SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

Date de parution : lundi 9 juillet 2012

RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS DU STIF

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

N°90– Avril à mai 2012
Conseil du 11 avril 2012

INFORMATIONS

Sont publiées au recueil des actes administratifs du STIF :
- les délibérations du conseil du Syndicat ;
- les décisions du directeur général ou des directeurs, prises par délégation.

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

SOMMAIRE

Pages

Délibérations du conseil

Affaires budgétaires et comptables

Délibération du conseil n°2012-0127 du 11 avril 2012 – Modification du zonage du versement transport - Fixation des nouveaux taux en application du décret n°2012-463 du 6 avril 2012 11

Contrats, conventions financières

Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France : contrats de type 2 et conventions partenariales, avenants aux contrats de type 2 et aux conventions partenariales : les contrats et/ou conventions joints aux délibérations sont consultables au siège du STIF 39 bis – 41 rue de Châteaudun à Paris 9ème du lundi au vendredi de 9 heures à 18 heures.

Délibération du conseil n°2012-0087 du 11 avril 2012 – Contrat de type II pour les services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France – réseau Seine Essonne 13

Délibération du conseil n°2012-0088 du 11 avril 2012 – Contrat de type II pour les services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France – réseau Centre Essonne 14

Délibération du conseil n°2012-0113 du 11 avril 2012 relative à l'avenant n°1 à la convention partenariale communauté de communes entre Seine et Forêt, commune de Samois et conseil Général de Seine et Marne - Réseau AERIAL 15

Délibération du conseil n°2012-0114 du 11 avril 2012 relative à l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 et avenant n°2 à la convention partenariale - réseau AERIAL 17

Délibération du conseil n°2012-0115 du 11 avril 2012 relative à l'avenant n°1 à la convention partenariale du réseau Arlequin et Plateau Briard 19

Délibération du conseil n°2012-0116 du 11 avril 2012 relative à l'avenant n°1 à la convention partenariale du réseau ligne Citalien 20

Délibération du conseil n°2012-0117 du 11 avril 2012 relative à l'avenant n°1 à la convention partenariale – Syndicat Mixte des Transports du Canton de Moret sur Loing et Conseil général de Seine et Marne - Réseau Comète 21

Délibération du conseil n°2012-0118 du 11 avril 2012 relative à l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 du réseau Etampois 23

Délibération du conseil n°2012-0119 du 11 avril 2012 relative à l'avenant n°1 à la convention partenariale du réseau du Pays de l'Ourcq 24

Délibération du conseil n°2012-0120 du 11 avril 2012 relative à l'avenant n°1 à la convention partenariale du réseau du Pays Fertois 25

Délibération du conseil n°2012-0121 du 11 avril 2012 relative à l'avenant n°1 à la convention partenariale Communauté de communes Seine Ecole, communauté de communes du Pays de Bière, communauté d'Agglomération de Melun val de Seine et le Conseil Général de Seine et Marne - Réseau du Canton de Perthes-en-Gâtinais 26

Délibération du conseil n°2012-0122 du 11 avril 2012 relative à l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 - Réseau Seine Sénart Bus 28

Délibération du conseil n°2012-0123 du 11 avril 2012 relative à l'avenant n°1 à la convention partenariale du réseau Sénart Bus 29

Délibération du conseil n°2012-0124 du 11 avril 2012 relative à l'avenant n°1 à la convention partenariale du réseau Siyonne 30

Délibération du conseil n°2012-0125 du 11 avril 2012 relative à l'avenant n°1 à la convention partenariale du syndicat intercommunal du Sud Seine et Marne et le Conseil Général de Seine et Marne - Réseau STILL 31

Délibération du conseil n°2012-0126 du 11 avril 2012 relative à l'avenant n°1 à la convention partenariale du réseau TRAMY Elargi 32

Délibération du conseil n°2012-0128 du 11 avril 2012 – Contrat entre le STIF et la SNCF pour la période 2012-2015 33

Délibération du conseil n°2012-0130 du 11 avril 2012 relative à l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau Lacs de l'Essonne 485

Marchés publics

Délibération du conseil n°2012-0090 du 11 avril 2012 – Marché 2012-121-expertises sur l'exploitation et les projets d'investissement ferroviaire en Ile-de-France 486

Délibération du conseil n°2012-0091 du 11 avril 2012 – Marché 2011-140 – Marché à bons de commande d'études statistiques de circulation routière 487

Délibération du conseil n°2012-0092 du 11 avril 2012 – Marché 2011-142 – Marché à bons de commande - contrôle des mesures de qualité de service des opérateurs privés 488

Délibération du conseil n°2012-0093 du 11 avril 2012 – Avenant n°2 au marché 2007-41 – Tangentielle ouest sur le tronçon St-Germain-en-Laye/St Cyr l'Ecole - schéma de principe, étude d'impact et dossier d'enquête publique d'une desserte par Tram-train et dossier d'objectifs et de caractéristiques principales d'une desserte par tram-train sur le tronçon Achères/Cergy 489

Délibération du conseil n°2012-0094 du 11 avril 2012 – Avenant n°2 au marché 2008-11 : tangentielle ouest – schéma de principe, étude d'impact et dossier d'enquête publique d'une desserte par tram train entre St-Germain-en-Laye grande ceinture et le RER A via une correspondance à assurer avec la ligne Paris St Lazare/Mantes et assemblage général des études TGO 490

Délibération du conseil n°2012-0095 du 11 avril 2012 – Avenant n°1 au marché 2009-27 : insertion urbaine et coordination des études – tramway Villejuif-Juvisy 491

Délibération du conseil n°2012-0096 du 11 avril 2012 – Avenant n°1 au marché 2009-68 : marché de maîtrise d'œuvre des raccordements de voirie autour du terminus provisoire d'Athis-Mons et création de la gare routière – T7 Tramway Villejuif / Athis-Mons 492

Délibération du conseil n°2012-0097 du 11 avril 2012 – Avenant n°2 au marché 2009-68 : marché de maîtrise d'œuvre des raccordements de voirie autour du terminus provisoire d'Athis-Mons et création de la gare routière – T7 Tramway Villejuif / Athis-Mons 493

Grands projets d'investissement

Délibération du conseil n°2012-0098 du 11 avril 2012 – Schéma de principe et dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique - convention de financement avant projet et premières acquisitions foncières – T4 à Clichy-sous-Bois et Montfermeil 494

Délibération du conseil n°2012-0099 du 11 avril 2012 – Schéma de principe et dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique - convention de financement avant projet Tram train Massy-Evry 523

Délibération du conseil n°2012-0100 du 11 avril 2012 – Bilan de la concertation préalable du prolongement du tramway T1 entre la station « Asnières-Gennevilliers les Courtilles » et le T2 à Colombes 558

Délibération du conseil n°2012-0101 du 11 avril 2012 – Prolongement de la ligne 4 du métro Phase 2 de Montrouge à Bagneux - convention de financement n°4 des études de projet, de préparation des marchés de gros œuvre, des acquisitions foncières et des déviations de réseaux 560

Délibération du conseil n°2012-0102 du 11 avril 2012 – Tangentielle Ouest : bilan de la concertation préalable sur le tronçon sud du prolongement de la grande ceinture ouest entre Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr-l'Ecole 593

Délibération du conseil n°2012-0103 du 11 avril 2012 – Tangentielle Ouest phase 1 entre Saint-Germain-en-Laye RER A et Saint-Cyr-l'Ecole RER C - schéma de principe 595

Délibération du conseil n°2012-0104 du 11 avril 2012 – Bilan de la concertation projet Tzen 4 de la station « La Treille » à Viry-Chatillon à la gare RER de Corbeil-Essonnes 597

Délibération du conseil n°2012-0105 du 11 avril 2012 – Dossier Objectifs et de Caractéristiques Principales - modalités de la concertation - Tramway Paris-Orly sur la RD5 599

Délibération du conseil n°2012-0106 du 11 avril 2012 – Compte–rendu de la concertation - Nouvelle branche du RER D entre la gare RER D de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville et la gare RER B du parc des expositions dit 606

« barreau de Gonesse »

Délibération du conseil n°2012-0129 du 11 avril 2012 – Avis sur le recours pour excès de pouvoir contre le décret n°2012-365 du 14 mars 2012 pris pour l'application des articles 19 et 20 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris 609

Offre de transport

Délibération du conseil n°2012-0107 du 11 avril 2012 – Service PAM 91 : nouvelle délégation de compétence au Conseil général de l'Essonne 617

Délibération du conseil n°2012-0108 du 11 avril 2012 – Service PAM 91 : avenant n°1 à la convention de financement tripartite 627

Qualité de service et matériel roulant

Délibération du conseil n°2012-0109 du 11 avril 2012 – Avenant n°1 à la convention de financement avec la SNCF - RER D – équipement de 22 rames supplémentaires d'un système anti-enrayage – approbation – signature 632

Divers

Délibération du conseil n°2012-0110 du 11 avril 2012 – Convention cadre de maîtrise foncière avec l'établissement public foncier du Val d'Oise (EFP-VO) 636

Délibération du conseil n°2012-0111 du 11 avril 2012 – Régularisation de subventions 644

Délibération du conseil n°2012-0112 du 11 avril 2012 – Dispositions relatives aux ressources humaines 645

Décisions de la directrice générale

Qualité de service

Décision de la directrice générale n°2012-0139 du 18 avril 2012 – Programme d'utilisation du produit des amendes 2012 646

Décision de la directrice générale n°2012-0140 du 18 avril 2012 – Programme d'utilisation du produit des amendes 2012 648

Délégation de signature

Décision de la directrice générale n°2012-0132 du 28 mars 2012 portant délégation de signature 650

Décision de la directrice générale n°2012-0133 du 28 mars 2012 portant délégation de signature 654

Décision de la directrice générale n°2012-0136 du 12 avril 2012 portant délégation de signature 656

Décision de la directrice générale n°2012-0141 du 10 mai 2012 portant délégation de signature 657

Décision de la directrice générale n°2012-0178 du 31 mai 2012 portant délégation de signature 659

Versement transport

Décision de la directrice générale n°2012-0082 du 05 mars 2012 portant exonération du versement transport 663

Syndicat des transports d'Ile-de-France

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

Délibération n° 2012/0127

Séance du 11 avril 2012

MODIFICATION DU ZONAGE DU VERSEMENT TRANSPORT FIXATION DES NOUVEAUX TAUX EN APPLICATION DU DECRET N° 2012-463 DU 6 AVRIL 2012

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

VU le code des transports (partie législative) ;

VU le code général des collectivités territoriales, notamment son article L. 2531-4 ;

VU la loi n°2010-1658 du 29 décembre 2010 de finances rectificative pour 2010, notamment son article 32 ;

VU la loi n° 2012-387 du 22 mars 2012 relative à la simplification du droit et à l'allégement des démarches administratives

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, notamment son article 6 ;

VU le décret n° 2012-463 du 6 avril 2012 relatif à la liste des communes prévue au 2° de l'article L.2531-4 du code général des collectivités territoriales ;

VU la délibération n° 2006/0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attribution du conseil au directeur général ;

VU la délibération n°2006/0256 du 29 mars 2006 fixant le taux du versement transport ;

VU le rapport n ° 2012/0127 ;

VU l'avis de la Commission Economique et Tarifaire en date du 6 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le taux de versement transport exprimé en pourcentage des salaires, tels qu'ils sont définis aux articles L. 2531-3, R. 2531-13 et R. 2531-20 du code général des collectivités territoriales, est fixé à :

- A Paris et dans les communes du département des Hauts-de-Seine : 2,6 % ;
- Dans les communes des départements de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne : 1,7 % ;
- Dans les communes, autres que Paris et les communes des départements des Hauts-de-Seine, de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, mentionnées dans la liste annexée au décret n° 2012-463 du 6 avril 2012 susvisé :
  - du 1er juillet 2012 au 30 juin 2013 : 1,5 %,
  - du 1er juillet 2013 au 30 juin 2014 : 1,6 %,
  - à compter du 1er juillet 2014 : 1,7 % ;
- Dans les autres communes d'Ile-de-France : 1,4%.

ARTICLE 2 : La directrice générale reçoit délégation du conseil pour :

- prendre tout acte permettant la mise en œuvre de l'évolution des taux du versement transport visée à l'article 1er, et notamment la transmission des nouveaux taux applicables aux organismes de recouvrement dans les délais fixés à l'article L. 2531-4 du code général des collectivités territoriales ;
- prendre tout acte relatif au remboursement du versement transport, notamment dans les cas prévus à l'article L.2531-6 du code général des collectivités territoriales ;
- prendre toute décision en application des dispositions de l'article L.2531-2 du code général des collectivités territoriales, ainsi qu'abroger ou retirer toute décision qui ne serait plus conforme à ces dispositions.

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PREFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
16 AVR. 2012
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2012/0087

Séance du 11 avril 2012

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU Seine Essonne

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

VU le Code des transports (partie législative)
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU le rapport n° 2012/0087 ;
VU les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 5 avril 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 6 avril 2012;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Seine Essonne joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la société STA ;

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PREFECTURE DE LA REGION
D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
16 AVR. 2012
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2012/0088

Séance du 11 avril 2012

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU Centre Essonne

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

VU le Code des transports (partie législative)
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU le rapport n° 2012/0088 ;
VU les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 5 avril 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 6 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Centre Essonne joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la société TICE. Le Conseil prend acte prend acte et partage la nécessité de diligenter un audit conformément aux dispositions contractuelles (article 71 du contrat de type 2) ;

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

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

Délibération n° 2012/0113
Séance du 11 avril 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE Communauté de Communes Entre Seine et Forêt, Commune de Samois et Conseil Général de Seine et Marne

RESEAU AERIAL

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°2011/0079 du 9 février 2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF la SociétéVeolia Transports Vulaines et Cars Losay ;
VU la délibération n° 2011/0079 du 9 février 2011 approuvant la convention partenariale entre le STIF, la Communauté de Communes Entre Seine et Forêt, la Commune de Samois, le Conseil Général de Seine et Marne et la société Véolia Transports Vulaines et les Cars Losay d'une part ;
Et
Approuvant également la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'Agglomération de Fontainebleau Avon et la société veolia transport vulaines, d'autre part ;
VU la délibération n° 2011/0470 du 1er juin 2011, approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transports Vulaines et les Cars Losay ;
VU la délibération n° 2011/0470 du 1er juin 2011, approuvant l'avenant n°1 à la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'Agglomération Fontainebleau Avon et la société Véolia transports Vulaines ;
VU le rapport n°2012/0113 ;
VU les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 5 avril 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 6 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1: d'approuver l'avenant n°1 à la Convention partenariale entre le STIF, La Communauté de Communes entre Seine et Forêt, La Commune de Samois, le Conseil Général de Seine et Marne, et les sociétés Véolia transports Vulaines et Cars Losay pour le réseau Aerial, 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 Communauté de Communes Entre Seine et Forêt, la Commune de Samois, Le Conseil Général de Seine et Marne, Véolia Transports Vulaines et Cars Losay ;

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

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

Délibération n° 2012/0114
Séance du 11 avril 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 ET AVENANT N°2 A LA CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU AERIAL

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°2011/0079 du 09/02/2011 approuvant le contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et la société Veolia transport, établissement de Vulaines-sur-Seine, et la société Losay Voyages et les conventions partenariales entre le STIF, le Conseil Général de Seine-et-Marne, la Communauté de Communes Entre-Seine-et-Forêt, la Communauté de Communes de Fontainebleau-Avon, la Commune de Samois-sur-Seine, la société Veolia Transport, établissement de Vulaines-sur-Seine, et la société Losay Voyages ;
VU la délibération n° 2011/0470 du 1er juin 2011, approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Véolia Transports Vulaines et Losay Voyages et l'avenant N°1 à la Convention Partenariale entre le STIF et la Communauté de Communes de Fontainebleau Avon, renommée dorénavant Communauté de communes du Pays de Fontainebleau et la société Véolia Transports Vulaines ;
VU le rapport n° 2012/0114 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport du 05/04/2012 et de la Commission économique et tarifaire du 06/04/2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n° 2 au contrat d'exploitation de type 2 et l'avenant n°2 à la convention partenariale entre le STIF, VEOLIA TRANSPORT, établissement de Vulaines-sur-Seine, la Communauté de Communes du Pays de Fontainebleau pour le réseau Aérial joints à la présente délibération ainsi que l'ensemble des annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer lesdit avenants et leurs annexes avec la société Veolia transport, établissement de Vulaines-sur-Seine, la société Losay Voyages et la Communauté de Communes du Pays de Fontainebleau.

