour l'année scolaire N/N+1, sera versée sur le compte de l'AOP conformément aux modalités rappelées ci-après :

- à compter du 15 octobre de l'année N, un premier acompte pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1, correspondant à 30 % du montant de la dotation financière prévisionnelle de base à la charge du STIF (telle que définie à l'article 12.2),

- à compter du 15 février de l'année N+1, un second acompte pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1, correspondant à 50% du montant de la dotation financière prévisionnelle de base à la charge du STIF (telle que définie à l'article 12.2), et le cas échéant, au montant de subvention perçu par le STIF de la part du conseil général,
- à compter du 15 octobre de l'année N+1, le solde de la dotation financière du STIF, pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1, ainsi que le 1er acompte correspondant à l'année scolaire N+1/N+2.

Le paiement du solde sera effectué sur présentation de l'état des dépenses effectives de l'AOP pour l'année scolaire considérée visé par le payeur de la collectivité locale, siège de l'AOP.

Article 13.2- Domiciliation bancaire

La participation du STIF sera faite sur le compte dont les coordonnées bancaires sont rappelées ci-après :

- Adresse bancaire : BDF Versailles 78000
- Titulaire du compte : Trésorerie de Maurepas
- N° de Banque : 30001
- N° de guichet : 00866
- N° de compte : D785000000

Titre V - INFORMATION ET CONTROLE

Article 14- Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées

Le suivi financier a pour objet d'évaluer l'évolution de la dépense.

L'AOP établit annuellement le rapport d'exercice des compétences déléguées comprenant les éléments suivants :

- l'analyse de l'usage du service : le nombre d'usagers inscrits par catégorie (éligibles, non éligibles subventionnables - avec le motif de la subventionnabilité -, non éligibles non subventionnables), ainsi que l'évolution trimestrielle de la fréquentation de chaque circuit à chacun des horaires,
- l'offre de transport,
- le coût de l'exploitation,
- le montant des recettes tarifaires, en fonction du prix public local pratiqué,
- les conditions d'exercice des compétences déléguées et les difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées pour l'année scolaire N/N+1 est présenté chaque année aux services du STIF avant le 1^{er} avril N+2.

Par ailleurs, sur demande du STIF, l'AOP s'engage à lui transmettre, à titre d'information, le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les entreprise(s) de transport, ainsi que les rapports de contrôle effectué par l'AOP ou les prestataires mandatés.

Article 15- Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire (demande de documentation, contrôle sur place, audit) pour contrôler la bonne application de la présente convention et convenir avec l'AOP des mesures nécessaires pour que le (les) entreprise(s) de transport remédie(nt) aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à permettre au STIF d'exercer ce droit, ainsi qu'à prévoir dans sa ou ses convention(s) avec le (les) entreprise(s) de transport des dispositions permettant les contrôles et audits.

Article 16- Mise en place d'un système de gestion des transports scolaires

Le STIF met en place et finance un système informatisé de gestion des transports scolaires œuvrant pour l'organisation des circuits spéciaux scolaires, la gestion des ayants droit aux aides financières sur lignes régulières et circuits spéciaux scolaires, le remboursement des frais de transport des élèves et étudiants handicapés, ainsi que l'ordonnancement des dépenses y afférents.

Dans le cadre de la présente convention, ce système demeure, sous réserve des dispositions ci-après, alimenté par les services du STIF sur la base des informations fournies par l'AOP.

Néanmoins, si l'AOP assure elle-même la gestion de la relation-client (en d'autre terme, si elle n'affermite pas la tranche conditionnelle n°2 des marchés), elle s'engage à transmettre au STIF, via l'accès distant web défini par le STIF, les informations relatives à l'ensemble des usagers des services concernés, ainsi qu'à remettre à chacun de ces usagers un titre de transport conforme au modèle défini par le STIF.

Les modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client figurent en annexe III.

Titre VI - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 17- Responsabilité

L'AOP exerce sa mission d'autorité organisatrice sous son entière responsabilité à l'exception des conséquences pouvant être générées par les décisions tarifaires ou les modifications de l'annexe I ayant des incidences financières sur les conventions d'exploitation passées par l'AOP.

Elle 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.

Elle informe le STIF de toute action engagée à son encontre dans ce cadre.

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 l'AOP des compétences qui lui sont déléguées.

Article 18- Résiliation

Article 18.1-Résiliation de plein droit

Le STIF se réserve la possibilité, pour les raisons d'optimisation de l'offre de transport public, ou en cas de désaccords constatés dans le cadre des dispositions des articles 9.2 et 9.3 et 9.4, de mettre fin à la délégation, de manière anticipée au 30 juin 2013 ou au 30 juin 2015, dans le respect d'un préavis de 6 mois.

Article 18.2-Résiliation pour faute

En cas de manquement grave 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'entreprise de transport exploitant un des services visés à l'article 5 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement de la part de l'AOP. 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. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 18.3-Résiliation amiable

Les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

Les parties s'engagent à ce que toute décision conjointe de résiliation amiable prise au cours de l'année scolaire N/N+1 aboutisse à une résiliation effective prenant effet à compter du début de l'année scolaire N+2/N+3.

Durant ce délai, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 19- Fin de la convention et renouvellement

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les futures modalités d'organisation et d'exercice des compétences déléguées.

12 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à avoir décidé ensemble :

- soit du renouvellement de la délégation de compétence au profit de l'AOP,
- soit de la reprise des compétences déléguées par le STIF.

Dans la seconde hypothèse, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 20- Litiges

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Elles se réunissent dans un délai de 1 mois à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception.

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

Fait à MAUREPAS

Le _____

En double exemplaire originaux,

Le STIF

L'AOP

Sophie MOUGARD

ANNEXES

- Annexe I :** Règlement régional des circuits spéciaux scolaires
- Annexe II :** Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation
- Annexe III :** Modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client
- Annexe IV :** Réduction tarifaire accordée par le STIF aux accompagnateurs

Annexe I

**Règlement régional relatif
aux circuits spéciaux scolaires**

Annexe II

Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

Lot n°22													
SECTEUR	COMMUNES DESSERVIES	Num_circ	ETABLISSEMENTS DESSERVIS	Jours de circulation						Nb d'élèves transportés	Type de véhicule	Horaires et itinéraire du circuit	fonctionnement
				Lundi	Mardi	Merc	Jeudi	Vend	Samedi				
MAUREPAS	MAUREPAS, COIGNIERES	C1	COLLÈGE LA MARE AUX SAULES - COIGNIERES - LYCÉE LES 7 MARES - MAUREPAS	X	X		X	X		170	CAR	<p>1er Aller : 7h55 - 8h20 (2 cars) 2ème Aller : 8h55 - 9h20 (1car) MAUREPAS (CD13, rue des Lilas, Rond-Point des Louveries, rue des Bruyères, 62 rue du Bois d'Acacias, rue du Bois d'Acacias, carrefour Villeneuve, rue de la Tour, place de la Croix Blanche, îles de Glénan, Seuil de Maurepas (7 mares)), COIGNIERES (collège la Mare aux Saules).</p> <p>1er Retour des Lundi-mardi-jeudi : 16h00 - 16h40 (2 cars) 1er retour du vendredi : 15h00-15h40 (2 cars) COIGNIERES (CES la Mare aux Saules, parking EDF CD 13, rue des Lilas, Arrêt Maurepas village, Rond-Point des Louveries, rue des Bruyères, Parc aux Loups, Carrefour Villeneuve, place des Buttes, place de la Croix Blanche, îles de Glénan, Seuil de Maurepas, lycée des 7 mares).</p> <p>2ème Retour des lundi-mardi-jeudi : 17h00 - 18h10 (2 cars) 2ème retour du vendredi : 16h00-16h40 (2 cars) COIGNIERES (CES la Mare aux Saules parking EDF CD 13, rue des Lilas, Arrêt Maurepas Village, Rond-Point des Louveries, rue des Bruyères, Parc aux Loups, Carrefour Villeneuve, place des Buttes, place de la Croix Blanche, îles de Glénan, seuil de Maurepas, lycée des 7 mares, parking EDF CD 13, rue des Lilas, Rond-Point des Louveries, rue des Bruyères, 62 rue du Bois d'Acacias, rue du Bois d'Acacias, Carrefour Villeneuve, rue de la Tour), MAUREPAS (place de la Croix Blanche, îles de Glénan, Seuil de Maurepas).</p>	Service du matin et du soir Horaires des retours différents les vendredis
MAUREPAS	MAUREPAS, COIGNIERES			COLLÈGE LA MARE AUX SAULES - COIGNIERES - LYCÉE LES 7 MARES - MAUREPAS			X				170	CAR	<p>1er Aller : 7h55 - 8h20 (2 cars) 2ème Aller : 8h55 - 9h20 (1car) MAUREPAS (CD13, rue des Lilas, Rond-Point des Louveries, rue des Bruyères, 62 rue du Bois d'Acacias, rue du Bois d'Acacias, carrefour Villeneuve, rue de la Tour, place de la Croix Blanche, îles de Glénan, Seuil de Maurepas (7 mares)), COIGNIERES (collège la Mare aux Saules).</p> <p>1er retour : 12h30 - 13h10 (2cars) 2ème retour : 13h00 - 13h40 (1car) COIGNIERES (CES la Mare aux Saules, parking EDF CD 13, rue des Lilas, Arrêt Maurepas village, Rond-Point des Louveries, rue des Bruyères, Parc aux Loups, Carrefour Villeneuve, place des Buttes, place de la Croix Blanche, îles de Glénan, Seuil de Maurepas, lycée des 7 mares).</p>