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

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

Délibération n° 2012/0115

Séance du 11 avril 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU ARLEQUIN ET PLATEAU BRIARD

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°2011/0080 du 09/02/2011 approuvant la convention partenariale entre le STIF, la Communauté de communes de l'Orée de la Brie, la Communauté de communes des Gués de l'Yerres, le Département de Seine et Marne et les sociétés SETRA et N4 Mobilités ;
VU le rapport n° 2012/0115 ;
VU les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 5 avril 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 6 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

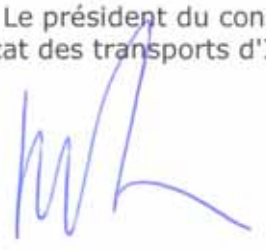
DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le réseau Arlequin et Plateau Briard joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec la Communauté de communes de l'Orée de la Brie, la Communauté de communes des Gués de l'Yerres, le Département de Seine et Marne et les sociétés SETRA et N4 Mobilités ;

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

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

Délibération n° 2012/0116
Séance du 11 avril 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU LIGNE CITALIEN

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°2011/0112 du 09/02/2011 approuvant la convention partenariale entre le STIF, le SAN de Sénart Ville Nouvelle, le Département de Seine-et-Marne, La Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine et l'entreprise Veolia Transport Moissy ;
VU le rapport n° 2012/0116 ;
VU les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 5 avril 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 6 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec le SAN de Sénart Ville Nouvelle, le Département de Seine-et-Marne, La Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine et l'entreprise Veolia Transport Moissy ;

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

PREFECTURE DE LA REGION
D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
16 AVR. 2012
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2012/0117

Séance du 11 avril 2012

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE

Syndicat Mixte des Transports du Canton de Moret sur Loing et Conseil Général de Seine et Marne

RESEAU Comete

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°2011/0087 du 9 février 2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF les Sociétés Veolia Transports Vulaines, Véolia Transports Nemours et Interval ;

VU la délibération n° 2011/0087 du 9 février 2011 approuvant la convention partenariale entre le STIF, le Syndicat des Transports du Canton de Moret sur Loing, le Syndicat Intercommunal des Transports du Sud Seine et Marne, le Conseil Général de Seine et Marne et les sociétés Véolia Transports Vulaines, Véolia Transports Nemours et Interval ;

VU le rapport n°2012/0117 ;

VU les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 5 avril 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 6 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1: d'approuver l'avenant n° 1 à la Convention partenariale entre le STIF, le Syndicat Mixte des Transports du Canton de Moret sur Loing, le Syndicat Intercommunal des Transports du Sud Seine et Marne, le Conseil Général de Seine et Marne, et les sociétés Véolia transports Vulaines, Véolia Transports Nemours et Interval pour le réseau Comete, 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 pour le réseau Comete avec le Syndicat Mixte des Transports du Canton de Moret sur Loing, le Syndicat Intercommunal des transports du Sud Seine et Marne, le Conseil Général de Seine et Marne et les Sociétés Véolia Transports Vulaines, Veolia Transports Nemours et Interval ;

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

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

Délibération n° 2012/0118
Séance du 11 avril 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU ETAMPOIS

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°2011/0091 du 09/02/2011 approuvant le contrat de type 2 entre le STIF et les sociétés Ormont Transport, CEAT et Cars Dunois et la convention partenariale entre le STIF, les communes de Morigny-Champigny, de Brières-les-Scellés, d'Etampes et la société Ormont Transport ;
VU la délibération n°2011/0620 du 06/07/2011 adoptant l'avenant générique aux contrats d'exploitation de type 2 ;
VU la délibération n°2012/0034 du 08/02/2012 approuvant l'avenant n°1 du contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et les sociétés Ormont Transport, CEAT et Cars Dunois ;
VU le rapport n°2012/0118 ;
VU les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 5 avril 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 6 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 du réseau Etampois joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble des annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés Ormont Transport, CEAT et les Cars Dunois.

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PREFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
16 AVR. 2012
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2012/0119

Séance du 11 avril 2012

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU PAYS DE L'OURCQ

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°2010/0743 du 08/12/2010 approuvant le contrat de type 2 entre le STIF et la société Marne et Morin, et la convention partenariale du réseau Pays de l'Ourcq entre le STIF, la société Marne et Morin, la Communauté de Communes du Pays de l'Ourcq et Conseil Général de Seine et Marne ;
VU la délibération n°2011/0620 du 06/07/2011 adoptant l'avenant générique aux contrats d'exploitation de type 2 ;
VU le rapport n°2012/0119 ;
VU les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 5 avril 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 6 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le réseau Pays de l'Ourcq joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble des annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société Marne et Morin, la Communauté de Communes du Pays de l'Ourcq et Conseil Général de Seine et Marne ;

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France



Délibération n° 2012/0120

Séance du 11 avril 2012

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU PAYS FERTOIS

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°2010/0744 du 08/10/2010 approuvant le contrat de type 2 entre le STIF et la société Marne et Morin, et la convention partenariale du réseau du Pays Fertois entre le STIF, les sociétés Marne et Morin, Darche-Gros, la Communauté de Communes du Pays Fertois et Conseil Général de Seine et Marne ;
VU la délibération n°2011/0620 du 06/07/2011 adoptant l'avenant générique aux contrats d'exploitation de type 2 ;
VU le rapport n°2012/0120 ;
VU les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 5 avril 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 6 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le réseau Pays Fertois joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble des annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés Marne et Morin, Darche-Gros, la Communauté de Communes du Pays Fertois et Conseil Général de Seine et Marne ;

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

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

Délibération n° 2012/0121
Séance du 11 avril 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE Communauté de Communes Seine Ecole, Communauté de Communes du Pays de Bière, Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine et le Conseil Général de Seine et Marne

RESEAU du Canton de PERTHES en Gâtinais

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

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU la délibération n°2011/0096 du 9 février 2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF la Société Veolia Transports Ponthierry-Saint-Fargeau ;
VU la délibération n° 2011/0096 du 9 février 2011 approuvant la convention partenariale entre le STIF, la Communauté de Communes de Seine Ecole, la Communauté de Communes du Pays de Bière, la Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine, le Conseil Général de Seine et Marne et la société Véolia Transports Ponthierry-Saint-Fargeau ;
VU le rapport n°2012/0121 ;
VU les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 5 avril 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 6 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 à la Convention partenariale entre le STIF, la Communauté de Communes Seine Ecole, la Communauté de Communes du Pays de Bière, la Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine, le Conseil Général de Seine et Marne, et la société Véolia transports Ponthierry-Saint-Fargeau pour le réseau du Canton de Perthes en Gâtinais, joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes pour le réseau du Canton de Perthes en Gâtinais avec la Communauté de Commune Seine Ecole, la Communauté de Communes du Pays de Bière, la Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine, le Conseil Général de Seine et Marne et la Société Véolia Transport Ponthierry-Saint-Fargeau ;

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

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



Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

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

Délibération n° 2012/0122

Séance du 11 avril 2012

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU SEINE SENART BUS

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

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU la délibération n°2011/0098 du 09/02/2011 approuvant le contrat de type 2 entre le STIF et les sociétés Autocars Garrel et Navarre, la STRAV, et la convention partenariale du réseau Seine Sénart Bus entre le STIF, les sociétés Autocars Garrel et Navarre, la STRAV et la Communauté d'Agglomération Sénart Val de Seine ;
VU la délibération n°2011/0620 du 06/07/2011 adoptant l'avenant générique aux contrats d'exploitation de type 2 ;
VU la délibération n°2012/0039 du 08/02/2012 approuvant l'avenant n°1 du contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et les sociétés Autocars Garrel et Navarre et la STRAV ;
VU le rapport n°2012/0122 ;
VU les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 5 avril 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 6 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 du réseau Seine Sénart Bus joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble des annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés Autocars Garrel et Navarre et la STRAV ;

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PREFECTURE DE LA REGION
D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
16 AVR. 2012
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2012/0123

Séance du 11 avril 2012

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU SENART BUS

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

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU la délibération n°2011/0120 du 09/02/2011 approuvant la convention partenariale entre le STIF, le SAN de Sénart-en-Essonne, le SAN de Sénart Ville Nouvelle, le Département de Seine-et-Marne et l'entreprise Veolia Transport Moissy ;
VU le rapport n° 2012/0123 ;
VU les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 5 avril 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 6 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec le SAN de Sénart-en-Essonne, le SAN de Sénart Ville Nouvelle, le Département de Seine-et-Marne et l'entreprise Veolia Transport Moissy ;

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PREFECTURE DE LA REGION
D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
16 AVR. 2012
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2012/0124

Séance du 11 avril 2012

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU SIYONNE

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

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU la délibération n°2011/0100 du 9 février 2011 approuvant le contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF, la société Procars et la société Interval et la convention partenariale entre entre le STIF, le département de la Seine et Marne, le Syndicat Intercommunal des Transports en commun de Montereau et ses environs, la société Procars et la société Interval ;
VU le rapport n° 2012/0124 ;
VU les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 5 avril 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 6 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le réseau Siyonne 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 le département de la Seine et Marne, le Syndicat Intercommunal des Transports en commun de Montereau et ses environs, la société Procars et la société Interval ;

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PREFECTURE DE LA REGION
ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
16 AVR. 2012
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2012/0125
Séance du 11 avril 2012

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE Syndicat intercommunal du Sud Seine et Marne et le Conseil Général de Seine et Marne

RESEAU STILL

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°2011/0102 du 9 février 2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF les Sociétés Véolia Transports Nemours et Interval ;
VU la délibération n° 2011/0102 du 9 février 2011 approuvant la convention partenariale entre le STIF, le Syndicat Intercommunal des Transports du Sud Seine et Marne, le Conseil Général de Seine et Marne et les sociétés Véolia Transports Nemours et Interval ;
VU le rapport n°2012/0125 ;
VU les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 5 avril 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 6 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1: d'approuver l'avenant n° 1 à la Convention partenariale entre le STIF, le Syndicat Intercommunal des Transports du Sud Seine et Marne, le Conseil Général de Seine et Marne, et les sociétés Véolia Transports Nemours et Interval pour le réseau STILL, 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 pour le réseau STILL avec le Syndicat Intercommunal des transports du Sud Seine et Marne, le Conseil Général de Seine et Marne et les Sociétés Veolia Transports Nemours et Interval.

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PREFECTURE DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
16 AVR. 2012
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

Délibération n° 2012/0126
Séance du 11 avril 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU TRAMY Elargi

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

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
VU la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
VU la délibération n°2011/0103 du 09/02/2011 approuvant la convention partenariale entre le STIF, le Syndicat Intercommunal du TRAMY, le Conseil Général de Seine et Marne et la société Transdev Darche Gros ;
VU le rapport n° 2012/0126 ;
VU les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 5 avril 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 6 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec le Syndicat Intercommunal du TRAMY, le Conseil Général de Seine et Marne et la société Transdev Darche Gros ;

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

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France



Délibération n° 2012/0128

Séance du 11 avril 2012

CONTRAT ENTRE LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE ET LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS POUR LA PERIODE 2012 – 2015

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

VU le code des transports (partie législative), notamment ses articles L.1241-1 et suivants et L.2142-1 et suivants ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs 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°2011/0765 portant adoption du mandat de négociation des contrats STIF-RATP et STIF-SNCF, notamment ses quatre axes prioritaires visant à
- 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 ;
- Mieux prendre en compte les enjeux sociaux et environnementaux associés au développement des transports ;
- Préserver les équilibres financiers du STIF et des collectivités territoriales qui composent son Conseil d'administration ;

VU le rapport n° 2012/0128 ;

VU les avis de la commission économique et tarifaire du 6 avril 2012, de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 4 avril 2012, de la commission de la qualité de service du 5 avril 2012, de la commission de la démocratisation du 5 avril 2012 et de la commission de l'offre de transport du 5 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le projet de contrat entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Société nationale des chemins de fer français pour la période 2012 – 2015.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer le contrat avec la Société nationale des chemins de fer français pour la période 2012 – 2015.

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

CONTRAT

entre
le Syndicat des Transports d'Ile-de-France
et
la Société Nationale
des Chemins de Fer Français

2012 – 2015

SOMMAIRE

CONTRAT 1
SOMMAIRE 2
Préambule 11
Chapitre I - Les ambitions du contrat 11
Chapitre II - L'OBJET ET durée DU CONTRAT 13
article 1 - Objet du contrat 13
article 2 - Durée du contrat 13
Chapitre III - missions DES PARTIES 14
article 3 - Missions du STIF 14
article 4 - Missions de la SNCF 14
Chapitre IV - Périmètre du contrat 15
article 5 - Le champ d'application du contrat 15
article 5-1 - Activités directement liées à l'exécution du service défini par le STIF 15
article 5-2 - Les activités annexes 15
article 5-3 - Activités exclues du champ d'application du contrat 15
article 5-4 - Dispositions relatives à l'utilisation de l'infrastructure du Réseau Ferré National de RFF 16
article 6 - Obligations de service public incombant à la SNCF 16
Titre I - L'OFFRE ET LA REGULARITE ASSOCIEE 17
Chapitre I - L'OFFRE FERROVIAIRE 17
article 7 - Principes de description de l'offre 17
article 7-1 - Périmètre 17
article 7-2 - Mise en place des outils de description de l'offre contractuelle 18
article 8 - Description de l'offre 18
article 8-1 - Principes de description de l'offre 18
article 8-2 - Mise à jour des documents relatifs à la description de l'offre 18
article 9 - Modification de l'offre contractuelle 19
article 9-1 - Principes généraux 19
article 9-2 - Programmation des modifications d'offre contractuelle 19
article 9-3 - Les modifications temporaires programmées pouvant conduire à une modification de l'offre contractuelle 20
article 9-4 - Les modifications pérennes de l'offre contractuelle 21
a) Modalités de décision et d'application 21
b) Procédure de réservation des sillons 22
c) Modifications liées au Contrat de Projets 22
Chapitre II - REALISATION DE L'OFFRE 23
article 10 - Mesure de l'offre réalisée 24
article 10-1 - Mesure de la production de l'offre contractuelle 24
Ces périodes sont décrites à l'annexe I-A-2 24

Les modalités de mesure de l'indicateur sont détaillées en annexe I-A-6. 25
article 10-2 - Respect des compositions du matériel roulant des trains ayant circulé aux heures de pointe 26
article 10-3 - Mesure de la qualité de l'offre 27
Ces valeurs sont décrites en annexe I-A-11. 28
c) Mesure de l'évolution de la ponctualité des voyageurs par branche 28
d) Mesure du nombre de trains ayant circulé aux heures de pointe dans les tronçons centraux des RER A et B en co-responsabilité avec la RATP 28
e) Mesure du nombre de trains ayant circulé sur les branches 29
f) Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité 29
article 11 - Continuité du service 30
article 11-1 - Principes généraux 30
article 11-2 - 7-2. Les travaux 30
article 11-3 - Situations perturbées 31
Chapitre III - ENGAGEMENT DE SERVICE ET D'INFORMATION EN CAS DE GRÈVES 32
article 12 - Principe général 32
article 13 - Engagement de service et d'information en cas de grèves 32
article 13-1 - Engagement de niveau de service 32
article 13-2 - Engagement d'information 33
article 14 - Remboursement des voyageurs 33
article 15 - Prise en compte de l'effet de la grève sur les recettes voyageurs 33
article 16 - Audits et contrôles 33
Chapitre IV - Offre routière dont réseau NOCTILIEN 33
article 17 - L'offre contractuelle 33
article 17-1 - Description de l'offre contractuelle 34
article 17-2 - Modification de l'offre de référence 34
article 18 - Mesures de la qualité de service associées à l'offre contractuelle 34
article 18-1 - Mesure de la réalisation de l'offre contractuelle 34
article 18-2 - Pénalités pour non réalisation de l'offre de référence 35
article 18-3 - Mesure de la ponctualité 35
article 18-4 - Système d'incitation à l'atteinte de l'objectif de ponctualité 35
article 18-5 - Autres éléments de qualité de service 35
article 19 - Sécurité sur le réseau Noctilien 35
article 19-1 - Double Equipage Noctilien 35
article 19-2 - Vidéosurveillance 36
article 19-3 - Géolocalisation du véhicule 36
article 19-4 - Système d'alarme 36
article 20 - Livrée des véhicules Noctilien 36
Titre II - LES OBLIGATIONS DE QUALITÉ DE SERVICE ASSOCIÉES À L'EXÉCUTION DE L'OFFRE CONTRACTUELLE 37

Chapitre I - LES ENGAGEMENTS DE QUALITÉ DE SERVICE 37
article 21 - Le niveau de service attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise en matière d'information voyageur 37
article 21-1 - L'amélioration de la qualité de l'information fournie 37
article 21-2 - Le développement des services d'information voyageur 38
article 21-3 - La participation au système d'information multimodale 39
article 22 - Le niveau de service attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise en matière de gestion des espaces (ambiance, accueil, entretien, sécurité) 39
article 22-1 - Engagement global / généralités 39
article 22-2 - Netteté des espaces et des trains 39
article 22-3 - Accueil et assistance 40
article 22-4 - Prévention sûreté des biens et des personnes 40
article 23 - Le niveau de service attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise en matière d'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) 41
Chapitre II - LE SYSTÈME DE MESURE ET D'ÉVALUATION DE LA QUALITÉ DE SERVICE 42
article 24 - Les principes de mesure 43
article 24-1 - Niveaux de service 43
article 24-2 - Modalités de mesure 43
article 25 - Critères d'appréciation de la qualité de service 43
La liste des indicateurs sera complétée en fonction des indicateurs effectivement retenus 43
article 25-1 - Les indicateurs par politique 44
article 25-2 - Enquête annuelle d'évaluation de la perception des voyageurs 45
article 26 - Les incitations financières à la qualité de service 45
article 26-1 - Bonus/Malus relatifs aux indicateurs de qualité de service 45
article 26-2 - Impact financier de l'enquête de perception voyageurs 46
article 26-3 - Pénalités pour écarts constatés lors d'un contrôle effectué par le STIF 46
Chapitre III - LE SUIVI DE LA QUALITÉ DE SERVICE 46
article 27 - Le comité de suivi de la qualité de service 46
article 28 - Les groupes de travail thématiques 47
Chapitre IV - CITOYENNETÉ ET RELATION VOYAGEURS 48
article 29 - Comités de ligne 48
article 30 - Réclamation des voyageurs 48
article 30-1 - Traitement des réclamations voyageurs 48
article 30-2 - Dispositif de suivi des réclamations voyageurs 49
article 30-3 - Dispositions spécifiques aux réclamations pour l'accessibilité des systèmes de transport 49
article 30-4 - Dispositions concernant les agents des entreprises 49
Titre III - UNE COMMUNICATION AU SERVICE DU VOYAGEUR 50
Chapitre I - Rôles respectifs des parties 50
article 31 - Le rôle du STIF en matière de communication 50
article 32 - Le rôle de la SNCF en matière de communication 50

Chapitre II - définitions, périmètre, classification 50
article 33 - Définitions 50
article 34 - Le périmètre 51
article 35 - Classification et implication des parties 51
Niveau 1 : Communication autonome de la SNCF sans référence au STIF 51
Niveau 2 : Communication autonome de la SNCF avec référence à l'action du STIF 51
Niveau 3 : Communication partagée 51
Chapitre III - PILOTAGE 52
article 36 - L'information du STIF 52
article 37 - Le plan d'action et sa mise en œuvre 52
article 38 - Les autres modalités 52
article 38-1 - Comité de suivi 52
article 38-2 - Information en fin d'année 53
article 38-3 - Information du STIF vers les transporteurs 53
Chapitre IV - MISE EN COHÉRENCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT RÉGIONAL 53
article 39 - Respect de la cohérence graphique et sémantique, respect de l'identité du STIF et des éléments d'identification des produits, services et projets élaborés par le STIF sur les supports de communication. 53
article 40 - Les marques 53
article 41 - Matériel roulant 54
La Communication : 54
Le design d'ambiance intérieur et l'habillage extérieur : 54
Le STIF valide tous les éléments relatifs au design intérieur et extérieur 54
Chapitre V - LA DIFFUSION 54
article 42 - Les principes et les modalités 54
article 43 - Les espaces d'affichage à bord des trains 54
Chapitre VI - CONTROLES ET Pénalités 54
article 44 - Pénalités pour défaut de transmission 54
article 45 - Pénalités pour défaut relatif aux actions de communication 55
article 46 - Déduction en cas de non réalisation 55
Titre IV - TARIFICATION, GESTION DES PRODUITS TARIFAIRES ET SUIVI DU TRAFIC 56
Chapitre I - TARIFICATION 56
article 47 - Obligations relatives à la tarification 56
article 47-1 - Mise en œuvre des décisions tarifaires du STIF 56
article 47-2 - Informations à communiquer au STIF 57
article 48 - Obligations relatives aux supports des titres de transport 57
article 48-1 - Mise en œuvre des décisions du STIF relatives aux supports des titres de transport 57
article 48-2 - Informations à communiquer au STIF 58
article 49 - Gestion des produits tarifaires 58
article 49-1 - Dispositions générales 58
article 49-2 - Vente des produits tarifaires dans les gares, stations et points d'arrêts exploités par la SNCF en Ile-de-France 58

5

article 49-3 - Vente des produits tarifaires hors Ile-de-France et sur Internet 60
article 50 - Service après-vente des produits tarifaires assurés par la SNCF 60
article 50-2 - Mise en œuvre de nouveaux services 61
article 50-3 - Modalités de vente sur les Guichets Automatiques Bancaires et sur Internet 62
article 50-4 - Vente via d'autres canaux de distribution 62
article 51 - Lutte contre la fraude (validation, contrôle, sécurité billettique) 62
article 51-1 - Principes généraux 62
article 51-2 - Validation 63
article 51-3 - Contrôle 63
article 51-4 - Système billettique SNCF 63
article 52 - Gestion communautaire 64
article 52-1 - Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires 64
article 52-2 - Charte du système télébilletique Navigo 64
article 53 - Sécurité du Système NAVIGO 64
article 54 - Evolution des architectures systèmes billettiques SNCF 65
Chapitre II - ETUDES ET SUIVI DU TRAFIC VOYAGEURS 65
article 55 - Transmission au STIF des études réalisées par la SNCF 65
article 55-1 - Etudes relatives à l'amélioration ou à l'extension de l'offre de transport 65
article 55-2 - Etudes de mobilité des Franciliens 65
article 55-3 - Les études concernées par cet engagement sont plus particulièrement celles qui ont trait aux thèmes suivants : 65
article 56 - Suivi du trafic par comptages et enquêtes origine - destination 66
article 56-1 - Comptages et enquêtes origine - destination 66
article 56-2 - Transmission des informations 66
article 56-3 - Conditions de la mise à disposition des données du trafic et des enquêtes Origine Destination par la SNCF au STIF 67
article 56-4 - Conditions de la mise à disposition des données de comptages et d'enquêtes du trafic voyageurs par la SNCF à des tiers 67
article 57 - Mesure globale du trafic 67
article 58 - Indicateurs de trafic. 67
Chapitre III - Données de validation télébillettiques 68
article 59 - Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise. 68
article 59-1 - Principes généraux 68
article 59-2 - Traitement des anomalies. 68
article 60 - Suivi et amélioration de la qualité des flux de données télébillettiques. 69
article 61 - Fiabilisation de l'exploitation statistique des données télébillettiques 70
article 62 - Mesure et amélioration du taux de validation 71

6

Chapitre IV - Incitation à la performance sur la qualité et le volume des données de validation télébillettiques. 72
article 63 - Pénalités liées à la qualité des données de validation télébillettiques transmises au STIF 72
article 64 - Intéressement au volume annuel de validations. 72
Titre V - BIENS ET INVESTISSEMENTS 74
Chapitre I - Nature et inventaire des biens de la SNCF 74
article 65 - Nature et affectation des biens 74
article 65-1 - Périmètre 74
article 65-2 - Matériel roulant affecté en priorité au service public de transport voyageurs en Ile-de- France 74
article 66 - Inventaire des biens 74
article 66-1 - Inventaire du matériel roulant 74
article 66-2 - Inventaire des équipements en gares 75
Chapitre II - Obligations DE LA SNCF relatives AUX biens 75
article 67 - Généralités 75
article 68 - Entretien, maintien en état et renouvellement des biens affectés à l'exploitation 75
La SNCF assure la responsabilité pleine et entière de l'application des règlementations en vigueur sur les biens dont elle est propriétaire ou affectataire 75
article 68-1 - Entretien et maintenance 76
article 68-2 - Rénovation, renouvellement et acquisition 76
article 68-3 - Dispositions particulières pour les matériels roulants 76
Chapitre III - ROLE DE LA SNCF ET DU STIF DANS LA PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS 76
article 69 - Rôle du STIF dans la définition de la politique d'investissement 76
article 70 - Rôle de la SNCF dans la définition, la programmation et la mise en œuvre des investissements 77
article 71 - Choix d'investissements pouvant impacter directement et significativement le service aux voyageurs 77
article 71-1 - Prise en considération par le STIF 77
article 71-2 - Choix d'investissement sur le matériel roulant 78
article 72 - Programmation des investissements 78
article 72-1 - Programmation quadriennale des investissements (PQI) 78
article 72-2 - Définition de perspectives d'investissements sur le long terme 79
article 73 - Engagement de la SNCF pour la réalisation des investissements du PQI 81
article 74 - Mise en place des financements 81
article 75 - Suivi de la réalisation du PQI 82
article 75-1 - Calendriers prévisionnels de réalisation des investissements 82
article 75-2 - Instances de suivi du PQI 82
article 75-3 - Informations et documents à fournir au comité de suivi du PQI (CSPQI) 83
article 75-4 - Information en cas de modification 83
article 76 - Dispositif d'incitation à la réalisation d'investissements considérés comme prioritaires par le STIF 84
article 77 - Evaluation par les voyageurs des investissements réalisés 85

7

Titre VI - REGIME FINANCIER 86
Chapitre I - LA REMUNERATION 86
article 78 - Principes généraux relatifs à la rémunération 86
article 79 - Les recettes directes de la SNCF 87
article 79-1 - Le calcul des recettes directes 87
article 79-2 - Le calcul de l'objectif de recettes directes pour la SNCF 87
article 79-3 - Prise en compte des effets des décisions tarifaires du STIF 87
article 79-4 - Le calcul du partage de l'écart entre les recettes directes de la SNCF et l'objectif de recettes directes prévu pour chaque année 88
article 79-5 - Prise en compte de l'effet de la grève sur les recettes directes 88
article 80 - Les recettes complémentaires 88
article 80-1 - Les recettes d'interconnexion 89
article 80-2 - Les versements aux activités TER et TET, au titre des titres Navigo en soudure 89
article 81 - Les contributions du STIF 90
article 81-1 - Principe général 90
Disposition particulière à l'année 2012 : 90
article 81-2 - La contribution d'exploitation « C1 » relative aux obligations de service public 90
article 81-3 - La contribution « C2 » au financement des investissements 92
Chapitre II - LES ADAPTATIONS DE LA RÉMUNÉRATION LIÉES À L'EXÉCUTION DU SERVICE CONTRACTUALISÉ 93
article 82 - Modification significative du service contractualisé 93
article 82-1 - Principe général 93
article 82-2 - Ajustement des contributions 93
C11n' = C11n + ajustement de C11n, ... 93
C2n' = C2n + ajustement de C2n 93
Ajustement de l'objectif de recettes directes 93
article 83 - Création d'un titre ou modification significative des conditions d'utilisation d'un titre existant 93
article 84 - Les mesures tarifaires en cas d'alerte à la pollution 94
article 85 - Les autres mesures de gratuité partielle ou totale 94
article 86 - Mesures commerciales et ristournes 94
article 86-1 - Ventes en grand nombre à des intermédiaires 94
article 86-2 - Mesures commerciales ponctuelles 94
article 87 - Remboursement des voyageurs en cas de situation inacceptable 95
Chapitre III - MODALITÉS DE FACTURATION ET DE RÈGLEMENT 95
article 88 - Factures prévisionnelles 95
article 89 - Règlement des acomptes mensuels 95
article 89-1 - Règlement des acomptes mensuels des contributions « C11 » 96
article 89-2 - Règlement des acomptes mensuels des contributions « C12 » 96

article 89-3 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution « C13 » 97
article 89-4 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution « C2 » 97
article 89-5 - Cas particulier des acomptes de l'année 2012 97
article 90 - La facture annuelle 97
article 90-1 - Indexation annuelle de la contribution C11 97
article 90-2 - Facturation de la contribution annuelle C12 98
article 90-3 - Facturation de la contribution annuelle C2 98
article 90-4 - Règlement de la facture annuelle 98
article 91 - Ajustement de la contribution C2 pour tenir compte du niveau de réalisation des investissements 99
article 91-1 - Ajustement annuel 99
article 91-2 - Ajustement à la fin du contrat 99
Titre VII - Modalités d'execution du contrat 100
Chapitre I - Clauses sociales et environnementales 100
article 92 - Préservation des conditions de travail et de la qualité du dialogue social 100
article 93 - Lutte contre le dumping social 100
Par ailleurs, la SNCF s'engage dans sa politique d'achat à ne pas accepter d'offre anormalement basse 100
article 94 - Lutte contre les discriminations 100
article 95 - Politique environnementale 100
article 96 - Prise en compte de la sensibilité des voyageurs à la place de la publicité dans les espaces de transport 101
Chapitre II - Information, suivi et contrôle 102
article 97 - Informations sur l'exécution du contrat 102
article 97-1 - Principes généraux 102
article 97-2 - Comptabilité du service 102
article 97-3 - Information mensuelle et trimestrielle 102
article 97-4 - Rapport annuel d'exécution du contrat 102
article 98 - Suivi de l'exécution du contrat 104
article 98-1 - Comités de suivi thématiques 104
article 98-2 - Audition de la SNCF par le Conseil d'administration du STIF 104
article 99 - Contrôle de l'exécution du contrat 104
article 99-1 - Contrôle de l'exécution du contrat par la SNCF 104
article 99-2 - Droit de contrôle et droit d'audit général du STIF 104
article 99-3 - Modalités d'exercice des contrôles et des audits 105
article 100 - Sanction en cas de non-respect délais d'information 106
Chapitre III - VIE DU CONTRAT 106
article 101 - Recours à la procédure d'avenant 106
article 102 - Révision du contrat 106
article 103 - Règlement amiable des différends 107
Chapitre IV - DISPOSITIONS DIVERSES 107

9

article 104 - Régime fiscal 107
article 104-1 - Généralités 107
article 104-2 - Les impôts et taxes supportés par la SNCF 107
article 104-3 - Transfert des droits à déduction de la TVA 108
article 105 - Cas de résiliation d'office du contrat 108
article 106 - Responsabilité et assurances 108
article 106-1 - Responsabilité 108
article 106-2 - Assurances 108
article 107 - Recours à des tiers pour la réalisation du service de référence 109
article 107-1 - Principes généraux 109
article 107-2 - Modalités de recours à l'affrètement partiel de l'offre de référence 109
article 107-3 - Autres contrats 109
article 108 - Force majeure 109
Chapitre V - FIN DU CONTRAT 110
article 109 - Continuité du service à l'échéance du contrat 110

PREAMBULE

CHAPITRE I - LES AMBITIONS DU CONTRAT

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), autorité organisatrice des transports publics de voyageurs en Ile-de-France a pour ambition de développer activement des modes de transport respectueux de l'environnement, garants de la cohésion sociale, et accompagnant les évolutions sociétales, économiques et territoriales de l'agglomération francilienne. Les élus membres du Conseil du STIF ont réaffirmé leur attachement au développement et à la qualité du service public de transport. Le projet de Plan de déplacement urbain d'Ile de France arrêté par le STIF le 9 février 2011 vise une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs entre 2010 et 2020. Une plus grande attractivité des transports collectifs est l'un des défis mis en évidence lors de la révision du PDUIF. La Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF), qui joue un rôle essentiel dans le développement des transports publics franciliens et dans l'amélioration des services offerts aux voyageurs, entend participer pleinement à la mise en œuvre de cette politique.

Les contrats constituent un outil de mise en œuvre du PDUIF en ce qu'ils déclinent et permettent la mise en œuvre opérationnelle des politiques d'offre et de services rendus aux voyageurs franciliens. Le contrat 2012-2015 consolide la relation entre le STIF et la SNCF, entreprise nationale de service public, en vue de la modernisation des transports collectifs.

Ce nouveau contrat STIF-SNCF intervient dans un cadre légal et réglementaire modifié, notamment par la loi du 8 décembre 2009 (et ses décrets d'application), qui crée l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et modifie l'organisation de la gestion des infrastructures de service aux voyageurs. Soucieux de l'unité et de l'efficacité de la SNCF, le STIF souhaite poursuivre l'amélioration et le développement des transports publics, le STIF s'appuie sur la SNCF qui dispose des moyens (humains, techniques et financiers) nécessaires pour améliorer l'offre et la qualité du service rendu.

La priorité donnée à l'amélioration de la ponctualité

La ponctualité des voyageurs et la qualité de l'offre réalisée sont une priorité pour le STIF et la SNCF. C'est la raison pour laquelle le contrat prévoit la mise en place d'indicateurs de mesure de la qualité de l'offre réalisée associés à des incitations financières. Les dispositifs d'incitation sont clarifiés et affichent la priorité donnée à la ponctualité/régularité qui constitue une attente forte des voyageurs. Le poids de la ponctualité dans le système global d'incitation est plus que doublé. La mesure de la performance de la SNCF et les mesures d'incitation associées sont profondément modifiées pour correspondre davantage au vécu des voyageurs.

La production est mesurée au moment où les voyageurs en ont le plus besoin, en distinguant les heures de pointe des heures creuses sur les RER comme sur le reste du réseau exploité par Transilien.

La qualité de l'offre est également mesurée à l'aune du vécu des voyageurs : la suppression des trains sur les branches, qui pénalise fortement les voyageurs, est désormais sanctionnée.

Au-delà du dispositif d'incitations financières, la SNCF s'engage à mettre en œuvre (le cas échéant en liaison avec la RATP et RFF) selon les délais prévus, toutes les mesures qui concourent à l'amélioration de la réalisation de l'offre et notamment :

- Les mesures d'exploitation (situation normale, situation dégradée) et d'organisation, concourant à une meilleure réalisation du service et une plus grande transparence pour les voyageurs. En particulier, sur le RER :
    - Après la mise en œuvre de la suppression de la relève sur le RER B fin 2009, la SNCF et la RATP ont l'objectif de mettre en place une véritable gestion unifiée sur la ligne B d'ici la fin d'année 2013. Elles mettront en œuvre, en cohérence avec le Schéma Directeur du RER B piloté par le STIF, et en collaboration avec RFF, les mesures concourant à cet objectif commun, notamment le regroupement dans un centre de commandement unique des acteurs de la régulation d'ici fin 2012. Le projet élaboré par la SNCF et la RATP sera présenté au STIF avant l'été 2012.
    - La SNCF s'engage également à travailler dans le cadre du schéma directeur de la ligne A piloté par le STIF à la mise en œuvre de mesures d'amélioration de l'exploitation et du service rendu au voyageur. Pour cela elle collaborera activement avec la RATP et RFF pour mettre en œuvre les modalités d'exploitation les plus appropriées.
- les investissements à réaliser, conformément au programme d'investissement et aux règles de gouvernance du nouveau contrat, sur les installations fixes et sur le matériel roulant (rénovation, renouvellement ou extension des parcs de matériel roulant dans des conditions fixées par le protocole de gouvernance du matériel roulant annexé au présent contrat).