Annexe III

Modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client

1. Information des familles

Afin de répondre à toute question des familles, l'AOP s'engage à être joignable pendant toute la durée de la délégation :

- par courriel,
- par courrier postal,
- par téléphone a minima aux plages horaires suivantes : de 9h-12h / 14h-17h du lundi au vendredi pendant toute la durée de la délégation.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible auprès des familles, à travers les différents moyens d'information possibles, de documents les informant sur le service, sur les modalités d'inscription et sur les conditions d'accès. Elle édite et met à disposition en mairie (ou autre lieu connu d'accueil et d'information), ainsi que dans les établissements scolaires, les plaquettes du STIF, les formulaires et les fiches horaires.

L'AOP s'engage à garantir une réponse aux familles au plus tard dans les 72 heures ouvrées à compter de la demande d'information.

2. Gestion des inscriptions

a) Accueil physique des familles

L'AOP assure une permanence en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information, pour recevoir les familles des élèves et assurer l'inscription des élèves.

✓ Nombre de permanence

Si les services délégués, figurant en annexe II, assurent le transport :

- de moins de 50 élèves : 3 permanences par mois au minimum ;
- de 50 à 150 élèves : 4 permanences par mois minimum ;
- de plus de 150 élèves : 6 permanences par mois minimum.

✓ Plage horaire de la permanence

La permanence sera d'une demi-journée : selon le choix de l'AOP, soit le matin de 8h-13h, soit l'après-midi de 14h-19h.

✓ Jours de permanence

Au moins une permanence par mois devra se tenir le mercredi ou le samedi.

L'AOP est libre de fixer les autres jours de permanence.

✓ Durée de la permanence

La permanence se tiendra du mois de juin au mois de septembre inclus.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible auprès des familles des dates d'ouverture du guichet ou de la permanence ; elle les met notamment à disposition en mairie, dans les établissements scolaires...

b) Distribution des formulaires d'inscription

L'AOP est chargée de l'impression des formulaires d'inscription pour l'obtention du titre de transport, selon un modèle fourni par le STIF.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible des formulaires auprès des familles ; il les met notamment à disposition en mairie (ou autre lieu connu d'accueil et d'information), et dans les établissements scolaires.

c) Réception des formulaires d'inscription

L'AOP réceptionne les formulaires d'inscription remplis par les familles par courrier postal à la permanence assurée en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information.

d) Saisie des formulaires d'inscription

L'AOP saisit les données contenues dans les formulaires d'inscription remplis par les familles dans le système informatisé de gestion des transports scolaires, mis en place par le STIF et visé à l'article 16 de la convention de délégation de compétence, via un accès distant.

L'AOP doit obligatoirement être équipée des outils informatiques nécessaires à la réalisation de cette saisie de données et d'un accès à internet.

A compter de la saisie de ces données par l'AOP, le système informatisé de gestion des transports scolaires calcule le tarif régional, éventuellement diminué de la réduction tarifaire accordée par le Conseil Général, dans un délai de 48h maximum (durant la nuit suivante, dans la majorité des cas).

e) Encaissement du montant du prix public local acquitté par les familles

L'AOP encaisse le montant du prix public local acquitté par les familles, tel que défini à l'article 10.2 de la convention de délégation de compétence, selon les procédures financières qui lui sont propres.

f) Edition du titre de transport

L'AOP édite le titre de transport, à partir de son accès distant au logiciel, sur un courrier à adresser aux familles selon un modèle défini par le STIF. A titre d'information, le titre consistera en un support papier plastifié d'un format d'environ 8.5 x 5.5 cm.

L'AOP édite également les duplicata des titres de transport.

g) Délivrance du titre de transport

L'AOP délivre le titre de transport par courrier ou en main propre à la permanence assurée en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information, sur demande de la famille, dans les 48 heures ouvrées à compter de l'encaissement effectif du montant du prix public local devant être acquitté par les familles.

3. Gestion administrative pour les élèves inscrits en ligne

A compter de 2012, les familles pourront éventuellement s'inscrire en ligne sur le site internet du STIF. Pour ces élèves, l'AOP devra assurer les missions suivantes, telles que décrites à l'article 2 de la présente annexe :

- a) Accueil physique des familles
- e) Encaissement du montant du prix public local acquitté par les familles
- f) Edition du titre de transport,
- g) Délivrance du titre de transport.

4. Gestion des litiges

Dans le cadre de la gestion des litiges, l'AOP gère les contestations relatives au titre de transport. Exemple : contestation sur les critères d'éligibilité, perte d'un titre de transport, ... Elle en informe le STIF.

Annexe IV

Réduction tarifaire accordée par le STIF aux accompagnateurs

Sur la durée de la convention de délégation, et pour les services faisant l'objet de la tranche ferme du marché, le STIF accorde une réduction tarifaire pour les accompagnateurs.

Cette réduction tarifaire est d'un montant unitaire égal au tarif régional des élèves non éligibles et conduit, par conséquent, à ce que l'accès au service soit gratuit pour les accompagnateurs.

Son financement est compris dans le montant global de la dotation financière du STIF, prévue à l'article 12.2 de la convention de délégation.



Délibération n°2011/0784

Séance du 5 Octobre 2011

**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA VILLE DE SAINT GERMAIN DE LA GRANGE**

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-3, L.3111-14, L.3111-15 et 3111-16 ;
- VU** la loi 83-634 modifiée du 13 juillet 1983 et la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1984 ;
- VU** la loi n° 20046809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile de France, et en particulier ses articles 25 à 30 ;
- VU** la délibération n° 2010/0116 du 17 février 2010 approuvant le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires ;
- VU** la délibération du Conseil Municipal de Saint Germain de la Grange ;
- VU** le rapport n° 2011/0781/0782/0783/0784 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 27 septembre 2011 et de la commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La ville de Saint Germain de la Grange reçoit délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France en matière de services spéciaux de transport public routier réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires) sur son territoire.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence en matière de transport scolaire du Syndicat des Transports d'Ile de France à la ville de Saint Germain de la Grange est approuvée pour une durée de 2 ans soit du 1^{er} juillet 2011 au 5 juillet 2013.

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

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

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

Jean-Paul HUCHON

**Convention
de délégation de compétence
en matière de services spéciaux de transport public routiers
réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires)**

ENTRE :

- **Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis-41 Rue de Châteaudun à Paris 9ème, (n°SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2011-0785 du 5 octobre 2011 ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- **La Mairie de Saint Germain de la Grange**, ayant son siège Hôtel de Ville – 1 rue de la Maire BP 26 78640 Saint Germain de la Grange, et représenté par SON maire Bertrand HAUET, en vertu de la délibération du Conseil Municipal n°
- en date du
- ci-après désigné « L'autorité organisatrice de proximité » ou « L'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code de l'éducation, notamment ses articles L.213-13, R.213-4 à R.213-9, R.213.20,
- VU** la loi n° 83-634 modifiée du 13 juillet 1983, la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1983, la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2010/0116 du 17 février 2010,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2011/ du 6 octobre 2011 portant délégation de compétences du STIF à la commune **de Saint Germain de la Grange** en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves,
- VU** la délibération du Conseil municipal n° du (délibération de l'AOP);

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 la partie législative 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 (ci-après désignée AOP) par l'article 1^{er} de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 (codifié à l'article L.1231-10 du code des transports) et par le décret du 10 juin 2005.