L'amélioration de la qualité de service

Le STIF et la SNCF considèrent la qualité de service comme un élément majeur du service public de transports réguliers de voyageurs. Le STIF souhaite renforcer la qualité du service offert aux voyageurs dans l'ensemble des espaces transport franciliens. A cet effet, le présent contrat vise à mobiliser la SNCF pour l'amélioration de la qualité du service rendu aux voyageurs. Cela passe notamment par trois axes prioritaires :

- L'amélioration significative de l'information voyageur, notamment en situation perturbée, et le développement de projets innovants et ambitieux pour l'avenir ;
- La poursuite de l'engagement pour le développement d'aménagements, équipements et services facilitant l'usage des transports pour les personnes à mobilité réduite ;
- La meilleure maîtrise des espaces transport, ce qui passe notamment par une présence humaine visible et au service des voyageurs, et un renforcement général de l'ambiance et la netteté des espaces.

En réponse aux attentes exprimées par les voyageurs, la hiérarchie des indicateurs de qualité du service rendu est revue pour correspondre davantage à leur attente :

- L'information des voyageurs devient donc le premier indicateur de la qualité du service rendu par la SNCF et la mesure de la qualité de l'information voyageur prend davantage en compte les situations perturbées.
- Le poids de l'enquête de perception voyageurs passe de 1 à 10 % de l'enveloppe d'incitation financière. Cette enquête porte sur les différents thèmes constitutifs de la qualité de l'offre et du service tels que la ponctualité, l'information, la sûreté, l'accueil, la gestion des espaces, l'accessibilité.
- L'évaluation de la propreté fait l'objet d'une mesure plus exigeante, en rapport avec les attentes des voyageurs.

Enfin, le contrat STIF-SNCF pour la période 2012-2015 permet de renouveler le lien avec les voyageurs, au travers d'une plus grande écoute des usagers via :

- des comités de lignes au fonctionnement rénové,
- la mise en œuvre de retour d'expérience pour comprendre les causes des incidents majeurs et surtout appréhender les moyens de les prévenir
- l'information des associations d'usagers en amont de travaux impactant significativement les conditions de réalisation de l'offre commandée par le STIF.

Un programme d'investissement sans précédent s'inscrivant dans une gouvernance rénovée

Avec plus de 2,6 Mds€ d'investissements financés pour la période 2012-2015, le plan d'investissement de ce nouveau contrat s'inscrit dans la dynamique de forte augmentation de l'investissement engagée depuis 2006.

Cette croissance importante marque la volonté des parties de poursuivre les investissements nécessaires à la production d'un service de qualité, garantissant une meilleure fiabilité pour les déplacements quotidiens des franciliens, et intégrant les politiques de services définies par le STIF sur l'ensemble des réseaux de transports en commun. Le nouveau plan d'investissements 2012-2015 répond pour cela à plusieurs objectifs :

- assurer le renouvellement et la modernisation des infrastructures de service existantes de façon à garantir la continuité et la qualité du service attendues par les voyageurs (systèmes d'exploitation, espaces et lieux…)
- poursuivre la modernisation des matériels roulants débutée sur le précédent contrat, et adapter les installations aux nouveaux matériels
- mettre en œuvre de nouveaux services pour les voyageurs, notamment une information voyageurs plus complète et adaptée aux enjeux de la multi-modalité
- moderniser l'exploitation (systèmes d'exploitation des trains, des équipements en stations…)

Cet ambitieux programme d'investissement est engagé grâce à l'effort du STIF et des collectivités franciliennes. La croissance des investissements à réaliser s'inscrit dans un cadre évolutif qui nécessite, au-delà des objectifs d'amélioration que partagent les parties à l'issue de l'exécution du contrat 2008-2011, une évolution de la gouvernance des investissements entre le STIF et la SNCF.

Cette gouvernance rénovée passe par la contractualisation en emplois et en ressources, des plans d'investissements déclinant les orientations stratégiques du STIF et la garantie 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. Cet engagement est assorti d'un dispositif d'ajustement automatique à la baisse de la contribution versée en cas de non réalisation des investissements prévus.

Un cadre financier consolidé

Compte tenu des efforts financiers à consentir pour la modernisation du réseau, la préoccupation de maîtrise financière est au cœur de la relation contractuelle entre le STIF et la SNCF. Le contrat 2008-2011 a profondément modernisé le mécanisme de versement des contributions du STIF à la SNCF, en le rendant plus lisible et plus clair.

Le contrat 2012-2015 consolide les avancées du contrat précédent, en encadrant la dynamique des contributions versées. Les contributions versées à la SNCF s'inscrivent en outre dans un cadre législatif modifié par l'entrée en vigueur du règlement européen sur les obligations de service public et la loi 2009-1503 relative à l'organisation et la régulation des activités ferroviaires, auxquels elles se conforment.

Le STIF poursuit par ailleurs un objectif général de transparence des coûts et de meilleure efficacité économique de la prestation transport. Les clauses de contrôle et d'information du STIF sont donc renforcées.

Une responsabilité sociale et environnementale affirmée

Enfin, le nouveau contrat prend en compte la dimension sociale et environnementale de l'action de la SNCF. Attentif aux conditions de travail des agents de la SNCF, le STIF invite l'entreprise de service public à veiller à la préservation de la qualité du dialogue social et à l'amélioration de la qualité des conditions de travail de ses agents. La SNCF s'efforce d'assurer les meilleures conditions de travail possibles à ses salariés, de prévenir les accidents du travail et de garantir la santé au travail des salariés (y compris contre les risques psycho sociaux).

La SNCF mène une politique active de promotion de l'égalité au sein de l'entreprise et de lutte contre toutes formes de discrimination, qu'il convient de soutenir.

Au-delà des bénéfices écologiques associés au développement des transports en commun, tels que la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des pollutions locales, le STIF et la SNCF mènent une politique environnementale plus globale : recherche de solutions techniques minimisant l'impact sur l'environnement (matériels roulants), management environnemental des sites industriels, valorisation des déchets recyclables, priorité donnée à l'éco-conception des projets…

CHAPITRE II - L'OBJET ET DUREE DU CONTRAT

article 1 - Objet du contrat

Le présent contrat, conformément à l'article 6 du décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, définit les conditions de réalisation par la SNCF du service public de transport collectif de voyageurs en Ile-de-France dont elle est chargée.

A ces titres, le contrat définit les modalités précises de fonctionnement des relations entre le STIF et la SNCF en ce qui concerne notamment:

- la consistance et les engagements de réalisation des services publics réguliers de voyageurs, appelés dans les articles suivants « offre contractuelle », ainsi que la mesure de la réalisation de cette offre qui sont définis au Titre I ;
- les obligations de qualité de service ainsi que le système de mesure et d'évaluation de ces obligations tel que définis au Titre II ;
- la mise en œuvre d'une communication au service des voyageurs dans les conditions définies dans le Titre III ;
- le régime applicable à la tarification, à la gestion des produits tarifaires et au suivi du trafic tel que précisé dans le Titre IV ;
- le régime et les obligations relatives aux biens ainsi que les principes de programmation et de réalisation des investissements pour ces biens, qui sont définis au Titre V;
- la rémunération du service dans les conditions prévues au VI;
- les modalités spécifiques de fonctionnement de la relation contractuelle entre le STIF et la SNCF en termes de clauses sociales et environnementales, d'information, de suivi, de contrôle, de révision et de fin de contrat dans les termes prévus au titre VII.

Sauf stipulation contraire dans le présent contrat, les pièces contractuelles comprennent, par ordre de priorité, le Contrat et ses Annexes. Les Annexes du Contrat font partie intégrante et ont la même valeur que ce dernier. Toute référence au Contrat inclut ses Annexes. En cas de contradiction entre les stipulations du corps du Contrat et une stipulation d'une Annexe, les stipulations du corps du Contrat prévaudront.

article 2 - Durée du contrat

Le contrat est conclu pour une durée de quatre années à compter du 1er janvier 2012.

CHAPITRE III - MISSIONS DES PARTIES

article 3 - Missions du STIF

Autorité organisatrice des transports en Ile de France, le STIF exerce les missions prévues aux articles L.1241-1 et L.1241-2 du code des transports, et celles notamment de :

- Fixer les relations à desservir, en définissant notamment l'offre de transport et le niveau de qualité de service ;
- Désigner les exploitants en charge des services de transport public de personnes, et conclut avec eux des contrats de service public ;
- Définir les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services de transport ;
- Veiller à la cohérence des programmes d'investissement, sous réserve des compétences reconnues à Réseau ferré de France et à la RATP en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure ;
- Arrêter la politique tarifaire de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social du système de transport ;
- Concourir aux actions de prévention de la délinquance et de sécurisation des personnels et des usagers
- Favoriser le transport des personnes à mobilité réduite en définissant les principes de mise en œuvre des articles L 1112-1 et suivants du code des transports sur l'accessibilité des réseaux ;
- Définir, assurer ou faire assurer l'information multimodale ;
- Garantir le caractère intermodal des systèmes ;
- Contrôler l'exécution de l'offre ;
- Coordonner la modernisation du système de transport collectif francilien, en définissant les schémas de principe des grands investissements publics et en approuvant les avant-projets correspondants des maîtres d'ouvrage concernés ; le STIF peut dans ce cas assurer la maîtrise d'ouvrage ;
- Etre à l'initiative de l'élaboration et de la révision du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France dans le cadre des dispositions des articles L 1241-14 et suivants du code des transports ;
- Définir et mettre en œuvre la politique globale de communication relative à l'organisation des transports en Ile-de-France, hormis celle des entreprises

article 4 - Missions de la SNCF

La SNCF, établissement public industriel et commercial, a pour objet d'exploiter, selon les principes du service public, le transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau ferré national. Elle exécute en particulier l'offre de services qui lui est confiée pour l'Ile-de-France, et qui est définie par le présent contrat.

Dans le cadre du présent contrat, la SNCF notamment :

- assure l'exécution du service dans les conditions prévues par le contrat en termes d'offre, de qualité de service, de tarification, de distribution de titres et de lutte contre la fraude, d'information du STIF ;
- assure la maintenance et le renouvellement du matériel, des installations et des équipements nécessaires à l'exécution du service de référence, autres que ceux de l'infrastructure du RFN ;
- commercialise tous les produits tarifaires (hormis ceux délégués à un tiers) selon les conditions générales de vente et d'utilisation fixées par le STIF, contribue à la promotion du service (marketing et développement), assure le service après vente et une information globale auprès de la clientèle ;
- contribue à la mise en œuvre de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux ;
- participe aux systèmes intégrés en matière d'information, de délivrance des titres, et d'utilisation des points de correspondance ;
- respecte les spécifications définies par le STIF en matière d'interopérabilité des systèmes et des réseaux, et met en œuvre, en collaboration avec le STIF et les autres transporteurs, les moyens adéquats pour l'assurer ;
- est force de proposition tant en ce qui concerne l'évolution de l'offre, l'amélioration de la qualité du service, la tarification, que la modernisation des réseaux, leur interopérabilité, et la coordination avec les autres opérateurs ;
- assure des prestations d'études, de conseil, d'ingénierie et d'assistance relevant de l'exploitation du service ;
- assure les relations avec les clients.

CHAPITRE IV - PERIMETRE DU CONTRAT

article 5 - Le champ d'application du contrat

article 5-1 - Activités directement liées à l'exécution du service défini par le STIF

Sans préjudice des dispositions ci-dessus, le service public de transport collectif de voyageurs assuré par la SNCF, comprend notamment :

- l'exploitation de l'ensemble des services réguliers de voyageurs assurés par les trains ou tram-trains Transilien et par les lignes routières tels que définis à l'article 1er-1° du décret n°59-157 du 7 janvier 1959 décrits dans le Titre I ;
- l'exploitation des gares, points d'arrêts, stations de tramway, arrêts de bus et gares routières ;
- la maintenance des matériels, installations et équipements autres que l'infrastructure nécessaires à l'exécution des services ;
- les dispositifs de vente et de promotion commerciale, ainsi que la commercialisation des produits tarifaires utilisables en Ile-de-France dans le respect de la tarification applicable en Ile-de-France et sans préjudice des droits des autres transporteurs franciliens en la matière ;
- les activités concourant directement à la réalisation du service de transport public en Ile-de-France exercées en commun avec les autres transporteurs ;
- les autres activités contribuant à la valorisation des services et espaces de transport sans préjudice des compétences reconnues à RFF en tant que gestionnaire d'infrastructures ;
- le contrôle des voyageurs, au regard des règles de police des chemins de fer ;
- les actions de prévention concourant au sentiment de sécurité par les voyageurs.

L'offre contractuelle peut être modifiée au cours de l'exécution du contrat, selon les modalités définies dans le Titre I.

Certains services peuvent également être financés par des collectivités locales ou leurs groupements, en vertu de conventions spécifiques conclues conformément à l'article 9 du décret du 7 janvier 1959, ou même par d'autres tiers. La SNCF est autorisée, après information préalable du STIF, à contractualiser avec des tiers des services publics temporaires accessoires à « l'offre contractuelle ». Ces services ne doivent ni détériorer l'équilibre du contrat, ni nuire à la qualité du service telle que définie par le contrat.

article 5-2 - Les activités annexes

Entrent dans le champ d'application du présent contrat les activités annexes aux activités décrites à l'article 5-1 -, sous réserve qu'elles ne nuisent pas à l'exécution des dites activités.

Sont notamment des activités annexes, toute activité impliquant une incidence positive générée au sein du réseau exploité au titre des obligations de service public assumées par la SNCF. Constituent notamment des activités annexes la concession des espaces publicitaires et commerciaux ou les ventes de produits divers assurées par le réseau de vente commercial de la SNCF. Elles contribuent à l'équilibre économique du contrat.

L'organisation de ces activités ressort de l'initiative et de la responsabilité de la SNCF.

Dans le cas où une activité annexe n'est pas incluse dans le champ d'application du contrat, les produits et charges qu'elle génère ne sont pas intégrés au compte financier prévisionnel du contrat.

Toute nouvelle activité annexe devra faire l'objet d'un accord préalable du STIF.

article 5-3 - Activités exclues du champ d'application du contrat

Les activités exclues du champ d'application du contrat sont :

- les activités de la SNCF et ses filiales, autres que les transports régionaux de voyageurs en Ile-de-France, à l'exception des activités Intercités et TER qui assurent des dessertes en Ile-de-France (prestations-trains) ;
- les activités de la SNCF pour les missions de gestion du trafic et des circulations sur le Réseau Ferré National (RFN), ainsi que de fonctionnement et d'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau qu'elle assure pour le compte de RFF ;
- les services de transport occasionnel ou les services de transport privé.

Les activités exclues du champ d'application du contrat ne peuvent en aucun cas être financées par l'utilisation des rémunérations prévues pour l'exécution du présent contrat. L'utilisation des biens affectés à l'exécution de l'offre contractuelle dans le cadre d'activités exclues du contrat est soumise à information préalable du STIF.

article 5-4 - Dispositions relatives à l'utilisation de l'infrastructure du Réseau Ferré National de RFF

La SNCF exploite les services régionaux de transport ferroviaire de voyageurs d'Ile-de-France sur les infrastructures du Réseau Ferré National (RFN) appartenant à RFF.

La SNCF en assure par ailleurs la gestion en tant que gestionnaire d'infrastructure délégué, par application de l'article 1er de la loi n°97-135 du 13 février 1997 et de l'article 14 du décret n°97-444 du 5 mai 1997.

Pour mettre en œuvre, sur les infrastructures du RFN, l'offre de référence dans les conditions prévues par le contrat, la SNCF :

- procède à la réservation des sillons nécessaires ;
- acquitte les péages correspondants.

L'incidence sur les circulations des travaux réalisés sur l'infrastructure fait l'objet des dispositions de l'article 9-4.

1/ L'utilisation de l'infrastructure

La SNCF exécute un volume d'offre et un niveau de qualité de service décrit au Titre II, en utilisant l'infrastructure du RFN existante.

La SNCF s'inscrit dans une perspective d'amélioration du service rendu, à laquelle contribuent le maintien et l'amélioration de cette infrastructure. Réciproquement, l'importance du volume d'offre généré par le service de référence, objet du présent contrat, contribue à la mise en valeur de l'infrastructure et à l'optimisation de son utilisation.

Le protocole d'accord signé entre le STIF et RFF permet d'assurer un suivi des investissements d'entretien, de régénération et de développement du réseau qui concourent à l'amélioration de sa qualité.

2/ La réservation de sillons

En application du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 la SNCF assure la réservation des sillons conformément aux demandes du STIF, afin de mettre en œuvre l'offre de référence dans les conditions prévues à l'article 9.

La Conférence Régionale de Concertation sur les Sillons (CRCS), associant notamment RFF, le STIF et les entreprises ferroviaires dont la SNCF, permet un échange d'informations sur les questions relatives à l'affectation des capacités.