En vertu de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée (article L.3111-4 du code des transports), et depuis le 1^{er} juillet 2005, le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires.

Conformément à l'article 1^{er}-II de l'ordonnance précitée (article L.1231-10 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, dans le cadre d'une convention.

Cette délégation de compétence s'inscrit dans une volonté d'améliorer l'offre de transports scolaires et de mieux répondre aux attentes des usagers.

Dans cette optique, la délégation de compétences consentie par le STIF à l'AOP a notamment pour objectif de favoriser l'adéquation entre l'offre et la demande de transports scolaires, de renforcer la qualité de service au 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 transports scolaires, ainsi que les modalités juridiques et financières de cette délégation de compétence.

Sur le périmètre défini à l'article 5, les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de transports scolaires comprennent l'organisation et le financement des services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves, ci-après désignés « circuits spéciaux scolaires ».

A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention, la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des services délégués sera exercée de plein droit par l'AOP.

L'AOP sera subrogée dans les droits et obligations du STIF ou, le cas échéant, de l'organisateur local maintenu durant la période transitoire, pour l'exécution des contrats en cours.

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 de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention,

d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'article 14, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2- Entrée en vigueur, durée

La présente convention entre en vigueur, dans la totalité de ses dispositions, à compter de sa notification par lettre recommandée adressée par le Stif à l'AOP. Elle est conclue pour une durée maximale de 6 ans prenant fin le 30/06/2017 sous réserve des dispositions de l'article 18

Article 3- Principes généraux

Article 3.1- Principe d'exclusivité

Dans les limites fixées à la présente convention et sauf dispositions législatives ou réglementaires contraires, les compétences déléguées sont, pendant la durée de la présente convention, 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, notamment dans le cadre des dispositions de l'article 11 de la présente convention.

Article 3.3- Délégation des transports scolaires au Département

Dans l'hypothèse d'une délégation de compétence en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires conclue entre le STIF et le Département des Yvelines, ce dernier sera subrogé dans les droits et obligations du STIF au titre de la présente convention, dès l'entrée en vigueur de la convention de délégation de compétence conclue entre le Département et le Syndicat.

Titre II - DROITS ET OBLIGATIONS DU STIF

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 (consistance générale et conditions de fonctionnement des services) et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I.

- 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 des critères d'éligibilité définis à l'annexe I si ceux-ci sont pris en compte par le délégataire pour définir les conditions d'accès au service, définie par le Règlement Régional figurant à l'annexe 1
- contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP ses 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 modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
- informe dans un délai raisonnable l'AOP de tout projet d'évolution significative de l'offre de transport public sur son territoire, ainsi que des projets de décisions tarifaires liées au transport scolaire.

Titre III - DROITS ET OBLIGATIONS DE L'AUTORITE ORGANISATRICE DE PROXIMITE

Chapitre I- PERIMETRE DE LA DELEGATION DE COMPETENCE

Article 5- Périmètre de la délégation : les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

La délégation de compétence consentie à l'AOP porte sur les circuits listés en annexe II.

Chapitre II- COMPETENCES DELEGUEES EN MATIERE D'ORGANISATION ET DE FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 6- Compétences déléguées en matière de circuits spéciaux scolaires

L'AOP s'engage à assurer les compétences définies ci-dessous qui lui sont déléguées par le STIF :

- l'organisation des circuits spéciaux scolaires dont l'exploitation peut se faire, 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 8,
- le financement des circuits spéciaux scolaires,
- le contrôle de l'exécution des circuits spéciaux scolaires, l'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou de

suppression d'offre de transport, ou de qualité de service, en particulier dans le respect du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention,

- le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent,

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,
- établir un rapport annuel au STIF sur l'exécution de la présente convention conformément à l'article 11 et sur l'usage et la fréquentation du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- mettre en cohérence ses actions de communication relatives aux services délégués avec la politique de communication du STIF.

Article 7- Evolution des circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

Les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétences sont répertoriés en annexe II qui constitue un état initial.

Toutes modifications de la consistance de ces circuits (suppression, création ou modifications de services existants) font l'objet par l'AOP d'une mise à jour annuelle de l'annexe II.

Une mise à jour de l'annexe II est adressée chaque année par l'AOP au STIF, par lettre recommandée avec accusé de réception, avant le 1^{er} décembre de l'année scolaire en cours.

Titre IV - TARIFICATION ET FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 8- Part du financement des circuits spéciaux scolaires incombant à l'utilisateur.

Article 8.1- Tarifs régionaux des circuits spéciaux scolaires

Les tarifs régionaux des abonnements sur circuits spéciaux sont fixés par le STIF comme indiqué dans le règlement régional des circuits spéciaux en annexe I.

Les conditions d'accès aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II sont définies par l'AOP indépendamment des critères d'éligibilité fixés au 2.2 du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I. Par conséquent, seul le tarif « élève non éligible » s'y applique.

Article 8.2- Prix publics locaux des circuits spéciaux scolaires

Le prix public local est le montant que doit régler l'utilisateur en contrepartie de l'abonnement.

Il est égal :

- au tarif régional « élève non éligible » ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par l'AOP ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par le conseil général, dont le financement aurait préalablement fait l'objet d'une convention entre le conseil général et l'AOP ;
- éventuellement augmenté de frais de dossier.

L'AOP s'engage à informer le STIF des prix publics locaux proposés à l'ensemble des usagers (non éligibles, autres) et le cas échéant, le montant de frais annexes de type frais de dossier et/ou frais de duplicata en cas de perte ou de vol.

Article 9- Financement des circuits spéciaux scolaires par l'autorité organisatrice de proximité

L'AOP assume les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées.

Les conditions d'accès aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II étant définies par l'AOP indépendamment des critères d'éligibilité fixés au 2.2 du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention, aucune dotation financière n'est versée par le STIF dans le cadre de la présente délégation.

Titre V - INFORMATION ET CONTROLE

Article 10- Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées

Le suivi financier a pour objet d'évaluer l'évolution de la dépense.

L'AOP établit annuellement le rapport d'exercice des compétences déléguées comprenant les éléments suivants :

- l'analyse de l'usage du service : le nombre d'utilisateurs inscrits, ainsi que l'évolution trimestrielle de la fréquentation de chaque circuit à chacun des horaires,
- l'offre de transport,
- le coût de l'exploitation,
- le montant des recettes tarifaires, en fonction du prix public local pratiqué,
- les conditions d'exercice des compétences déléguées et les difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées pour l'année scolaire N/N+1 est présenté chaque année aux services du STIF avant le 1^{er} avril N+2.

Par ailleurs, sur demande du STIF, l'AOP s'engage à lui transmettre, à titre d'information, le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les entreprise(s) de transport, ainsi que les rapports de contrôle effectué par l'AOP ou les prestataires mandatés.

Article 11- Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire (demande de documentation, contrôle sur place, audit) pour contrôler la bonne application de la présente convention et convenir avec l'AOP des mesures nécessaires pour que le (les) entreprise(s) de transport remédie(nt) aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à permettre au STIF d'exercer ce droit, ainsi qu'à prévoir dans sa ou ses convention(s) avec le (les) entreprise(s) de transport des dispositions permettant les contrôles et audits.

Titre VI - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 12- Responsabilité

L'AOP exerce sa mission d'autorité organisatrice sous son entière responsabilité à l'exception des conséquences pouvant être générées par les décisions tarifaires ou les modifications de l'annexe I ayant des incidences financières sur les conventions d'exploitation passées par l'AOP.

Elle 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.

Elle informe le STIF de toute action engagée à son encontre dans ce cadre.

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 l'AOP des compétences qui lui sont déléguées.

Article 13- Résiliation

Article 13.1- Résiliation pour faute

En cas de manquement grave 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'entreprise de transport exploitant un des services visés à l'article 5 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement de la part de l'AOP. 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. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 13.2- Résiliation amiable

Les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

Les parties s'engagent à ce que toute décision conjointe de résiliation amiable prise au cours de l'année scolaire N/N+1 aboutisse à une résiliation effective prenant effet à compter du début de l'année scolaire N+2/N+3.

Durant ce délai, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 14- Fin de la convention et renouvellement

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les futures modalités d'organisation et d'exercice des compétences déléguées.

12 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à avoir décidé ensemble :

- soit du renouvellement de la délégation de compétence au profit de l'AOP,
- soit de la reprise des compétences déléguées par le STIF.