3/ L'acquittement des péages

La tarification des infrastructures relève de la décision de l'Etat. Les péages acquittés par la SNCF en contrepartie de l'utilisation du RFN pour la réalisation de l'offre de référence sont facturés au STIF par la SNCF, conformément aux modalités de l'article 81-2.

article 6 - Obligations de service public incombant à la SNCF

La SNCF est soumise légalement et contractuellement à des obligations de service public au sens du droit européen et du droit français, et notamment à l'obligation :

- d'exploiter et d'entretenir tous les moyens en sa possession pour garantir un service de transport répondant à des normes de continuité, de régularité, de fréquence, d'amplitude, de sécurité et de qualité ;
- de transporter, s'analysant comme l'obligation pour l'entreprise d'accepter et d'effectuer tout transport de voyageurs à des tarifs publics et conditions de transport déterminés ou homologués par le STIF ;
- de tarification, considérée comme l'obligation pour l'entreprise d'appliquer les tarifs et d'accepter les titres de transport selon les conditions générales de vente et d'utilisation fixées par le STIF ;
- de contribuer à la sûreté des voyageurs ;
- de contribuer aux obligations liées à l'accessibilité des services de transport issues des articles L 1112-1 et suivants du code des transports.

TITRE I - L'OFFRE ET LA REGULARITE ASSOCIEE

Autorité organisatrice des transports publics de voyageurs en Ile-de-France, le STIF coordonne le développement des transports collectifs en Ile de France. Il fixe la consistance et le niveau de l'offre et des services offerts aux voyageurs. Dans ce cadre, la qualité de l'offre réalisée est une priorité pour le STIF. C'est la raison pour laquelle le contrat prévoit la mise en place d'indicateurs de mesure de la qualité de l'offre réalisée associés à des incitations financières.

La SNCF s'engage à réaliser le service contractualisé avec le STIF, dans les conditions définies par le présent contrat.

CHAPITRE I - L'OFFRE FERROVIAIRE

article 7 - Principes de description de l'offre

article 7-1 - Périmètre

L'offre faisant l'objet du présent contrat porte sur les services réguliers ouverts au public exploités par la SNCF, et comprend les dessertes et les matériels roulants assurant ces dessertes, ainsi que sur l'offre complémentaire mise en œuvre lors des événements exceptionnels récurrents décrits à l'article 9-3.

Le réseau ferroviaire comprend:

- 13 lignes Transilien, dont 5 lignes de RER parmi lesquelles 2 sont co-exploitées avec la RATP. Ces 13 lignes sont subdivisées en 44 branches décrites en annexe I-A-1.

  Le périmètre contractuel du ressort de la SNCF sur les deux lignes de RER co-exploitées est constitué de 5 branches selon les regroupements décrits en annexe I-A-1. La SNCF s'engage à proposer aux voyageurs, en partenariat avec la RATP, un service homogène sur l'ensemble de ces deux lignes.

  La desserte de 7 lignes Transilien est complétée par des trains d'autres activités de la SNCF (Trains d'équilibre du Territoire - TET et Trains Express Régionaux - TER), ayant au moins deux arrêts en Ile-de-France, couverts par le mécanisme des prestations trains, et qui relèvent de la compétence d'autres autorités organisatrices. Les liaisons ferroviaires concernées sont décrites en annexe I-A-1.

- 1 ligne de tram-train (T4)

Le détail de ces trains est inclus dans le classeur particulier décrivant le service annuel contractualisé et dans le descriptif train au train transmis annuellement par la SNCF, conformément à l'article 8-1 et à l'Annexe I-A-2.

L'offre au 1er janvier 2012 est décrite pour chacune des 13 lignes ferroviaires et de la ligne de tram-train, dans les annexes I-A-1 et I-A-2 et distingue :

- la description de l'offre contractuelle
- la description des lignes

Les données kilométriques de l'offre contractuelle correspondant au périmètre contractuel du ressort de la SNCF sont détaillées par branche de ligne en distinguant les trains x kilomètres commerciaux en heures de pointe et en heures creuses pour les 44 branches des lignes ferroviaires et de la ligne de tram-train. Ces données sont reprises dans l'annexe I-A-5 couvrant la durée du contrat et servant de référence à l'indicateur annuel de suivi de réalisation de l'offre. Les volumes de trains x kilomètres totaux comprenant les kilomètres techniques sont également fournis par la SNCF à titre d'information.

Le nombre et la liste des événements exceptionnels récurrents dont il est tenu compte dans la définition de l'offre contractuelle (renforcements pour des événements ponctuels tels que les salons, les rencontres sportives…) figurent dans l'annexe I-A-4. Cette annexe est actualisée chaque année au plus tard le 31/10/n-1. L'annexe I-A-4 précise la liste des événements exceptionnels pris en compte dans l'offre contractuelle et le niveau d'offre annuel par ligne au titre de ces événements.

Les données de composition des matériels roulants sont établies chaque année à partir de l'offre contractuelle pour chacune des branches des lignes ferroviaires (hors RER A et B et tramway T4) en caisses x kilomètres aux heures de pointe en 2012 et en places x kilomètres aux heures de pointe à compter de 2013. La SNCF transmet au STIF au plus tard le 31 octobre de l'année N-1 les éléments techniques permettant d'élaborer cette annexe et au plus tard le 15 décembre de l'année N-1 l'annexe I-A-5 complétée pour l'année N. Cette annexe, une fois ajustée des trains n'ayant pas circulé, sert de référence à l'indicateur annuel de suivi de la composition des matériels roulants.

Les données relatives à l'offre sont fournies sous format électronique au plus tard le 15 décembre de chaque année, selon les modalités définies à l'article 8-1.

17

article 7-2 - Mise en place des outils de description de l'offre contractuelle

Le STIF développe un système d'information comportant notamment les données relatives à l'offre. La SNCF s'engage à participer aux groupes de travail mis en place par le STIF dans le cadre du développement de cet outil en vue de définir le contenu, la modélisation, le format et les modalités d'échange des données entre le STIF et les opérateurs. La SNCF s'engage à fournir les données d'offre dont elle dispose et relevant de son périmètre, fournies dans un format compatible Excel.

article 8 - Description de l'offre

article 8-1 - Principes de description de l'offre

Le service contractualisé des 13 lignes ferroviaires, comprenant les trains d'autres activités SNCF desservant l'Ile-de-France couverts par le mécanisme des prestations trains, et de la ligne de tram-train est donné ligne par ligne et branche par branche en annexe I-A-2. Il précise, selon les indications ci-après, la description des lignes, la description de l'offre commandée par le STIF, les éléments transmis à titre indicatif.

Ainsi, la SNCF transmet chaque année au plus tard le 15 décembre de l'année n-1 l'annexe I-A-2 sous forme d'un classeur particulier papier accompagné du fichier informatique correspondant décrivant :

- les caractéristiques du réseau ferré,
- les caractéristiques du réseau routier
- les missions par ligne, par période type horaire (heures de pointe, heures creuses, soirée) et par type de jour (hiver : JO, samedi, dimanche et fêtes ; été : JO, samedi, dimanche et fêtes).

En plus d'un format contractuel, ces informations seront également transmises sous forme de fichiers électroniques au format compatible Excel.

Outre ce descriptif, la SNCF fournit l'offre contractuelle de l'année n, en distinguant le cas échéant l'offre plein été et l'offre hors plein été, chaque année au 15 décembre de l'année n-1 sous forme d'un descriptif train par train détaillé par branche intégrant les actualisations des avenants intervenus en cours d'année n-1 et reprenant :

- le numéro du train,
- son code mission,
- son horaire gare par gare,
- le temps de parcours de l'origine-destination,
- l'activité propriétaire du train (Transilien, TET ou TER),
- le type de matériel roulant affecté à ce train, sa composition et son nombre de caisses ou de voitures, sa capacité totale (places assises + debout 3 voyageurs /m²)
- le kilométrage commercial de l'origine-destination.

En plus d'un format contractuel, ces données sont fournies sous forme de fichiers électroniques dans un format compatible Excel.

Cette description représente 100% de l'offre dont le niveau annuel est indiqué en annexe I-A-5. Cette annexe est établie conjointement avec la RATP pour les éléments relatifs aux lignes A et B du RER.

article 8-2 - Mise à jour des documents relatifs à la description de l'offre

L'offre contractuelle est susceptible d'être modifiée chaque année à la demande de l'autorité organisatrice. L'annexe I-A-2 décrivant l'offre est actualisée, en liaison avec la RATP le cas échéant, pour tenir compte des évolutions décidées par le STIF. Les mises à jour sont transmises par la SNCF :

- à chaque révision de l'offre contractuelle décidée par le STIF : dans un délai de 30 jours ouvrés à compter de la première mise en application des modifications concernées,
- à chaque évolution de la description de la ligne ou du parc de matériel roulant : lors de la mise à jour annuelle de l'annexe I-A-2,
- dans le cas de déploiement progressif de nouveaux matériels roulants : par la transmission semestrielle de la mise à jour du descriptif train au train, tel que détaillé à l'annexe I-A-2.

La mise à jour annuelle de l'annexe I-A-2 décrivant les services de l'année n est transmise au STIF par la SNCF au plus tard le 15 décembre de l'année n-1.

article 9 - Modification de l'offre contractuelle

Le STIF et la SNCF en lien avec la RATP recherchent en permanence l'amélioration de l'offre de transport sur la durée du contrat, pour une meilleure adéquation de l'offre à la demande tout en veillant à préserver la robustesse de l'exploitation. Dans le cadre de sa mission de conseil auprès du STIF, la SNCF lui propose les améliorations qu'elle estime opportunes le cas échéant après concertation avec la RATP.

Le STIF finance les études nécessaires au-delà des moyens d'études propres de la SNCF qui sont évalués, pour la durée du présent contrat, à la réalisation équivalente à 1 scénario d'évolution de desserte par ligne et par an. Au-delà de ce volume d'études, la SNCF adressera un devis au STIF pour chacune de ces demandes d'études préalables.

article 9-1 - Principes généraux

Par modification de l'offre contractuelle, on entend les adaptations à la hausse et à la baisse par rapport à l'offre contractuelle définie à l'article 8 et appréciée au 1er janvier de chaque année, et qui font l'objet d'une décision du STIF.

Le service contractualisé peut être modifiée de façon :

- temporaire : toute modification de l'offre n'ayant pas vocation à perdurer sur la durée restante du contrat.
- pérenne : toute modification de l'offre ayant vocation à perdurer sur la durée restante du contrat.

Les demandes de renforcements d'offre temporaire formulées par un tiers sont transmises au STIF par la SNCF dès qu'elle en a connaissance. La mise en œuvre de ces renforcements est conditionnée par leur financement par le tiers ayant exprimé la demande, et fera l'objet d'une autorisation préalable du STIF.

article 9-2 - Programmation des modifications d'offre contractuelle

Les modifications d'offre contractuelles envisagées au cours de l'exécution du contrat font l'objet dans la mesure du possible d'une programmation régulière, annuelle ou pluriannuelle, examinée par les Parties dans le cadre du comité de suivi « Offre ». La SNCF transmet au STIF lors d'un comité et tous les 6 mois à l'occasion d'un « comité de suivi offre » un tableau de bord, établi conjointement avec la RATP le cas échéant, par ligne, des modifications en projet.

Cette programmation est effectuée à partir, le cas échéant :

- des propositions d'adaptations formulées par les Parties ou par des tiers,
- d'un suivi d'indicateurs sur les conditions d'exploitation des lignes,
- d'études plus globales menées par la SNCF, la RATP ou le STIF.

La SNCF et le STIF s'informent réciproquement, à chaque comité de suivi de l'offre :

- des études d'exploitation (dont les restructurations de l'offre) en cours qu'elles effectuent et de leur avancement.
- du programme d'études qu'ils envisagent de conduire.

Chacune des parties conserve in fine, son autonomie de décision sur l'engagement des études, ainsi que sur l'adaptation des programmes en cours d'année. Chacune communique à l'autre les résultats des études menées.

La SNCF informe le STIF des études qu'elle mène à la demande de collectivités, en précisant pour chacune de ces études leur objectif, les collectivités demanderesses et l'avancement de l'étude. Afin de permettre au STIF d'examiner préalablement l'opportunité du projet, la SNCF informe le STIF de la conduite de ces études.

Les conclusions de ces études sont notamment transmises au STIF en parallèle à leur présentation à la collectivité.

Concernant les études et enquêtes que le STIF commandite :

- la SNCF s'engage à faciliter l'accès de son réseau aux enquêteurs, et à fournir tous les éléments en sa possession nécessaires à ces études et enquêtes ;
- en contrepartie le STIF s'engage à en préserver la confidentialité et à fournir les résultats de ces études et enquêtes.

article 9-3 - Les modifications temporaires programmées pouvant conduire à une modification de l'offre contractuelle

Les modifications temporaires, portant sur des évolutions de dessertes ou de matériel roulant, pouvant éventuellement conduire à une modification de l'offre contractuelle relèvent notamment des causes distinctes suivantes:

- d'ajustements calendaires relevant notamment de l'incertitude sur la programmation des vacances scolaires à la date de signature du contrat
- d'événements exceptionnels autres que ceux prévus dans l'offre contractuelle;
- de travaux programmés;
- d'ajustements programmés d'offre permettant d'adapter l'offre à la demande. Ces ajustements portent essentiellement sur la composition des matériels roulants.

Pour chacune des causes visées ci-dessus, la SNCF soumet à l'accord du STIF à l'occasion des comités de suivi «Offre », la liste des modifications temporaires de l'offre contractuelle par ligne, établies conjointement avec la RATP pour les RER A et B, et leur incidence sur la production, en distinguant le cas échéant les éléments relevant du périmètre contractuel de la RATP. La SNCF présente également une évaluation de l'incidence financière de ces modifications.

La décision de modification des niveaux d'offre contractuelle avec ses conséquences financières est prise par le STIF après examen en comité de suivi « Offre ». Les modifications apportées et les conséquences financières associées sont intégrées au contrat par voie d'avenant.

1/ Les ajustements calendaires

L'annexe I-A-4 précise le niveau d'offre contractuelle sur la base d'un calendrier couvrant la durée du contrat. Les ajustements calendaires s'effectueront en référence à ce calendrier.

2/ Les événements exceptionnels

L'annexe I-A-4 précise la liste des événements exceptionnels pris en compte dans l'offre contractuelle et le niveau d'offre annuel par branche au titre de ces événements. La SNCF transmet annuellement au plus tard le 31/10/n-1 une mise à jour de cette annexe pour l'année n, établie en liaison avec la RATP, dont les conséquences sur l'offre contractuelle sont traitées conformément aux modalités précisées ci-avant.

Le financement des renforts significatifs de l'offre liés à des évènements exceptionnels non prévus dans l'offre contractuelle est a priori à la charge des demandeurs.

Les renforts d'offre liés à des évènements exceptionnels non pris en compte dans l'offre contractuelle (voir liste en annexe I-A-4) font l'objet d'une demande préalable de la SNCF, et de la RATP le cas échéant, au STIF dès qu'elle en a connaissance. Cette demande est obligatoirement accompagnée d'un projet chiffré, 6 semaines au plus tard avant sa date prévisionnelle de mise en œuvre. Le STIF adresse ses demandes de renforts liés à des évènements exceptionnels 2 mois au moins avant la mise en œuvre prévisionnelle, sauf cas d'urgence dûment motivé par le STIF.

Dans le cas où le STIF décide de participer au financement des dessertes liées à l'événement, sa contribution est alors déterminée à partir d'un chiffrage des coûts marginaux et des recettes prévisionnelles attendues, présentés par la SNCF. L'instruction de la demande par les services du STIF peut nécessiter des compléments d'informations sur les éléments communiqués. La décision du STIF, qui peut nécessiter des compléments d'informations sur les coûts communiqués, intervient dans les meilleurs délais, au plus tard 5 jours avant l'évènement. Le dispositif de communication accompagnant l'évènement est défini selon les modalités décrites au Titre III.

3/ Les travaux

Il s'agit de travaux programmés perturbant de façon significative l'exploitation normale du service, c'est-à-dire induisant une réduction de l'offre contractuelle.

Les travaux programmés concernent essentiellement :

- la circulation des trains/tramways (ligne totalement ou partiellement interrompue et/ou exploitation en mode dégradé) ;
- la fermeture totale ou partielle de gares/stations;

La SNCF communique au STIF chaque année, et au plus tard le 31/10/n-1:

- pour chacune des branches la liste et le calendrier prévisionnel des travaux prévus sur l'année n ayant une incidence significative sur le niveau de l'offre contractuelle ;
- la liste des travaux affectant la capacité de desserte de gares/stations (fermetures totales ou partielles)

Ces documents font l'objet de l'annexe I-A-8, établie en liaison avec la RATP, et mise à jour à chaque comité de suivi « Offre ».

4/ Les ajustements programmés d'offre

Les adaptations de l'offre en cours d'année, en particulier les adaptations portant sur la composition des matériels roulants, peuvent rendre nécessaire une actualisation de l'offre contractuelle.

La SNCF transmet, avant leur mise en œuvre, la description détaillée par ligne des adaptations proposées en précisant leur incidence sur le descriptif des missions établi dans l'offre contractuelle et leurs conséquences sur l'offre kilométrique.

article 9-4 - Les modifications pérennes de l'offre contractuelle

Les évolutions de l'offre contractuelle décidée par l'autorité organisatrice en cours de contrat peuvent rendre nécessaire une actualisation de l'offre contractuelle.

Les modifications sur lesquelles les Parties s'accordent donnent lieu à un avenant au contrat portant sur une modification de l'offre contractuelle et de la rémunération de la SNCF à la hausse ou à la baisse. Il comprend les évolutions de l'offre et les montants financiers retenus.

L'approbation de l'avenant par le conseil du STIF est un préalable à la mise en œuvre des modifications répertoriées à l'article 9-5-1/c). Pour les autres modifications, le STIF transmettra par courrier l'approbation de la modification et de ses caractéristiques.