Dans la seconde hypothèse, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

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 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 Saint Germain de la Grange
Le _____

En double exemplaire originaux,

Le STIF

L'AOP

Sophie MOUGARD

ANNEXES

Annexe I : Règlement régional des circuits spéciaux scolaires

Annexe II : Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

Annexe I

**Règlement régional relatif
aux circuits spéciaux scolaires**

Annexe II

Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

		établissements desservis	jours de fonctionnement							nb élève	moyen technique	détail du circuit	moyens techniques
SAINT GERMAIN DE LA GRANGE	1	ÉCOLE PRIMAIRE JULES GOHARD ÉCOLE MATERNELLE ELIE FERRIER	X	X		X	X			36	CAR	Aller : 7h55 - 8h30 SAINT-GERMAIN-DE-LA-GRANGE (École élémentaire, Les Cottages, Le Vallon, Les Lys-Marettes, école maternelle, école élémentaire, école maternelle). Retour : 16h25 - 17h00 SAINT-GERMAIN-DE-LA-GRANGE (École maternelle, école élémentaire, école maternelle, Les Cottages, Le Vallon, Les Lys-Marettes, école élémentaire). Service du midi Aller : 11h20 - 11h45 Retour : 12h10 - 12h20	2 car le matin et 1 car le soir SRL ?



Délibération n°2011/0785

Séance du 05 octobre 2011

**Gratuité à l'occasion de la mise en service
du prolongement de la ligne 8 de métro**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile de France ;
- VU** le rapport n°2011/0785 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : l'accès à la ligne 8 du métro à partir de la station « Créteil - Pointe du lac » est gratuit le jour de sa mise en service.

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

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

Jean-Paul HUCHON

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0786

Séance du 5 octobre 2011



**AVENANT N°2
À LA CONVENTION RELATIVE À L'APPORT FINANCIER DE L'ÉTAT
POUR LA REALISATION DE L'ENQUETE GLOBALE TRANSPORT
2009-2010**

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 rapport n° 2011/0786 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 28 septembre 2011 ;

CONSIDERANT qu'il revient au conseil du Syndicat des transports d'Ile de France d'autoriser la Directrice Générale à signer la convention de financement élaborée entre le STIF et la Direction Régionale de l'Équipement, relative à l'apport financier de l'état pour la réalisation de l'enquête globale transport 2009-2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer l'Avenant n°2 à la convention relative à l'apport financier de l'Etat pour la réalisation de l'Enquête Globale Transport 2009-2010

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

**AVENANT N°2 A LA CONVENTION RELATIVE A L'INTERVENTION DE L'ETAT
POUR LA REALISATION DE L'ENQUETE GLOBALE TRANSPORT 2009-2010**

ENTRE :

LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif dont le siège social est situé 41 rue de Châteaudun à Paris 9^{ème}, n°SIRET 287 500 078 00020, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie Mougard, Directrice générale, en vertu de la délibération du Conseil du STIF n° 2010-0586 du 4 octobre 2010, ci-après désigné le « STIF »,

ci-après dénommé « le STIF »,

d'une part,

ET :

L'ETAT,

Représenté par Monsieur Jean-Claude Ruyschaert, Directeur Régional et Interrégional de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France

d'autre part.

VU la convention du 8 juin 2009 relative à l'apport financier de l'état pour la réalisation de l'enquête globale transport 2009-2010.

VU le premier avenant à la convention relative à l'apport financier de l'état pour la réalisation de l'enquête globale transport 2009-2010 du 4 octobre 2010

IL EST CONVENU CE QUI SUIT

Article 1er : Objet de l'avenant

Le présent avenant a pour objet de modifier l'échéancier et les modalités de paiement définis dans la convention de financement signée le 8 juin 2009 et son avenant du 04 octobre 2010 entre l'État et le STIF pour la réalisation de l'enquête globale transport 2009-2010.

Article 2 – Échéancier et modalités de paiement

L'article 3 de la convention de financement signée le 8 juin 2009 entre l'État et le STIF pour la réalisation de l'enquête globale transport 2009-2010 est désormais rédigé comme suit :

« Le STIF procède aux appels de fonds auprès de la DRIEA Ile-de-France sur la base du montant fixé au deuxième alinéa de l'article 2 de la convention de financement signée le 8 juin 2009 entre l'État et le STIF pour la réalisation de l'enquête globale transport 2009-2011, selon l'échéancier suivant :

- versement d'un acompte initial de 501 672 € HT (soit 600 000 € TTC) à la signature de la convention ;
- versement d'un second acompte de 250 836 € HT (soit 300 000 € TTC) à la signature du 1^{er} avenant ;
- versement d'un troisième acompte de 836 120 € HT (soit 1 000 000 € TTC) à la signature du présent avenant

- solde après achèvement du marché 2008-65 « réalisation de l'Enquête Globale Transport 2009-2010 sur les déplacements des ménages résidants en Ile de France » : sur la base de l'état récapitulatif détaillé des dépenses réalisées dans le cadre du marché de « réalisation de l'Enquête Globale Transport (EGT) 2009-2010 sur les déplacements des ménages résidants en Ile de France », le STIF procède, selon le cas, soit au remboursement à la DRIEA Ile-de-France du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde dans la limite des montants et taux plafonds visés au deuxième alinéa de l'article 2 ci-dessus.

Le STIF accompagne les appels de fonds :

- de la décision du Conseil du STIF relative à la passation du marché 2008-65 « Réalisation de l'Enquête Globale Transport (EGT) 2009-2010 sur les déplacements des ménages résidants en Ile de France » ;
- des justificatifs correspondant aux dépenses réalisées et à l'avancement physique des études ;
- Pour le solde de l'état récapitulatif détaillé certifié exact des dépenses réalisées dans le cadre du marché de « réalisation de l'Enquête Globale Transport (EGT) 2009-2010 sur les déplacements des ménages résidants en Ile de France », et des justificatifs correspondant aux dépenses réalisées et à l'avancement physique des études. »

« **ARTICLE 3** : Toutes les clauses de la convention de financement signée le 8 juin 2009 entre l'État et le STIF pour la réalisation de l'enquête globale transport 2009-2010, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, restent applicables de plein droit jusqu'au terme de ladite convention. »

Fait à Paris en deux exemplaires
Le

Pour le STIF

Pour l'État

Sophie MOUGARD
Directrice Générale

Jean-Claude Ruyschaert
Directeur Régional et Interrégional de
l'Équipement et de l'Aménagement
d'Ile-de-France,

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0810

Séance du 5 octobre 2011



**Convention cadre de Maîtrise foncière avec l'Etablissement Public
Foncier d'Ile-de-France (EPFIF)
Rectification d'erreur matérielle**

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

- VU** le code des transports,
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le rapport n°2011/0810 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : la présente délibération annule et remplace la délibération n° 2011/0658 du 6 juillet 2011 ;

ARTICLE 2 : La Directrice Générale est autorisée à signer la convention cadre de maîtrise foncière ci-jointe.

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

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

Jean-Paul HUCHON

A large, stylized handwritten signature in black ink, written over the printed name 'Jean-Paul HUCHON'.

CONVENTION D'ORIENTATIONS GENERALES RELATIVE A L'ARTICULATION ENTRE LE STIF ET L'EPFIF EN MATIERE D'ECHANGE D'INFORMATION ET D' ACTIONS FONCIERES

Entre :

L'Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France, Etablissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial créé par le décret n° 2006-1140 du 13 septembre 2006, dont le siège est à Paris (75014), 4-14 rue Ferrus, représenté par son Directeur Général, Monsieur Gilles BOUVELOT, habilité à cet effet par l'article 13 du décret susvisé, et par délibération du Conseil d'Administration en date du 5 octobre 2011.

Ci-après désigné « **L'EPFIF** »

d'une part,

Et

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF), Etablissement public à caractère administratif, créé par ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 et dont le statut a été porté par le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 dont le siège social est à Paris ,(75009), 39bis-41 rue de châteaudun , représenté par sa Directrice Générale, Madame Sophie MOUGARD habilitée, à cet effet et autorisée par son Conseil en date du 6 juillet 2011

ci-après désigné « **Le STIF** »

d'autre part

PREAMBULE

1) La problématique de l'aménagement autour des principaux pôles et axes de transports est un des enjeux majeurs en Ile-de-France pour les années à venir, et sur lequel les acteurs publics (Etat, Région, en particulier à travers le contrat de plan 2007-2013, Départements et communes) ont décidé d'intervenir en priorité.

a) Le STIF, sur l'impulsion et la décision de son Conseil et en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports publics de Paris et de sa région, organise, coordonne et finance les transports publics de voyageurs en Île-de-France.

Entre autres prérogatives, il coordonne la modernisation du système de transports publics franciliens, en définissant les principes des grands investissements publics, notamment les grands projets d'infrastructure prévus au Contrat de Plan État/Région, et en décidant des modalités de leur réalisation.

Conformément à l'article 15 du décret du 10 juin 2005, le STIF peut assurer la maîtrise d'ouvrage ou désigner le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinées au transport public de voyageurs, d'extension et d'aménagement de lignes existantes. Dans ce cadre, il assure le contrôle de la maîtrise d'ouvrage des projets. Il peut être à ce titre bénéficiaire des emplacements réservés figurant dans un plan local d'urbanisme et mentionnés au 8° de l'article L. 123-1 du code de l'urbanisme.

Maître d'ouvrage, il est notamment habilité à réaliser l'acquisition du foncier nécessaire au passage de l'infrastructure de transports. Pour l'exercice de ses missions, il peut également bénéficier de la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.

b) L'EPPFIF a, quant à lui, vocation à mener les actions foncières et immobilières de nature à préparer et faciliter la réalisation d'opérations d'aménagement et de construction ultérieurement développées sur le foncier dont il se sera rendu propriétaire.

Il est administré par son Conseil d'Administration. Ses priorités et modalités d'intervention s'inscrivent dans le cadre des orientations et dispositions du Programme Pluriannuel d'Interventions adopté par son Conseil d'Administration. Les thèmes d'interventions prioritaires de l'EPPFIF sont le logement, notamment le logement social et le développement économique.

L'EPPFIF intervient dans le cadre de conventions avec les collectivités. Le service apporté par l'établissement, défini au cas par cas en fonction du site, comporte à la fois une action de portage et de requalification technique du foncier, et un service d'expertise et d'ingénierie foncière.

Il a notamment vocation à acquérir dans le cadre de ses interventions foncières du parcellaire existant destiné à des opérations d'aménagement devant être irriguées par des infrastructures de transport public de la compétence du STIF. Il peut être amené à acquérir du foncier qui sera pour

partie rétrocéder pour le passage d'une nouvelle infrastructure de transport en commun de type tramway ou bus à haut-niveau de service.

Les interventions de l'Établissement Public Foncier Ile-de-France, conformément aux orientations définies par son Conseil d'Administration et inscrites dans le P.P.I. venant définir son programme d'activités et les conditions de son intervention, doivent contribuer à l'accroissement de l'offre de logements, notamment sociaux, et l'accompagnement du développement économique y compris dans le cadre des territoires stratégiques pour le développement des transports en commun.

- 2) Des synergies pourraient se dégager d'une action concertée des deux établissements en matière d'aménagement et de développement des territoires. Ceci, dès lors que les terrains acquis par l'EPFIF dans le cadre de sa mission peuvent pour partie être utilisés par le STIF pour la mise en œuvre de ses propres objectifs de transport public, notamment dans le cadre des futurs axes de transports en commun ou de pôles gares et futures stations de métro se situant dans de futures opérations d'aménagement dont l'EPFIF a la charge de l'acquisition du foncier.
- 3) Prenant acte de cette convergence d'intérêt, le STIF et l'EPFIF se sont rapprochés dans la perspective d'une coordination de leurs actions et finalités respectives aux fins d'une rationalisation de leurs interventions propice au développement territorial et plus généralement dans un souci de complémentarité et d'efficacité de l'action publique.

Les deux établissements ont donc décidé de se rapprocher afin de mettre en œuvre, au travers de la présente convention, une politique coordonnée basée :

- d'une part, sur une articulation de leurs actions en matière d'action foncière dans les secteurs d'aménagement futurs où existe un fort enjeu de développement des transports publics, venant en conditionner la bonne réalisation.
- d'autre part, sur un échange régulier en matière d'informations et de savoir-faire,

Ceci exposé, il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE 1 – Objet

Dans un souci de coordination, nécessaire en matière d'aménagement et de développement du territoire, la présente convention définit entre le STIF et l'EPFIF les modalités d'articulation selon les deux aspects suivants :

- L'action foncière dans le cadre du développement des nouvelles infrastructures de transports (pôles gare et transports en commun en site propre), dans le respect de l'autonomie de chaque structure et dans un souci de complémentarité et d'efficacité de l'action publique.
- L'ingénierie d'études, qui doit permettre de faciliter les modalités de stratégies territoriales et d'échange de données.

Ces modalités ont pour objectif d'une part, de préparer le développement et le renouvellement urbain lors du passage d'une infrastructure de transports en commun et d'autre part, d'anticiper le passage de l'infrastructure elle-même.

ARTICLE 2 – Principes de conventionnement

L'EPFIF et le STIF s'engagent à promouvoir auprès des collectivités locales des modalités d'action foncière concertées au préalable.

L'EPFIF pourra intervenir pour le compte du STIF dans le cadre de conventions particulières dites «conventions d'interventions foncières», conclues entre la commune et éventuellement l'EPCI auquel elle appartient, l'EPFIF et le STIF.

Dans le cas de conventions déjà existantes entre l'EPFIF et les collectivités, le STIF pourra devenir partie aux conventions d'interventions foncières par avenant avec l'accord de la collectivité concernée.

ARTICLE 3 : Conventions opérationnelles

L'action foncière et les périmètres d'intervention seront définis au cas par cas dans le cadre de conventions d'interventions foncières portant sur le projet d'aménagement en lien avec l'infrastructure et choisi par les collectivités locales, associant la collectivité, l'EPF, et le STIF.

Dès lors que le STIF sera signataire d'une convention avec la collectivité et l'EPFIF, celui-ci pourra intervenir pour le compte du STIF à l'issue de la concertation ou, le cas échéant, du débat public relatif au projet de transport venant s'inscrire dans le périmètre d'intervention de l'EPFIF et ce, jusque 6 mois avant le début prévisionnel des travaux fixé par le STIF.

Ces conventions d'interventions foncières définiront au cas par cas, les conditions d'intervention de l'EPFIF, les durées de portage des fonciers délimités dans chaque convention au regard des infrastructures de transports envisagées.

Au terme des conventions d'interventions foncières, un état financier sera dressé et certifié par le comptable public de l'EPPFIF. Le cas échéant, il sera notamment établi un état des dépenses opérationnelles réalisées par l'EPPFIF n'ayant pu être ni rattachées à une opération particulière ni être pris en charge par un opérateur. Le cas échéant, le STIF, en sa qualité de garant telle que définie ci-après à l'article 5, versera à l'EPPFIF le déficit constaté.

ARTICLE 4 – Engagements de l'EPPFIF

L'EPPFIF déclinera son action selon différentes modalités liées à la temporalité des projets : veille stratégique, impulsion pré-opérationnelle et opérationnelle, veille thématique.

L'EPPFIF s'engage également à prévoir la cession au STIF , au plus tard six mois avant le démarrage du chantier du projet transport considéré, des parcelles ou parties de parcelles que le STIF garantit dans les conditions fixées ci-après, les considérant comme nécessaires au passage du transport en commun selon les principes précisés à l'article 6.

Les acquisitions se dérouleront dans les conditions évoquées dans la présente convention, à un prix agréé par l'administration des Domaines, ou le cas échéant, fixé par le juge de l'expropriation et après production des diagnostics relevant des obligations légales en vigueur.

ARTICLE 5 - Engagements du STIF

Le STIF s'engage à diffuser à l'EPPFIF, le bilan approuvé de la concertation ou la décision de poursuite du projet, postérieurement au débat public matérialisant la concrétisation de l'opération de transports. De même, il fera connaître au moins six mois à l'avance la date prévisionnelle de démarrage des travaux sur les parcelles acquises par l'EPPFIF.

Le STIF s'engage à racheter les parcelles ou parties de parcelles qu'il garantit, les considérant comme concernées par le passage d'une infrastructure de transport au moment de l'acquisition par l'EPPFIF. L'ensemble de ces parcelles ou le périmètre considéré, fera l'objet d'une définition précise matérialisée par un plan, dans le cadre de chaque convention opérationnelle visée à l'article 3 ci-dessus.

L'EPPFIF pourrait être conduit à acquérir des propriétés situées dans des secteurs pré-opérationnels qui ne seraient finalement pas intégrés à l'opération d'infrastructures de transport public. Dès lors, il est convenu que le STIF, dans les conditions définies ci-après, garantira l'EPPFIF des acquisitions insusceptibles d'être rétrocédées à la collectivité concernée ou à un opérateur.