La SNCF transmet systématiquement une déclaration de mise en œuvre des modifications pérennes dans un délai maximal de quinze jours après la date effective, opération par opération.

1/ Dispositions communes aux modifications pérennes de l'offre contractuelle

a) Modalités de décision et d'application

Le STIF élabore en relation avec la SNCF, et la RATP pour les RER A et B, la consistance, la nature et le niveau de performance des services de transport ferroviaires de voyageurs en Ile-de-France et les conditions technico-commerciales de réalisation.

Dans le cadre de la conception d'une nouvelle offre, le STIF soumet à la SNCF, et à la RATP le cas échéant, un cahier des charges décrivant la teneur de l'offre Transilien cible : missions, politique de dessertes, fréquences et amplitudes horaires, matériel roulant selon les besoins des usagers. Ce cahier des charges est transmis dans un délai compatible avec les délais de conception et de mise en production tels que définis dans l'annexe I-A-9.

Pour toute modification pérenne de l'offre contractuelle, ou ayant une incidence sur l'équilibre financier et les objectifs de production et de qualité de service, la SNCF, en lien avec la RATP le cas échéant, transmet au STIF un dossier présentant, sur la base du cahier des charges proposé par le STIF:

- le projet de manière argumentée (impacts pour les voyageurs) ;
- l'estimation des données chiffrées (créations / suppressions / modifications de trains ou d'arrêts) ;
- les grilles horaires programmées et le matériel roulant prévu (avec une situation avant et après) sous réserve de leur conformité avec le calendrier prévu et annexé au présent contrat ;
- les éléments économiques et financiers correspondant aux hypothèses présentées sur le service projeté : estimation des variations attendues de trafic et de recettes directes en valeur annuelle liées à la modification d'offre envisagée, et chiffrage des dépenses prévisionnelles sous forme d'un devis figurant dans l'annexe I-A-9, conformément aux dispositions de l'article 82 sur l'adaptation de la rémunération de la SNCF.
- l'évaluation des conséquences sur la robustesse de l'exploitation et les moyens nécessaires au maintien de la performance du service.

Pour une mise en œuvre de modifications devant intervenir à l'année n (y compris au 15 décembre n-1), la SNCF transmet le dossier de modifications au 31 août de l'année n-2. Ces délais s'inscrivent dans la procédure de calendrier figurant dans l'annexe I-A-9. Ce dossier permet de mettre en place la concertation auprès des collectivités locales au cours du dernier trimestre de l'année n-2, avant le dépôt des études de faisabilité en janvier de l'année n-1. La concertation est mise en œuvre sous l'égide du STIF qui indique à la SNCF le scénario retenu au plus tard le 15 novembre de l'année n-2. La SNCF transmet en retour au STIF un devis estimatif au plus tard le 31 décembre de l'année n-2.

Au cas où des études techniques complémentaires seraient réalisées à l'issue de la phase d'approbation du projet, la SNCF et le STIF s'interdisent toute communication des résultats de ces études à des tiers autres que RFF et, sauf accord contraire des Parties, confèrent à ces données un caractère confidentiel.

Les incidences des modifications pérennes sur l'offre contractuelle et sur les équilibres financiers sont traitées par voie d'avenant au présent contrat sur la base du devis définitif transmis par la SNCF avant le 15 septembre de l'année n-1.

b) Procédure de réservation des sillons

Dans le cadre de la conception d'une nouvelle offre, le STIF commande formellement à la SNCF, au plus tard le 01 mars de l'année n-1, la mise en œuvre effective des trains Transilien y compris la réservation des sillons nécessaires dont le processus de réservation est décrit à l'annexe I-A-9.

La réservation des sillons prévue à l'article 5-4 est faite par la SNCF sur la base du service convenu avec le STIF, au plus tard 240 jours avant leur intégration dans le nouveau service horaire.

Si le STIF effectue des demandes postérieures à cette date, la SNCF fait ses meilleurs efforts pour accéder à ces demandes.

La SNCF transmet au STIF à chaque étape du processus de commande des sillons, la liste des sillons commandés, dans un format de type excel, qui sera compatible avec le système d'information développé par le STIF, tel que décrit à l'article 7-2 et avec le système d'information de la SNCF.

La SNCF alerte le STIF dès qu'elle perçoit des retours sillons susceptibles d'altérer l'offre commandée par le STIF, et le cas échéant convient avec le STIF des suites à donner.

c) Modifications liées au Contrat de Projets

Le Contrat de Projets Etat-Région prévoit la réalisation de nouvelles infrastructures, arrête les crédits d'investissements alloués à chaque opération et leurs modalités de financement. Les incidences de ces projets sur l'offre contractuelle et les équilibres financiers du contrat sont traitées par voie d'avenant lorsque la mise en service est prévue pendant la durée du contrat.

L'avant-projet (AvP) approuvé par le STIF constitue une étape décisionnelle pour l'exécution des travaux d'aménagement de ces infrastructures. Il contient les éléments prévus par la délibération n°2011/0631 du 6 juillet 2011, notamment ceux relatifs au niveau et au coût d'exploitation. L'avant projet contient en particulier un bilan financier présentant les principaux postes de dépenses du projet ainsi que les hypothèses retenues en unités d'œuvre et en coût par unités d'œuvre, pour le projet lui-même ainsi que pour les lignes concernées par la restructuration liée au projet. Les informations attendues sont décrites à l'annexe I-A-10.

Compte tenu des délais entre l'avant-projet et la mise en service, ces éléments, qui constituent une référence, peuvent toutefois évoluer.

Le projet d'exploitation réalisé par la SNCF et approuvé par le STIF, plus détaillé, a pour objectif de définir très finement le niveau d'offre et de qualité de service à mettre en place, ainsi que le montant des dépenses d'exploitation à engager.

Les projets d'exploitation (PEX) à réaliser sur la durée du contrat (dont la liste prévisionnelle figure dans l'annexe I-A-8 qui pourra être actualisée par avenant), doivent être transmis au STIF dans un délai de 18 à 12 mois avant la date prévisionnelle de mise en service de la nouvelle infrastructure. Dans le cas contraire, l'approbation de l'avenant par le conseil du STIF n'est pas un préalable à la mise en service, qui ne peut être différée en invoquant cette raison. En cas de variation des dates prévisionnelles de mise en service, les conséquences sont examinées en comité.

Les projets d'exploitation comprennent :

- la proposition de calendrier de travail avec la date de remise des informations nécessaires. Ces informations seront transmises au plus tard 4 mois avant la mise en place prévisionnelle, pour permettre au STIF l'instruction auprès des collectivités et sa prise de décision ;
- le coût marginal prévisionnel d'exploitation détaillé avec, pour tous les postes de dépenses ou d'économies : le nombre d'unités d'œuvre nécessaires et leur coût, tous les éléments de modification d'offre contractuelle avant/après concernant les itinéraires, les arrêts, l'amplitude, la fréquence, le type de matériel…, y compris sur d'autres lignes ou réseaux impactés par le projet ;
- le trafic attendu au total et sur l'interstation la plus chargée, comparé le cas échéant aux données de la ligne/branche sur les dernières années ;
- l'hypothèse du taux de fraude et des recettes ;
- un tableau indiquant le détail de l'écart éventuel entre les coûts de l'avant-projet et ceux du projet d'exploitation ainsi que sa justification. En tout état de cause, les coûts ne peuvent être supérieurs, en

euros constants et hors modifications des projets demandés par le STIF, de plus de 5 % à ceux de l'avant projet. La tangentielle nord fera l'objet d'un examen spécifique.

Les compléments d'information nécessaires à la décision du STIF demandés par courrier ou par courriel doivent être communiqués dans un délai de deux à quatre semaines, sauf cas dûment justifié et accepté par le STIF, sous peine de pénalités définies à l'article 100.

A l'issue des travaux d'affinement du projet d'exploitation et de négociation par les Parties, la SNCF transmet son devis dans les mêmes délais et conditions que pour les modifications d'offre pérennes (article 9-5-1/a)).

Un accord entre le STIF et la SNCF sur l'offre nouvelle à intégrer à l'offre contractuelle par voie d'avenant doit avoir été conclu, pour s'insérer dans le processus figurant dans l'annexe I-A-9. La décision du STIF porte sur la modification de l'offre contractuelle et les montants financiers afférents, qui font l'objet d'un avenant au présent contrat.

2/ Cas particulier des modifications des dessertes assurées en Ile-de-France par les trains TET et TER.

Chaque autorité organisatrice des transports définit les conditions de dessertes sur son territoire. Toutefois la mise en œuvre des services interrégionaux se fait de manière concertée entre les deux autorités en lien avec la SNCF. Par modification pérenne est entendu tout changement d'horaires ou de dessertes, ou changement de type de matériel roulant utilisé.

Le STIF prévoit de formaliser des accords bipartites avec les autorités organisatrices concernées. Ces accords, qui pourront définir l'offre, les modalités de gouvernance, de financement et d'incitations associées, pourront être repris dans les conventions d'exploitation entre les différentes activités SNCF et leurs autorités organisatrices respectives. Toute conséquence sur le présent contrat sera traitée par voie d'avenant. Le STIF tiendra informée la SNCF des avancées de ces accords. Par ailleurs, Transilien, les TER et TET réaliseront, dans la limite de leurs propres moyens d'étude, les études demandées pour accompagner les autorités organisatrices dans la préparation de ces accords et en informeront leurs autorités organisatrices respectives.

Le processus mis en place pour toute modification de dessertes applicable pour le service de l'année A respecte le calendrier précisé en annexe.

Toute modification pérenne du service, qu'elle soit à l'initiative du STIF ou d'une autre autorité organisatrice, devra être concertée entre les deux autorités et la SNCF.

Par la suite :

- Lorsqu'il s'agit de la modification du parcours en Ile-de-France ou de la création de trains ou d'arrêts supplémentaires, la SNCF saisit l'Autorité Organisatrice concernée et le STIF sur la base d'un dossier présentant le projet (grille horaire avant / après, impacts pour les voyageurs et la charge des trains), ainsi que l'impact économique et financier de la modification envisagée.
- Lorsqu'il s'agit de la suppression d'arrêts en Ile-de-France sans suppression de trains dans le cadre d'une refonte de desserte ou de la suppression de trains desservant l'Ile-de-France (hors gares parisiennes), la SNCF propose à l'Autorité Organisatrice concernée et au STIF la création de dessertes de substitution ferroviaire (arrêts nouveaux sur d'autres trains TET ou TER ou création de trains dédiés Ile-de-France). Ces modifications sont présentées à l'Autorité Organisatrice concernée et au STIF pour décision sur la base d'un dossier présentant l'offre avant / après et, entre autres, l'impact économique et financier de la modification sous forme de devis « prestations-trains » en cas d'arrêts en Ile-de-France d'activités TER ou TET, ou de devis « production Transilien » en cas de création de trains Transilien.
- Lorsqu'il s'agit d'une évolution des matériels roulants (pouvant conduire à une réévaluation du montant des prestations trains), la SNCF transmet à l'Autorité Organisatrice concernée et au STIF un projet détaillant train par train l'affectation du matériel roulant et compositions ainsi qu'un devis le cas échéant d'évolution d'offre associé.

Les incidences des modifications pérennes sur l'offre contractuelle et sur les équilibres financiers sont traitées par voie d'avenant au présent contrat.

CHAPITRE II - REALISATION DE L'OFFRE

La qualité de l'offre réalisée est une priorité pour le STIF et la SNCF. C'est la raison pour laquelle le contrat prévoit la mise en place d'indicateurs de mesure de la qualité de l'offre réalisée associés à des incitations financières. Les trains TER et TET faisant partie de l'offre contractuelle font également l'objet d'un suivi et d'incitations financières pouvant être repris dans les contrats conclus entre la SNCF et les autorités organisatrices concernées pour ces activités.

La SNCF, conjointement avec la RATP pour les lignes co-exploitées, s'engage à réaliser l'offre contractuelle ou à défaut l'offre la plus proche possible de l'offre contractuelle.

Par ailleurs, la SNCF mettra en œuvre sur les RER A et B en liaison avec la RATP selon les délais prévus toutes les mesures qui concourent à l'amélioration de la réalisation de l'offre et notamment :

- les mesures d'exploitation (situation nominale, situation dégradée) et d'organisation concourrant à une meilleure unicité du service et une plus grande transparence pour les voyageurs.
    - En particulier, après la mise en œuvre de la suppression de la relève sur le RER B fin 2009, la SNCF et la RATP ont l'objectif de mettre en place une véritable gestion unifiée sur la ligne B d'ici la fin d'année 2013. Elles mettront en œuvre, en cohérence avec le schéma directeur du RER B piloté par le STIF, les mesures concourant à cet objectif commun, notamment le regroupement dans un centre de commandement unique des acteurs de la régulation d'ici fin 2012. Le projet élaboré par la RATP et la SNCF sera présenté au STIF avant l'été 2012.
    - La SNCF s'engage également à travailler dans le cadre du schéma directeur de la ligne A piloté par le STIF à la mise en œuvre de mesures d'amélioration de l'exploitation et du service rendu aux voyageurs. Pour cela elle collaborera activement avec la RATP et RFF pour mettre en œuvre les modalités d'exploitation les plus appropriées.
- les investissements à réaliser :
    - dans le cadre du programme d'investissement et conformément aux règles de gouvernance du présent contrat
    - conformément aux schémas directeurs des lignes A et B pilotés par le STIF lorsqu'ils seront inscrits au PQI en emplois et en ressources

Pour les autres lignes, la SNCF mettra en œuvre selon les délais prévus toutes les mesures qui concourent à l'amélioration de la réalisation de l'offre et notamment :

- les mesures d'exploitation (situation nominale, situation dégradée) et d'organisation y compris en lien avec RFF

- les investissements à réaliser :
    - dans le cadre du programme d'investissement et conformément aux règles de gouvernance du présent contrat
    - conformément aux schémas directeurs et aux schémas de secteurs pilotés par le STIF lorsqu'ils seront inscrits au PQI en emplois et en ressources

article 10 - Mesure de l'offre réalisée

article 10-1 - Mesure de la production de l'offre contractuelle

1/ Principes

La mesure de la réalisation de l'offre contractuelle porte sur la production kilométrique de l'offre contractuelle, telle que décrite en annexe I-A-5, actualisée des différents avenants conclus au cours de la période d'exécution du contrat. Cette mesure donne lieu à une réfaction de charges lorsque le niveau de production constaté pour une année du contrat est inférieur à la valeur de référence minorée de la franchise contractuelle indiquée à l'article 10-1-4/.

Le détail des modalités de mesure de l'indicateur apparaît en annexe I-A-6.

La mesure de la production kilométrique est exprimée en trains x km commerciaux (TKC) par branche et en trains x km totaux (TKT) par ligne.

Cette mesure est effectuée par la SNCF. Les mesures et leurs modalités de mise en œuvre sont contrôlées le cas échéant par le STIF, conformément au droit d'audit et de contrôle défini à l'article 99.

2/ Modalités de la mesure

L'engagement de production de l'offre contractuelle sur l'ensemble du service mentionné aux articles 5 et 7 distingue pour chaque branche :

- la période des heures de pointe, couvrant pour les jours ouvrables les heures de pointe du matin et celles du soir dans le sens de la charge
- la période des heures creuses, correspondant aux autres périodes de production de l'offre contractuelle.

Ces périodes sont décrites à l'annexe I-A-2.

Afin de tenir compte des aléas normaux d'exploitation, l'engagement de production kilométrique de l'offre contractuelle est assorti, pour chacune des deux périodes séparément, d'une franchise annuelle et d'un plafond annuel précisés à l'article 10-1-4/.

Les modalités de mesure de l'indicateur sont détaillées en annexe I-A-6.

3/ Informations à communiquer pour le suivi de l'offre réalisée

La SNCF fournit au STIF, sous la forme d'un fichier compatible excel permettant une exploitation des données par le STIF, branche par branche:

- chaque mois, trimestre, et en récapitulatif annuel en distinguant la production aux heures de pointe et aux heures creuses: la production kilométrique prévue de l'offre contractuelle et la production kilométrique effectivement réalisée sur chacune des branches, exprimées en TK commerciaux
- chaque mois, trimestre, et en récapitulatif annuel en distinguant la production aux heures de pointe et aux heures creuses: la production kilométrique prévue de l'offre contractuelle et la production kilométrique effectivement réalisée sur chacune des lignes, exprimées en TK totaux
- chaque trimestre, et en récapitulatif annuel : l'analyse par type de causes sur le trimestre

La SNCF fournit à titre d'information les éléments de suivi en Ile-de France des trains TER et TET desservant l'Ile-de-France, et couverts par le mécanisme des prestations-trains.

La SNCF fournira sous 1 mois à la demande ponctuelle du STIF, la production kilométrique réalisée un jour donné en TK commerciaux, et celle du service contractualisé correspondant par branche.

4/ Réfaction de charges pour non réalisation de l'engagement de production

Une réfaction de charges est appliquée si la production kilométrique réalisée par la SNCF, telle que mesurée selon les principes décrits à l'article 10-1-2/, se trouve être annuellement inférieure à la production de l'offre contractuelle définie dans l'Annexe I-A-5, actualisée des différents avenants conclus au cours de la période d'exécution du contrat, et minorée de la franchise correspondante, sauf cas de force majeure et dans la limite du plafond indiqué ci-après.

L'offre contractuelle, mesurée en trains x kilomètres commerciaux, est assortie d'une franchise annuelle exprimée en pourcentage, et destinée à couvrir les aléas normaux d'exploitation imposant une réduction ou la suppression du service.