ARTICLE 6 – Principes d'interventions

Qu'il s'agisse d'acquisitions négociées ou d'examen des déclarations d'intention d'aliéner en vue d'éventuelles préemptions, le pilotage et le suivi des acquisitions foncières sont assurés dans le cadre des conventions d'interventions foncières, dans le respect de la répartition des compétences et des garanties de chaque signataire.

Dans ce cadre, les acquisitions menées par l'EPFIF pour le compte du STIF, ne répondent pas à un principe d'exclusivité dans la mesure où la collectivité a toujours la possibilité d'acquérir pour son compte.

6.1 Principe d'acquisition

A chaque acquisition potentielle dans les secteurs de projet du STIF, l'EPFIF informera au préalable les collectivités concernées et le STIF, de son intention de procéder à l'acquisition de manière à obtenir confirmation formelle entraînant garantie du STIF, de l'opportunité de l'acquisition envisagée au regard du projet transport.

Pendant la durée du portage, l'EPF aura libre disposition des biens dont il se sera rendu propriétaire.

6.2 Principes de revente

- La définition du prix de revente correspondra à la somme du prix d'acquisition et de ses frais annexes, du coût éventuel de gestion supporté par l'EPFIF (impôts et taxes de toute nature, mesures conservatoires, entretien, surveillance, assurances...), de tous honoraires versés à des tiers, des dépenses liées aux études, aux travaux ainsi qu'à toutes opérations nécessaires à la mise en état des biens.
- Les frais de structure et de fonctionnement de l'EPFIF sont estimés forfaitairement à 4 % des dépenses d'action foncière réalisées. Ces frais sont ramenés à zéro dans l'établissement du prix de cession par l'EPFIF, à la condition que les engagements pris contractuellement par les partenaires sont respectés et ce conformément aux articles 3 et 5.
- Le taux d'actualisation du prix foncier est fixé à 2 % par an pour tenir compte de l'érosion monétaire. Ce taux est ramené à zéro pour les cinq premières années de portage, à la condition que les engagements pris contractuellement par les partenaires sont respectés et ce conformément aux articles 3 et 5.
- Seront éventuellement déduites de cette somme les subventions reçues pour la réalisation du projet et les recettes de gestion reçues par l'EPFIF pendant le portage, lorsqu'elles existent.

6.3 Principe de cession

Dès lors que le STIF se sera porté garant sur une ou des parcelles, l'EPFIF s'engage à faire jouer un droit de préférence à la cession en faveur du STIF des parcelles ou parties de parcelles nécessaires au passage du transport en commun.

Dans ce cadre, il sera fait application de la règle la plus favorable dans l'évaluation du prix de cession conformément aux règles d'interventions de l'EPFIF (équilibre d'opération).

Le STIF et l'EPFIF proposeront la règle d'imputation suivante aux collectivités signataires des conventions particulières :

- 1- Le prix de cession conformément à l'article 6.2 constitue une référence. En tout état de cause, le prix de rachat du STIF à l'EPFIF des emprises nécessaires au passage du transport en commun sera plafonné à la part du prix de revient rapportée au pro-rata des surfaces recédées.
- 2- Ce prix de cession pourra être minoré si l'économie de projet le permet : un principe de péréquation étant alors mis en œuvre au bénéfice du STIF sur les terrains nécessaires au passage de l'infrastructure de transports.

Dans tous les cas de figure, la cession des unités foncières de l'EPFIF au STIF sera de droit dans les 6 mois avant le début des travaux du projet de transport en commun.

ARTICLE 7 – Echanges d'informations, coordination des actions et études

Chaque structure mènera les études qui sont de son ressort et dont elle aurait besoin pour son action. L'EPFIF et le STIF s'informeront mutuellement des projets en matière d'action foncière et d'investissements de transport public.

7.1 - Communication

L'EPFIF et le STIF s'engagent à informer le public sur leurs actions respectives, dans le cadre des engagements de la présente convention.

7.2 - Etudes

En matière d'études, le STIF pourra solliciter des équipes de l'EPFIF les informations nécessaires à la définition de ses propres politiques et projets de transport public. C'est notamment déjà le cas dans le cadre des travaux portant sur le PDU Ile de France.

De son côté, l'EPFIF pourra également solliciter des équipes du STIF les informations nécessaires à la définition de ses propres politiques et projets d'interventions foncières.

Ils conviennent également d'assurer des échanges réguliers et d'organiser un suivi sur les projets communs.

L'EPFIF pourra réaliser (ou cofinancer), dans le cadre de ses règles d'intervention, des études foncières. Il pourra également participer au financement d'études urbaines liées à ses périmètres d'action foncière.

7.3 - Echange de données

Afin de faciliter les échanges réguliers entre les deux structures, l'EPPFIF et le STIF conviennent de s'associer par une convention d'échange de données localisées, dans le cadre notamment du fonctionnement de leurs SIG (Système d'information géographique).

ARTICLE 8 – Pilotage

Un comité de pilotage associant le STIF et l'EPPFIF se réunira en fonction des besoins, et au moins une fois par an. Le comité de pilotage veillera au déploiement de la présente convention-cadre, et à la mise en cohérence de l'action foncière de l'EPPFIF avec la politique de développement des transports menée par le STIF.

En particulier, il facilitera la coordination des différents acteurs concernés et la mise en place des conventions particulières.

ARTICLE 9 – Durée de la convention

La durée de la convention est fixée à 3 ans renouvelable à l'échéance de celle-ci.

ARTICLE 10 – Résiliation

A l'expiration de chaque année civile, la présente convention peut être dénoncée par l'une ou l'autre des parties par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, le délai de prévenance étant de trois mois avant la fin de la dite année.

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution d'une ou plusieurs obligations prescrites. Avant d'arriver à cette résiliation, les deux parties conviennent de demander le conseil et l'arbitrage de leur tutelle étatique.

ARTICLE 11 – Suivi de la convention

Le STIF et L'EPPFIF prendront toute mesure pour la bonne exécution de la présente convention, qui fera l'objet d'un bilan annuel transmis aux Conseils d'Administration des deux structures.

Fait à

Le

En deux exemplaires originaux

**Le Directeur Général
de l'Établissement Public Foncier
d'Île-de-France**

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

Décision n° 20110756

du 02 SEP. 2011

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 100-100-276

« PUTEAUX (LA DEFENSE) - ASNIERES-GENNEVILLIERS (GABRIEL PERI) » EXPLOITEE PAR LA RATP



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 ;
- VU la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU la délibération n° 2006/0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU le contrat du 21 février 2008 conclu entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP, et notamment son annexe A2-A3 (offre de référence) ;
- VU la décision n°2009/1161 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU la décision n°2011/0739 du 18 août 2011 portant délégation de signature à Monsieur Patrice Saint-Blancard ;
- VU le projet transmis par la RATP le 27 avril 2011 ;
- VU le dossier technique n° 683 ;
- VU l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 26 mai 2011 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

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

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 100-100-276 « Puteaux (La Défense) - Asnières-Gennevilliers (Gabriel Péri) », exploitée par la RATP, est modifiée dans les conditions définies dans la fiche contrat jointe à la présente décision.

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

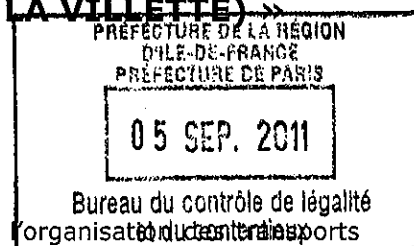
Pour la directrice générale et
par délégation,

Patrice Saint-Blancard

Décision n° 20110757

du 02 SEP. 2011

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 100-100-139 « SAINT-OUEN (RER) – PARIS (PORTE DE LA VILLETTE) » EXPLOITEE PAR LA RATP



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 ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 2006/0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** le contrat du 21 février 2008 conclu entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP, et notamment son annexe A2-A3 (offre de référence) ;
- VU** la décision n°2009/1161 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la décision n°2011/0739 du 18 août 2011 portant délégation de signature à Monsieur Patrice Saint-Blancard ;
- VU** le projet transmis par la RATP le 27 avril 2011 ;
- VU** le dossier technique n° 681 ;
- VU** l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 26 mai 2011 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

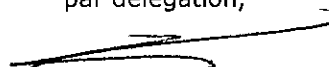
CONSIDERANT que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 100-100-139 « Saint-Ouen (RER) – Paris (Porte de la Villette) », exploitée par la RATP, est modifiée dans les conditions définies dans la fiche contrat jointe à la présente décision.

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

Pour la directrice générale et
par délégation,

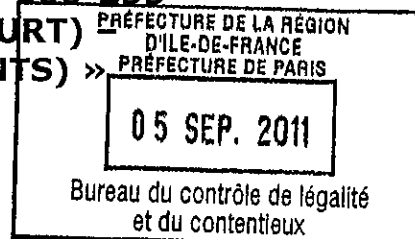

Patrice Saint-Blancard

Décision n° 20110758

du 02 SEP. 2011

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 100-100-255

« PARIS (PORTE DE CLIGNANCOURT) - STAINS (STAINS-LES PREVOYANTS) »
EXPLOITEE PAR LA RATP



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 ;
- VU la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU la délibération n° 2006/0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU le contrat du 21 février 2008 conclu entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP, et notamment son annexe A2-A3 (offre de référence) ;
- VU la décision n°2009/1161 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU la décision n°2011/0739 du 18 août 2011 portant délégation de signature à Monsieur Patrice Saint-Blancard ;
- VU le projet transmis par la RATP le 27 avril 2011 ;
- VU le dossier technique n° 682 ;
- VU l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 26 mai 2011 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

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

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 100-100-255 « Paris (Porte de Clignancourt) - Stains (Stains-Les Prévoyants) », exploitée par la RATP, est modifiée dans les conditions définies dans la fiche contrat jointe à la présente décision.

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

Pour la directrice générale et
par délégation,

Patrice Saint-Blancard

Décision n° 20110759

du 02 SEP. 2011

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 100-100-341

« PARIS (CHARLES DE GAULLE – ETOILE)
PARIS (PORTE DE CLIGNANCOURT) »
EXPLOITEE PAR LA RATP



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 ;
- VU la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU la délibération n° 2006/0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU le contrat du 21 février 2008 conclu entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP, et notamment son annexe A2-A3 (offre de référence) ;
- VU la décision n°2009/1161 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU la décision n°2011/0739 du 18 août 2011 portant délégation de signature à Monsieur Patrice Saint-Blancard ;
- VU le projet transmis par la RATP le 27 avril 2011 ;
- VU le dossier technique n° 684 ;
- VU l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 26 mai 2011 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

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

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 100-100-341 « Paris (Charles de Gaulle – Etoile) – Paris (Porte de Clignancourt) », exploitée par la RATP, est modifiée dans les conditions définies dans la fiche contrat jointe à la présente décision.

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

Pour la directrice générale et
par délégation,


Patrice Saint-Blancard

Décision n° 20110760

du 02 SEP. 2011

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ILE-DE-FRANCE

**AUTORISATION PROVISOIRE D'EXPLOITATION
DE LA LIGNE N° 228-228-014**

« Montceaux-les-Provins – Tournan-en-Brie RER »

EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « PROCARS »

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

« Est Seine et Marne et Montois »



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

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.2. ;
- VU** le contrat d'exploitation de Type 2 n°039 conclu entre le STIF et l'entreprise « Procars » et ses avenants,

CONSIDERANT la nécessité d'assurer la continuité du service public jusqu'à la tenue du prochain Conseil ;

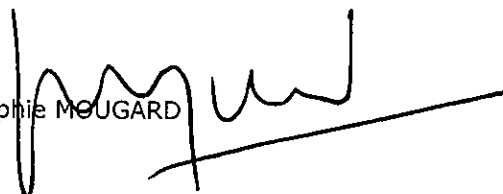
DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : L'entreprise « Procars » est autorisée à exploiter, à titre provisoire, la ligne n°228-228-014 « Montceaux-les-Provins – Tournan-en-Brie RER » dans les conditions définies dans la fiche d'offre et le compte d'exploitation prévisionnel annexés 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.

Sophie MOUGARD 

Décision n° 20110761

du 12 SEP. 2011

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 100-100-341

« PARIS (CHARLES DE GAULLE – ÉTOILE)
PARIS (PORTE DE CLIGNANCOURT) »
EXPLOITÉE PAR LA RATP



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 ;
- VU la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU la délibération n° 2006/0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.1. ;
- VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU le contrat du 21 février 2008 conclu entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP, et notamment son annexe A2-A3 (offre de référence) ;
- VU la décision n°2009/1161 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU la décision n°2011/0739 du 18 août 2011 portant délégation de signature à Monsieur Patrice Saint-Blancard ;
- VU le projet transmis par la RATP le 27 avril 2011 ;
- VU le dossier technique n° 685 ;
- VU l'avis de la commission de l'Offre de Transport en date du 26 mai 2011 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs des membres de la commission de l'Offre de Transport n'a été formulée,

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

DECIDE :

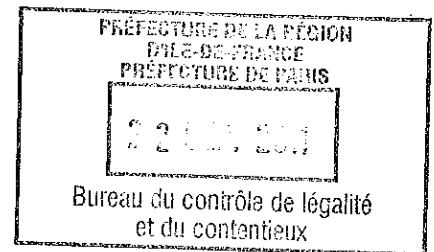
ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 100-100-341 « Paris (Charles de Gaulle – Etoile) – Paris (Porte de Clignancourt) », exploitée par la RATP, est modifiée dans les conditions définies dans la fiche contrat jointe à la présente décision.

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

Pour la directrice générale et
par délégation,

Patrice Saint-Blancard

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France



Décision N° 2011-0812

du 20 septembre 2011

RELATIVE A UNE DEMANDE 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° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

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

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

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

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que l'association «Les Touts Petits» dont le siège social est situé 5 rue de Cernay, 91470 Les Molières, siret 785 216 714 00077, n'est pas reconnue d'utilité publique bien qu'adhérente à l'Union régionale interfédérale des organismes privés sanitaires et sociaux (URIOPSS), organisme reconnu d'utilité publique par décret du 28 janvier 1999,
- que la gestion d'établissements médico-sociaux, dont le financement est apporté principalement par des fonds publics, n'est pas suffisante pour démontrer le caractère social de l'activité de l'association,
- 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 26 janvier 2005 au nom de l'Association «Les Tout-Petits» et des établissements dont elle assure la gestion, est abrogée à compter du 1^{er} janvier 2012.

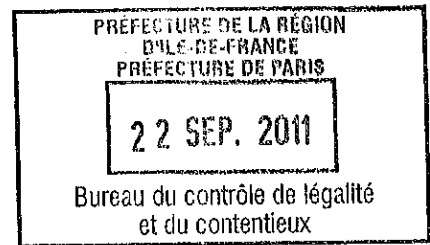
ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de la sécurité sociale de l'Essonne – rue Mazières – 91000 Evry.

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

Pour la Directrice Générale
Et par délégation



Véronique HAMAYON-TARDE



Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2011-0813

du 20 septembre 2011

RELATIVE A UNE DEMANDE 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° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

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

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

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

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que l'Association du Pays de France et de l'Aulnoye située 13-15 chemin de Savigny, 93420 Villepinte -siret 307 222 182 00023- n'est pas reconnue d'utilité publique bien qu'adhérente à l'Union régionale interfédérale des organismes privés sanitaires et sociaux (URIOPSS), organisme reconnu d'utilité publique par décret du 28 janvier 1999,
- 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 assurée essentiellement par du personnel salarié,
- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code général des collectivités territoriales ne sont pas ainsi remplies,

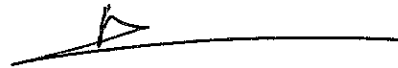
DECIDE

ARTICLE 1^{er} : Les décisions d'exonération du paiement du versement de transport établies le 12 juin 1994 au nom de l'Association du Pays de France et de l'Aulnoye et des établissements dont elle assure la gestion, sont abrogées à compter du 1^{er} janvier 2012.

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 - 1 Promenade Jean Rostand - Immeuble Européen - Hall A - 93005 Bobigny cedex.

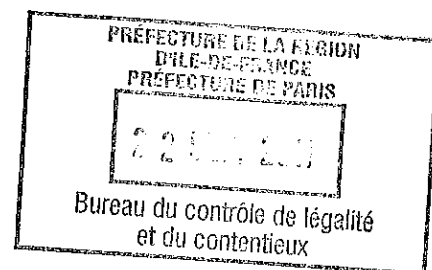
ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation



Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France



Décision N° 2011-0814

du 20 septembre 2011

RELATIVE A UNE DEMANDE 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° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

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

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

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

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que la Fondation Ellen POIDATZ située 1 rue du Coudray, 77310 Saint-Fargeau Ponthierry – siret 785 003 138 00019 – est reconnue d'utilité publique par décret du 23 janvier 1922,
- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement est apporté principalement par les fonds 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 ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La décision d'exonération du paiement du versement de transport établie le 19 avril 2005 au nom de La Fondation Ellen Poidatz est abrogée à compter du 1^{er} janvier 2012.