La franchise est appréciée par branche de ligne.

Le niveau de franchise :

- pour la production aux heures de pointe est fixé à 4 % pour chacune des branches.
- pour la production aux heures creuses est fixé à 2 % pour chacune des branches.

Le montant de la réfaction de charges est pour chaque branche le produit du nombre de trains x kilomètres commerciaux non réalisés par un montant unitaire :

- de 10,60 € pour les trains x kilomètres non réalisés sur les lignes A et B du RER coexploitées avec la RATP
- de 7 € pour les trains x kilomètres non réalisés sur les autres lignes

Pour les trains d'autres activités SNCF desservant l'Ile-de-France, et couverts par le mécanisme des prestations-trains, un mécanisme d'incitation cohérent avec le mécanisme précité sera défini au plus tard fin 2012 (en associant les régions concernées à la démarche) et fera l'objet d'un avenant au présent contrat.

La réfaction de charges est nulle lorsque le niveau de production réalisé, tel que mesuré selon les principes décrits à l'article 10-1-2/, est supérieur ou égal à l'offre contractuelle annuelle actualisée des différents avenants conclus au cours de la période d'exécution du contrat minorée de la franchise.

La réfaction de charges maximale annuelle (ensemble des heures « pointe » et « creuses », auxquelles s'ajoutent les pénalités pour composition non conforme aux heures de pointe) est fixée à 14 M€.

Dans les cas de force majeure prévus à l'article 108, et sous réserve que la SNCF fournisse tous les éléments justificatifs, la non-réalisation de l'offre ne donne pas lieu à réfaction de charges.

article 10-2 - Respect des compositions du matériel roulant des trains ayant circulé aux heures de pointe

1/ Principes

Vue du voyageur, la réalisation de l'offre contractuelle implique de bénéficier du nombre de places prévu au contrat. Le STIF souhaite donc s'assurer que la composition du matériel roulant en circulation est conforme à la composition prévue.

La mesure du respect des compositions du matériel roulant porte sur la mise en œuvre de la composition prévue en matériel roulant aux heures de pointe dont le niveau de référence décrit en annexe I-A-5 est établi chaque année à partir de l'offre contractuelle. Cette mesure donne lieu à une pénalité lorsque le niveau de production constaté pour une année du contrat est inférieur à la valeur de référence minorée des trains n'ayant pas circulé.

Le détail des modalités de mesure de l'indicateur apparaît en annexe I-A-7.

La mesure du respect des compositions du matériel roulant est effectuée en caisses x kilomètres commerciales en 2012 et en places x kilomètres commerciales à compter de 2013, aux heures de pointe dans le sens de la pointe en Journée Ouvrable de Base (JOB) pour l'ensemble des lignes, à l'exception des RER A, RER B et du tramway T4.

La mesure de la réalisation de l'offre contractuelle est effectuée par la SNCF. Les mesures et leurs modalités de mise en œuvre sont contrôlées le cas échéant par le STIF, conformément au droit d'audit et de contrôle défini à l'article 99.

2/ Modalités de la mesure

L'indicateur de respect de la conformité de la composition du matériel sur chaque branche, mesure le volume de caisses x kilomètres commerciales en 2012 et places x kilomètres commerciales à compter de 2013 non réalisées parmi les trains ayant effectivement roulé.

3/ Informations à communiquer pour le suivi des compositions

La SNCF fournit au STIF, sous la forme d'un fichier compatible excel permettant une exploitation des données par le STIF, branche par branche, chaque mois, trimestre, et en récapitulatif annuel :

- les caisses x kilomètres prévues de l'offre contractuelle en JOB aux heures de pointe
- les caisses x kilomètres des trains de l'offre contractuelle en JOB aux heures de pointe n'ayant pas circulé
- les caisses x kilomètres en JOB aux heures de pointe effectivement réalisées.

A compter de 2013, la SNCF fournira ces mêmes éléments exprimés en places x kilomètres.

La SNCF fournit à titre d'information les éléments de suivi en Ile-de France des trains TER et TET desservant l'Ile-de-France, et couverts par le mécanisme des prestations-trains.

Les écarts significatifs entre l'offre contractuelle et l'offre réalisée font l'objet de justifications écrites de la part de la SNCF et de préconisations.

4/ Pénalité pour non respect de la composition en matériel roulant des trains ayant circulés aux heures de pointe

Lorsque le volume annuel réalisé est inférieur à la valeur de référence contractuelle indiquée à l'annexe I-A-5 diminuée du volume correspondant aux trains commerciaux de l'offre contractuelle non réalisés, la SNCF encourt une pénalité pour non-conformité du matériel roulant prévu dans l'offre contractuelle.

Le montant unitaire de cette pénalité est fixé à 0.60€ / caisse kilomètre non réalisée. Ce montant sera adapté de sorte que la pénalité de l'année 2013 soit identique qu'elle soit calculée avec l'indicateur mesuré en places x kilomètres ou en caisses x kilomètres.

Pour les trains d'autres activités SNCF desservant l'Ile-de-France, et couverts par le mécanisme des prestations-trains, un mécanisme d'incitation cohérent avec le mécanisme précité sera défini au plus tard fin 2012 (en associant les régions concernées à la démarche) et fera l'objet d'un avenant au présent contrat.

Le montant de la pénalité pour chaque branche est déterminé selon les modalités définies en annexe I-A-7. Il est intégré dans l'application du plafond annuel défini à l'article 10-1 4/.

article 10-3 - *Mesure de la qualité de l'offre*

1/Principes

Le STIF et la SNCF souhaitent mettre la ponctualité des voyageurs au cœur du système de qualité de l'offre. Le dispositif de suivi doit être mis en œuvre selon les principes suivants :

- une meilleure prise en compte du ressenti des voyageurs avec un poids financier accru des indicateurs mesurant la ponctualité des voyageurs
- une rénovation du système d'incitation à la ponctualité des voyageurs avec un mécanisme simplifié qui permet :
- d'évaluer les résultats au travers des indicateurs de ponctualité des voyageurs par ligne (en coresponsabilité avec la RATP pour les RER A et B)
- de valoriser les progrès réalisés ou de sanctionner les régressions au travers des indicateurs de ponctualité par branches
- d'inciter à la circulation des trains, au travers des indicateurs du nombre de trains ayant circulés aux heures de pointe dans les tronçons centraux des lignes RER A et B en coresponsabilité avec la RATP et du nombre de trains ayant circulé sur l'ensemble de la journée sur chaque branche
- un renforcement de la coresponsabilité amorcée dans le contrat 2008-2011
- une responsabilité conjointe entre la SNCF et RFF pour la ponctualité des voyageurs
- une harmonisation du suivi de la ponctualité entre la RATP, la SNCF et RFF avec des méthodes de mesure des indicateurs similaires et une classification commune des causes de non ponctualité selon une grille commune qui sera élaborée en 2012

A ces fins, une réunion de travail RATP/SNCF/RFF/STIF se tiendra une fois par trimestre pour examiner les résultats de ponctualité.

2/ Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

a/ Une responsabilité conjointe avec RFF

Le STIF souhaite la mise en place d'un engagement solidaire et d'une responsabilité conjointe de la SNCF et de RFF pour l'amélioration de la ponctualité des voyageurs.

Des objectifs communs intégrant toutes les causes de non ponctualité sont fixés pour la ponctualité de chacune des 13 lignes et des 44 branches. Le système de bonus malus défini dans ce contrat est porté intégralement par la SNCF, la répercussion à RFF restant à déterminer.

b/ Mesure de la ponctualité des voyageurs par ligne

1/ Principes

La mesure porte sur le pourcentage de voyageurs arrivés avec un retard maximum de 5 minutes à leur gare de destination.

Pour les RER A et B, cette mesure est commune aux deux entreprises RATP et SNCF afin d'évaluer la ponctualité produite par les deux entreprises sur les lignes qu'elles co-exploitent. La remise à zéro de la mesure à l'interconnexion est supprimée et le retard des voyageurs est mesuré d'un bout à l'autre de la ligne.

Les mesures et leurs modalités de mise en œuvre sont contrôlées le cas échéant par le STIF, conformément au droit d'audit et de contrôle défini en article 99.

Le détail des modalités de mesure de l'indicateur, niveaux d'objectifs et de l'enveloppe financière associée apparaît en annexe I-A-11.

Cet indicateur donne lieu à une incitation financière.

2/ Informations à communiquer pour le suivi de la ponctualité des voyageurs

La SNCF fournit au STIF, sous forme d'un fichier compatible excel ligne par ligne (chaque mois, trimestre, et en récapitulatif annuel) le pourcentage de voyageurs arrivés à destination avec un retard inférieur à 5 minutes.

3/ Incitations financières liée à la ponctualité des voyageurs par ligne

Les engagements souscrits par la SNCF pour l'indicateur de ponctualité trouvent leur contrepartie dans un système d'incitation qui repose sur la fixation de deux valeurs auxquelles le résultat annuel de l'indicateur de ponctualité est comparé :

- un objectif : lorsque l'objectif est atteint, la SNCF obtient un bonus maximum
- une borne inférieure : lorsque la borne inférieure est dépassée, la SNCF obtient le malus maximum.
- entre l'objectif et la borne inférieure, la SNCF se voit attribuer un malus proportionnel à l'écart qui subsiste entre le résultat annuel et l'objectif.

Ces valeurs sont décrites en annexe I-A-11.

c) Mesure de l'évolution de la ponctualité des voyageurs par branche

1/ Principes

La mesure porte sur la variation entre l'année n et l'année n-1 du pourcentage de voyageurs arrivés avec un retard maximum de 5 minutes à leur gare de destination pour chacune des branches, en dehors des tronçons centraux.

Cette mesure est effectuée par la SNCF. Les mesures et leurs modalités de mise en œuvre sont contrôlées le cas échéant par le STIF, conformément au droit d'audit et de contrôle défini en article 99.

Le détail des modalités de mesure de l'indicateur, niveaux d'objectifs et de l'enveloppe financière associée apparaît en annexe I-A11.

Cet indicateur donne lieu à une incitation financière.

2/ Informations à communiquer pour l'évolution de la ponctualité par branches

La SNCF fournit au STIF, sous forme d'un fichier compatible excel branche par branche (chaque mois, trimestre, et en récapitulatif annuel) le pourcentage de voyageurs arrivés à destination avec un retard inférieur à 5 minutes.

3/ Incitations financières liées à l'évolution de la ponctualité par branches

Les engagements souscrits par la SNCF pour l'indicateur d'évolution de la ponctualité par branche trouvent leur contrepartie dans un système d'incitation qui fonctionne selon les principes suivants :

Pour chaque branche :

- Si le résultat annuel de l'indicateur de ponctualité de la branche a progressé par rapport à l'année précédente, la rémunération SNCF sera affectée d'un bonus
- Si le résultat annuel de l'indicateur de ponctualité de la branche a diminué par rapport à l'année précédente, la rémunération SNCF sera affectée d'un malus.

Les valeurs des pas de progression et des enveloppes bonus-malus sont définies par branche en annexe I-A-11.

d) Mesure du nombre de trains ayant circulé aux heures de pointe dans les tronçons centraux des RER A et B en co-responsabilité avec la RATP

1/ Principes

La mesure porte sur le nombre de trains passés aux heures de pointe du matin et du soir dans une gare de référence de chacun des tronçons centraux dans les deux sens de circulation, rapporté au nominal défini dans le plan de transport de référence, neutralisé des journées faisant l'objet d'un plan de transport adapté aux heures de pointe dans le tronçon central.

Cette mesure est effectuée par la RATP. Les mesures et leurs modalités de mise en œuvre sont contrôlées le cas échéant par le STIF, conformément au droit d'audit et de contrôle défini à l'article 99.

Cet indicateur donne lieu à une incitation financière.

Les lignes étant co-exploitées avec la RATP, une mesure commune est réalisée dans la gare de référence et le montant de la pénalité est réparti selon des clés de partage contractuelles.

Le détail des modalités de mesure de l'indicateur, niveaux d'objectifs et de l'enveloppe financière associée apparaît en annexe I-A-11.

2/ Informations à communiquer pour le suivi des trains ayant circulé aux heures de pointe dans les tronçons centraux des RER A et B

La SNCF fournit au STIF, sous forme d'un fichier compatible excel ligne par ligne (chaque mois, trimestre, et en récapitulatif annuel) le nombre de trains prévus et le nombre de trains ayant effectivement roulé relevés dans la gare de référence.

3/ Incitations financières liées au nombre de circulations de trains aux heures de pointe dans les tronçons centraux des RER A et B

Pour chaque ligne est établi annuellement le pourcentage de trains ayant circulé aux heures de pointe dans le tronçon central par rapport à l'offre contractuelle. Le montant de l'incitation financière calculée pour chacune des lignes est proportionnel au résultat obtenu :

Un objectif est fixé assorti d'un bonus maximum.

- Si le résultat annuel des indicateurs est supérieur à la valeur médiane fixée par le STIF, la rémunération SNCF sera affectée d'un bonus calculé selon les modalités définies en annexe I-A-11.
- Si le résultat annuel des indicateurs est inférieur à la valeur médiane fixée par le STIF, la rémunération SNCF sera affectée d'un malus calculé selon les modalités définies en annexe I-A-11.

Le montant maximum de l'incitation pour la RATP et la SNCF est fixé à 500 000€ pour le RER A et 500 000€ pour le RER B. Le montant de l'incitation calculé est ensuite réparti entre la RATP et la SNCF selon des clés de partage définies en annexe I-A-11.

e) Mesure du nombre de trains ayant circulé sur les branches

1/ Principes

La mesure porte sur le nombre de trains arrivés sur l'ensemble du service dans chaque gare terminus de la branche, rapporté au nominal défini dans le plan de transport de référence ou adapté mis en œuvre dans le cas de perturbations anticipées.

Cette mesure est effectuée par la SNCF pour l'ensemble des branches relevant de son périmètre contractuel sur chacune des lignes. Les mesures et leurs modalités de mise en œuvre sont contrôlées le cas échéant par le STIF, conformément au droit d'audit et de contrôle défini à l'article 99.

Cet indicateur donne lieu à une incitation financière.

Le détail des modalités de mesure de l'indicateur, niveaux d'objectifs et de l'enveloppe financière associée apparaît en annexe I-A-11.

2/ Informations à communiquer pour le suivi des trains ayant circulé sur les branches

La SNCF fournit au STIF, sous forme d'un fichier compatible excel branche par branche (chaque mois, trimestre, et en récapitulatif annuel) le nombre de trains prévus et le nombre de trains ayant effectivement circulé relevés dans les gares terminus.

3/ Incitation financière pour circulation des trains sur les branches

Pour chaque branche est établi annuellement le pourcentage de trains ayant circulé par rapport à l'offre définie dans le plan de transport de référence ou adapté mis en œuvre dans le cas de perturbations anticipées. Le montant de l'incitation financière calculé pour chacune des branches est proportionnel au résultat obtenu :

Un objectif est fixé assorti d'un bonus maximum.

- Si le résultat annuel des indicateurs est supérieur à la valeur médiane fixée par le STIF, la rémunération SNCF sera affectée d'un bonus calculé selon les modalités définies en annexe I-A-11.
- Si le résultat annuel des indicateurs est inférieur à la valeur médiane fixée par le STIF, la rémunération SNCF sera affectée d'un malus calculé selon les modalités définies en annexe I-A-11.

Le montant maximal de l'incitation financière est fixé à 2 180 000 € pour l'ensemble des branches du domaine SNCF. La répartition des montants maximaux de l'incitation financière par branche est précisée en annexe I-A-11.

f) Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

- indicateur de ponctualité pour chacune des 13 lignes ferroviaires;

- indicateur de ponctualité pour chacune des 44 branches des lignes ferroviaires;
- indicateur mesurant le respect de l'intervalle pour la ligne de tram-train ;
- indicateur des différents niveaux de retard des voyageurs par branche et par ligne: moins de 5 minutes, entre 5 et 15 minutes, plus de 15 minutes
- indicateur du retard moyen des voyageurs par branche et par ligne
- indicateur de régularité pour chacune des 13 lignes ferroviaires et pour chacune des 44 branches des lignes ferroviaires;
- le nombre des arrêts supprimés en gare par mois
- indicateur portant sur le suivi des causes de non ponctualité, selon une grille provisoire dès 2012, et à partir de 2013 selon la grille qui sera élaborée conjointement avec la RATP
- indicateur portant sur le suivi des causes d'irrégularité

article 11 - Continuité du service

article 11-1 - Principes généraux

La SNCF, en liaison avec la RATP pour les RER A et B, assure la continuité du service contractualisé, sauf cas de force majeure, en particulier :

- sur le plan technique, la continuité du service est assurée par la mobilisation des moyens nécessaires au maintien en état de fonctionnement des installations fixes et des véhicules. Ces moyens font partie des charges de production et sont soumis le cas échéant aux expertises nécessaires, tant à l'initiative du STIF qu'à celle de la SNCF. Sur le périmètre RFF, la continuité du service est assurée sur le plan technique par le Gestionnaire d'Infrastructure Délégué dans le cadre de la convention de gestion prévue au décret n° 97-444 du 5 mai 1997, article 15, relatif aux missions et aux statuts de Réseau Ferré de France.
-
- sur le plan social, la SNCF s'engage à mettre en œuvre et à favoriser les mécanismes existants dans l'entreprise pour la prévention des conflits, en privilégiant par là même la qualité du dialogue social et la poursuite de la politique contractuelle.