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.

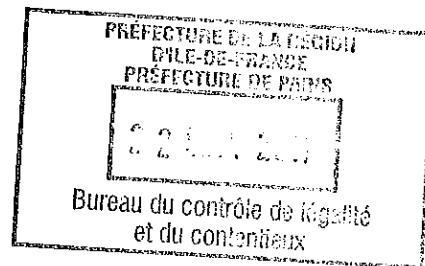
ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation



Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France



Décision N° 2011-0815

du 20 septembre 2011

RELATIVE A UNE DEMANDE 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° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

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

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

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

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que la Fondation Ellen POIDATZ située 1 rue du Coudray, 77310 Saint-Fargeau Ponthierry – siret 785 003 138 00019 – est reconnue d'utilité publique par décret du 23 janvier 1922,
- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement est apporté principalement par les fonds 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 ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : les établissements gérés par la Fondation Ellen Poidatz depuis le 19 avril 2005 ne sont pas exonérés du versement de transport ;

- Service d'éducation spécialisée et de soins à domicile «Passerose» (SESSAD), 11 rue de Courtalin, 77700 Magny Le Hongre
- «La Roulotte des Petits», 1 rue Ellen Poidatz, 77310 Saint-Fargeau Ponthierry
- L'institut médico-éducatif «Le Reverdi», 2 allée du Reverdi, 77240 Vert-Saint-Denis

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'Île-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation



Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France



Décision N° 2011-0817

du 22 septembre 2011

RELATIVE A UNE DEMANDE 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° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

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

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

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que L'Association «La Nouvelle Etoile des Enfants de France» située 3 rue Cochin, 75005 Paris – siret 775 663 222 00120 – est reconnue d'utilité publique par décret du 21 juillet 1896,
- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement est apporté principalement par les usagers et les fonds publics et d'autre part parce que l'activité est assurée par du personnel salarié,
- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code général des collectivités territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La décision d'exonération du paiement du versement de transport établie le 13 mai 2000 au nom de l'Association «La Nouvelle Etoile des Enfants de France» est abrogée à compter du 1^{er} janvier 2012.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Paris – 11 rue de Cambrai – Immeuble Le Brabant – 75945 Paris cedex 19.

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

Pour la Directrice Générale
Et par délégation

A handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal line with a small loop at the end and a vertical stroke at the beginning.

Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France



Décision N° 2011-0818

du 22 septembre 2011

RELATIVE A UNE DEMANDE 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° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

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

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

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que L'Association «La Nouvelle Etoile des Enfants de France» située 3 rue Cochin, 75005 Paris – siret 775 663 222 00120 – est reconnue d'utilité publique par décret du 21 juillet 1896,
- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement est apporté principalement par les usagers et les fonds publics et d'autre part parce que l'activité est assurée par du personnel salarié,
- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code général des collectivités territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : l'établissement créé et géré par l'Association «La Nouvelle Etoile des Enfants de France» depuis le 19 mai 2000 n'est pas exonéré du versement de transport :

- La Mission maternelle, 32 rue de Romainville, 75019 Paris, siret 775 663 222 00153.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Paris – 11 rue de Cambrai – Immeuble Le Brabant – 75945 Paris cedex 19.

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

Pour la Directrice Générale
Et par délégation

A handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal stroke with a small loop at the end and a vertical stroke at the beginning.

Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France



Décision N° 2011-0819

du 22 septembre 2011

RELATIVE A UNE DEMANDE 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° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

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

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

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que L'Association THALIE, située 8 Cité Jeanne d'Arc, 94260 Fresnes – siret 421 108 903 00020 – n'est pas reconnue d'utilité publique,
- que le financement apporté principalement par les usagers et des fonds publics n'est pas de nature à 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,

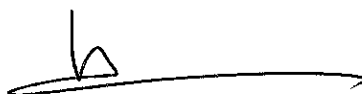
DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La décision d'exonération du paiement du versement de transport établie le 17 août 1999 au nom de l'Association Thalie et de l'établissement dont elle assure la gestion, le Centre maternel du Val de Marne situé à la même adresse, est abrogée à compter du 1^{er} janvier 2012.

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 Valléry Radot – 94011 Créteil cedex.

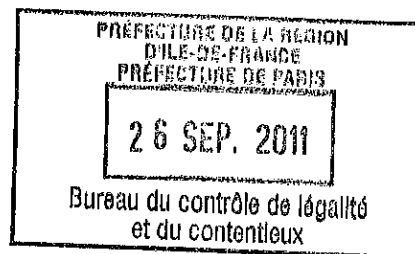
ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'V' followed by a horizontal line that tapers to the right.

Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France



Décision N° 2011-0820

du 22 septembre 2011

RELATIVE A UNE DEMANDE 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° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

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

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

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que L'Association THALIE, située 8 Cité Jeanne d'Arc, 94260 Fresnes – siret 421 108 903 00020 – n'est pas reconnue d'utilité publique,
- que le financement apporté principalement par les usagers et des fonds publics n'est pas de nature à 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} : Le centre maternel de l'Essonne, 2 rue de l'Abreuvoir, 91370 Verrières Le Buisson, siret 421 108 903 00038, créé depuis le 17 août 1999 et géré par l'Association Thalie, n'est pas exonéré 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 du Val de Marne – rue Pasteur Valléry Radot – 94011 Créteil cedex.

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

Pour la Directrice Générale
Et par délégation

A handwritten signature in black ink, consisting of a long, sweeping horizontal line with a small vertical stroke and a hook at the end.

Véronique HAMAYON-TARDE



Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2011-0821

du 22 septembre 2011

RELATIVE A UNE DEMANDE 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° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

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

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

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que la Fondation BRIGNOLE-GALLIERA-Maison de retraite Ferrari, située 1 place Ferrari, 92141 Clamart - siret 785 327 016 00016 - est reconnue d'utilité publique par décret du 27 décembre 1878,
- que le caractère social de l'activité de la Fondation n'est pas démontré, d'une part parce que le financement est apporté principalement par les usagers et des fonds 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 ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La décision d'exonération du paiement du versement de transport établie le 26 avril 1999 au nom de La Fondation BRIGNOLE-GALLIERA-Maison de Retraite Ferrari est abrogée à compter du 1^{er} janvier 2012.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale des Hauts de Seine – Annexe du TGI – 6 rue Pablo Néruda – 2^{ème} étage – Bureau 2.95 – 92020 Nanterre cedex.

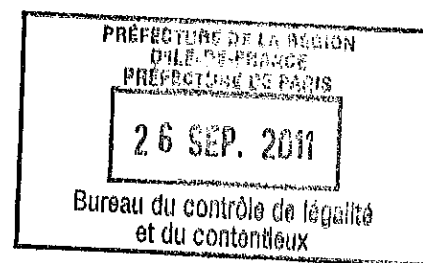
ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation



Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France



Décision N° 2011.0822

du 22 septembre 2011

RELATIVE A UNE DEMANDE 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° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

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

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

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que l'association «Hôtel Social 93» dont le siège social est situé 28-30 chemin des 22 arpents, 93220 Gagny, siret 332 749 530 00017, n'est pas reconnue d'utilité publique,
- que la gestion de structures d'hébergement et d'accompagnement en vue de la réinsertion sociale et professionnelle de personnes en grande précarité ne constitue pas de facto une activité de caractère social,
- que le financement de l'association résulte essentiellement des fonds publics et des participations financières des usagers,
- que l'essentiel de l'activité est assuré par du personnel salarié,
- qu'ainsi les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La décision d'exonération du paiement du versement de transport établie le 24 janvier 1997, au nom de l'Association «Hôtel Social 93» est abrogée à compter du 1^{er} janvier 2012.

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.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation



Véronique HAMAYON-TARDE

Décision n° 2011/0811
Du 20 SEP. 2011



**Indice « transport scolaire »
pour l'année scolaire 2011/2012**

Le directeur du développement des affaires économiques et tarifaires 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°2011/0030 du 9 février 2011 portant création des abonnements « carte scolaire bus lignes régulières » ;
- VU** la décision n°20091158 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à Monsieur Olivier Nalin ;

DECIDE

Article 1^{er} : l'indice « transport scolaire », utilisé notamment pour l'actualisation des tarifs des abonnements « carte scolaire bus » et « carte scolaire bus RPI », est fixé à 1,0275 pour l'année scolaire 2011/2012

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

OLIVIER NALIN