En cas de défaillance dans la continuité du service, quelle qu'en soit la cause ou le périmètre (SNCF ou RFF), la SNCF s'engage, en liaison avec la RATP, à diffuser si possible en temps réel et le plus complètement possible les informations nécessaires aux voyageurs, et à les conseiller sur les itinéraires de substitution possibles y compris ceux empruntant d'autres réseaux que ceux exploités par la SNCF.

article 11-2 - 7-2. Les travaux

1/ L'incidence des travaux

La SNCF s'engage à privilégier avec RFF et la RATP le cas échéant les modalités de réalisation des travaux minimisant l'impact pour les voyageurs. A cet effet, la SNCF s'engage à respecter le processus de définition et programmation des travaux défini en annexe I-A-10. Le comité de suivi « Offre » examine préalablement l'incidence des travaux ayant un impact important pour les voyageurs, les modalités de substitution et l'impact des modifications temporaires programmées sur l'offre contractuelle, conformément à l'article 9-4-3/. A cet effet, la SNCF présente, à chaque comité de suivi « Offre » trimestriel une mise à jour de l'annexe I-A-8, établie en liaison avec la RATP, présentant:

- le programme d'exploitation prévisionnel des travaux affectant la capacité de desserte de gares / stations et de tronçons de lignes de l'année;
- les conséquences des travaux ayant un impact important sur l'offre de transport, leur incidence sur la réalisation de l'offre de service en cours et l'organisation d'éventuels services de substitutions, conformément aux dispositions de l'article 11-2-2/.

Pour les travaux affectant la capacité de desserte de gares / stations ou de tronçons de lignes supérieurs à 2 jours consécutifs, la SNCF communique au STIF, à titre d'information, les éventuelles conséquences techniques et économiques de ces fermetures.

2/ Le service de substitution

Lorsque le service est interrompu sur un territoire situé à l'extérieur du périmètre formé par les lignes 2 et 6 du métro, le STIF demande la mise en place systématique d'un service de substitution approprié pendant la durée des travaux. A l'intérieur de ce périmètre, la SNCF met en place un service de substitution en fonction des besoins.

Le comité de suivi « Offre » est informé à chaque séance des niveaux de substitution prévus, qui doivent être en adéquation avec les besoins.

Les services de substitution mis en place couvrent au minimum l'intégralité des tronçons dont l'exploitation est interrompue à partir de la dernière gare ouverte du tronçon. Le SNCF recherche par tous les moyens à minimiser les temps de parcours en mode routier en proposant des dessertes par zone. La SNCF saisit préalablement le STIF en cas d'impossibilité d'assurer tout ou partie du service routier.

Les trains x kilomètres substitués sont comptabilisés dans l'offre réalisée pour le calcul de l'indicateur de production du service contractualisé.

Pour les évènements (dont notamment les travaux) ayant un impact significatif sur le niveau d'offre d'une ligne, et impliquant la mise en œuvre de moyens de substitution conséquents, le STIF et la SNCF conviennent de se réunir pour étudier ensemble l'offre de substitution adéquate et ses conséquences.

article 11-3 - Situations perturbées

1/ Information du STIF sur les perturbations significatives

La SNCF doit tenir le STIF informé dans les meilleurs délais des incidents significatifs ou des situations de crise. A cet effet, une procédure d'alerte est mise en place entre le STIF et la SNCF pour :

- tout accident lié directement à l'offre contractuelle entraînant une blessure grave ou un mort (hors suicide) ;
- tout incident majeur touchant l'ordre public dans les emprises de la SNCF ou de RFF ;
- tout incident ayant pour origine l'exploitation entraînant une interruption de trafic de ligne ou d'axe ferroviaire de plus de 2 heures;
- d'une manière générale, les incidents ayant un impact médiatique.

Pour ce type d'incidents, la SNCF informe systématiquement le STIF selon la procédure suivante :

- flash d'alerte par contact téléphonique ou message oral ;
- information complémentaire si l'incident se prolonge par contact téléphonique ou par email ;
- information de clôture de l'incident.

Elle remet par ailleurs au STIF, sous forme informatique exclusivement :

- chaque semaine, les rapports des principaux incidents ayant affecté l'exploitation ;
- chaque mois, un compte-rendu des interruptions de service du mois précédent (sauf incidences mineures) ayant entraîné des conséquences sensibles sur les voyageurs ;
- un récapitulatif annuel annexé au rapport général d'activité répertoriant les interruptions, leurs causes, leur durée et l'efficacité des mesures prises ;
- sur demande ponctuelle du STIF, les rapports journaliers des principaux incidents ayant affecté l'exploitation.

2/ Mesures d'exploitation en situations perturbées

La SNCF, conjointement avec RFF et la RATP le cas échéant, s'engage à développer, en anticipant autant que possible, des principes d'exploitation en situation perturbée pour offrir aux voyageurs le meilleur service adapté possible dans les meilleurs délais dans les cas de perturbations inopinées sur le réseau. Ces principes tiendront notamment compte du degré et du type de perturbation ainsi que des capacités offertes par l'infrastructure.

Des procédures spécifiques pourront être développées pour réduire les délais d'intervention et de rétablissement du trafic en cas de perturbation et ainsi en limiter les conséquences. La SNCF s'attachera également à renforcer ses principes de coordination avec d'autres opérateurs afin de limiter les conséquences des incidents et améliorer l'information (multimodale) des voyageurs.

Dans le cas particulier de perturbations survenant en fin de service et empêchant d'assurer l'offre prévue, la SNCF mettra à disposition des voyageurs des moyens de substitution permettant de garantir la continuité du service dans les meilleurs délais.

3/ Retours d'expérience

Le STIF, la SNCF, RFF et la RATP sont particulièrement attentifs à la régularité des circulations et la ponctualité des voyageurs.

Pour autant, au-delà des efforts menés pour améliorer la régularité, et au vu de la primauté donnée par les voyageurs à la régularité des circulations et à l'information et la prise en charge en situation perturbée, il est apparu indispensable au STIF d'agir également afin de mieux prendre en compte les besoins des voyageurs au cours des situations perturbées.

La démarche, qui complète la démarche de Comités de Lignes, vise essentiellement à mieux prendre en compte la perception des usagers, en vue de définir des actions innovantes permettant d'améliorer la gestion des voyageurs par les opérateurs et gestionnaires d'infrastructure lors des situations perturbées.

L'annexe I-A-13 précise la démarche d'ensemble à laquelle adhère la SNCF et à laquelle elle participe activement. Cette démarche prévoit notamment des retours d'expérience, sous le pilotage du STIF, suite à des situations perturbées inopinées sur le réseau ferroviaire (RER, train, tramway).

L'objectif est ainsi de déployer un effort d'écoute, de prise en compte des expressions et de pédagogie commun à tous les acteurs du système ferroviaire envers les usagers, et de faciliter l'émergence d'actions innovantes d'organisation et d'investissement pour que ces situations les pénalisent le moins possible.

En sa qualité d'exploitant, la SNCF participe aux travaux d'analyse des retours d'expérience organisés par le STIF. Elle s'engage à donner les suites utiles qui auraient été identifiées le cas échéant au cours de ces réunions, soit en mettant en œuvre les mesures de sa responsabilité soit en présentant au STIF les mesures de son ressort.

CHAPITRE III - ENGAGEMENT DE SERVICE ET D'INFORMATION EN CAS DE GRÈVES

article 12 - Principe général

Les grèves sont de l'entière responsabilité de la SNCF, qui en assume les conséquences en termes de production d'offre et en termes financiers.

article 13 - Engagement de service et d'information en cas de grèves

article 13-1 - Engagement de niveau de service

Dans la continuité du dispositif existant et conformément à la loi 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, en cas de perturbations significatives résultant d'un préavis de grève pour un jour donné, lorsque le service prévisible est inférieur ou égal à 75% du service contractuel de référence sur une ou plusieurs lignes, le STIF demande à la SNCF d'assurer 50% de l'offre de référence aux heures de pointe pour l'ensemble des lignes.

Pour les RER A et B co exploités avec la RATP, la SNCF s'engage à assurer 50% de l'offre de référence aux heures de pointe.

Pour les autres lignes, la SNCF, selon le niveau de conflictualité, s'engage à mettre en place un plan de transport adapté dont les niveaux de service sont soit 60%, soit 50%, soit 33% de l'offre de référence pour chacune des gares des lignes. Le plan de transport adapté détermine pour chaque branche les fréquences et horaires des trains.

Dans ce cas, la mesure des indicateurs de ponctualité des voyageurs et de régularité est neutralisée.

article 13-2 - Engagement d'information

La SNCF s'engage à délivrer aux voyageurs au plus tard 24 heures avant le début d'une perturbation prévisible une information gratuite, précise et fiable dans les gares et par les différents médias (téléphone, internet, presse, radio). Les prévisions de service modifiées sont transmises au STIF 24 heures avant leur mise en application.

L'information devra être actualisée pour prendre en compte l'évolution de la perturbation.

La SNCF élabore un plan d'information des voyageurs qui est basé sur :

- la fiabilité de la prévision annoncée 24 heures avant le début de la perturbation ;
- le respect du plan d'information des voyageurs joint en annexe I-C-1.

article 14 - Remboursement des voyageurs

La SNCF s'engage à rembourser les voyageurs en cas de défaut d'exécution du plan de transport adapté ou du plan d'information lorsque la SNCF est directement responsable de ce défaut d'exécution

Ce remboursement est à la charge de l'entreprise. Ses modalités sont précisées en annexe I-C-2.

article 15 - Prise en compte de l'effet de la grève sur les recettes voyageurs

L'effet de la grève sur les recettes voyageurs des titres journaliers est neutralisé pour le STIF dans les conditions et selon les modalités définies dans l'article 79-5.

article 16 - Audits et contrôles

La SNCF transmettra au STIF les données de référence permettant de vérifier l'exécution du plan de transport adapté et du plan d'information. Ces résultats sont transmis au STIF à J+1 et sont récapitulés dans le tableau de bord mensuel.

L'exécution du service un jour de grève, les résultats transmis au STIF ainsi que les méthodes employées pour les recueillir pourront faire l'objet de missions d'audit à la demande du STIF. La SNCF recevra communication des résultats obtenus.

CHAPITRE IV - OFFRE ROUTIERE DONT RESEAU NOCTILIEN

Le présent chapitre a pour objet de décrire l'offre contractuelle routière ainsi que les principes de modification en cours de contrat. Il décrit également le suivi de la réalisation de l'offre Noctilien.

article 17 - L'offre contractuelle

L'offre routière contractuelle comprend les lignes du réseau Noctilien, les lignes de jour ainsi que les lignes d'extrême soirée.

Les lignes du réseau Noctilien visent à compléter l'offre ferroviaire de jour exploitée par la SNCF, et à ce titre, assurent autant que possible la desserte de gares en dehors des heures de circulation des trains.

L'exploitation des lignes du réseau Noctilien, du réseau de soirée et du réseau de jour est assurée par des entreprises de transport routier de voyageurs affrétées à la suite d'une mise en concurrence effectuée par la SNCF.

article 17-1 - Description de l'offre contractuelle

L'offre contractuelle Noctilien sera décrite par ligne pour chacune des périodes de base, à l'aide des informations suivantes, précisées à l'annexe I-B-1 :

- Le plan ;
- L'itinéraire ;
- Les points d'arrêts ;
- La longueur de chaque sous-ligne ;
- Le nombre de courses par tranche horaire en distinguant l'aller et le retour ;
- Le nombre maximum de véhicules en ligne ;
- Le calendrier d'application des nuits types ;
- Les KCC (kilomètres commerciaux contractuels), y compris les adaptations ponctuelles périodiques programmées ;

article 17-2 - Modification de l'offre de référence.

Le STIF et la SNCF cherchent à adapter l'offre de transport aux besoins des voyageurs sur la durée du contrat. Dans cette perspective, le STIF demande à la SNCF l'examen de modifications de l'offre routière et en particulier du réseau Noctilien. Dans le cadre de sa mission de conseil auprès du STIF, la SNCF propose notamment des améliorations qui lui paraissent opportunes.

Les modifications d'offre de référence demandées par le STIF font l'objet d'un avenant au contrat. Au préalable, toute modification d'offre envisagée est établie sur la base d'un devis intégrant les informations requises à l'annexe I-B-1.

article 18 - Mesures de la qualité de service associées à l'offre contractuelle

article 18-1 - Mesure de la réalisation de l'offre contractuelle

La mesure de la réalisation de l'offre contractuelle porte sur la production kilométrique du service de référence contractuel, actualisée des modifications pérennes liées aux différents avenants effectués au cours du contrat.

Le calcul de l'offre se fonde sur un système déclaratif, par la SNCF, établi à partir des services non réalisés par ligne. La SNCF est tenue :

- d'établir les km commerciaux contractuels KCC non faits ;
- de calculer par an le nombre de KCC et le taux de non réalisation qui en résulte au regard de l'offre contractuelle contenue dans le service de référence ;
- d'identifier et de quantifier les causes de non réalisation de l'offre en distinguant :
    - les causes dites de « type A » et notamment l'indisponibilité du personnel, l'indisponibilité du matériel et les aléas de circulation ;
    - les cas spécifiques des grèves de l'entreprise affrétée (« type B ») ;
    - les cas de force majeure et assimilés (« type C »).

En cas de mise en œuvre de moyens de substitution, les courses sont réputées faites.

La SNCF s'engage à produire chaque trimestre et en récapitulatif annuel une synthèse de la production non réalisée.

Les résultats transmis au STIF ainsi que les méthodes employées pour les recueillir pourront faire l'objet à tout moment de missions d'audit à la demande du STIF.

article 18-2 - Pénalités pour non réalisation de l'offre de référence

Cet article ne s'applique que pour les causes de non réalisation de type A.

La SNCF encourt une pénalité pour non réalisation de l'offre pour les KCC non réalisés.

La pénalité est proportionnelle au kilométrage de la course.

Entre 100% et 99,7% de KCC réalisés, l'entreprise n'encourt aucune pénalité.

Entre 99,7% et 99% de KCC réalisés l'entreprise se voit appliquer une pénalité de 5 euros par kilomètre non réalisé.

En deçà de 99% de KCC réalisés l'entreprise se voit appliquer une pénalité de 10 euros par kilomètre non réalisé.

article 18-3 - Mesure de la ponctualité

1/ Principes

Le STIF souhaite mettre la ponctualité au cœur du système de mesure de la qualité de l'offre. Le dispositif de suivi permettra une meilleure prise en compte du ressenti des voyageurs.

A compter du 1er juillet 2012, une mesure de la ponctualité devra être effectuée chaque nuit sur chacune des lignes du réseau Noctilien. Les relevés s'effectueront via le SAEIV (Système d'Aide à l'Exploitation et d'Information Voyageur).

2/ Modalités de la mesure

L'indicateur suivi dans le cadre du contrat, et soumis à incitation financière, est l'indicateur de ponctualité du réseau Noctilien.

Cet indicateur mesure l'écart entre l'horaire de passage théorique et le passage réel du bus et compare l'offre réalisée et donc ressentie par le voyageur et l'offre contractuelle.

Les modalités pratiques de la mesure de l'indicateur figurent à l'annexe I-B-1.

A la demande ponctuelle du STIF, la SNCF fournira pour chacune des lignes demandées la décomposition mensuelle de l'indicateur de ponctualité sous un délai de 10 jours ouvrables.

article 18-4 - Système d'incitation à l'atteinte de l'objectif de ponctualité

Le dispositif d'incitation financière a pour objectif d'évaluer les efforts mis en œuvre par la SNCF pour atteindre les objectifs contractuels fixés par le STIF. Ces objectifs sont décrits à l'annexe I-B-1.

Les engagements souscrits par la SNCF pour l'indicateur de ponctualité trouvent leur contrepartie dans un système d'incitation financière de type bonus/malus qui fonctionne selon les principes suivants :

- Si le résultat annuel de l'indicateur de ponctualité est supérieur à la valeur cible fixée par le STIF, la rémunération SNCF sera affectée d'un bonus calculé selon les modalités définies en annexe.
- Si le résultat annuel de l'indicateur de ponctualité est inférieur la valeur cible fixée par le STIF, la rémunération SNCF sera affectée d'un malus calculé selon les modalités définies en annexe.

Le montant maximum du bonus-malus est de 100 000 euros.

article 18-5 - Autres éléments de qualité de service

Les autres éléments afférents à la qualité de service (ambiance, information voyageurs et accessibilité) sont définis dans le titre II.

article 19 - Sécurité sur le réseau Noctilien

article 19-1 - Double Equipage Noctilien

Dans chaque bus des lignes Noctilien l'équipage est composé systématiquement d'un chauffeur et d'un accompagnateur.

Leurs missions sont le contrôle des titres de transport ainsi que la veille à la sûreté.

article 19-2 - Vidéosurveillance

Les véhicules sont équipés d'un système de vidéosurveillance, permettant d'identifier des personnes et leurs mouvements à l'intérieur des véhicules par l'enregistrement sur un support numérique des images provenant de caméras embarquées et la relecture de celles-ci sur une station fixe au sol.

article 19-3 - Géolocalisation du véhicule

Le système repose sur la capacité de suivre les véhicules à distance et de connaître leur position géographique instantanément.

- Localisation précise du véhicule
- Transmission instantanée de l'information au PC Bus Transilien

article 19-4 - Système d'alarme

Dès lors que l'équipage estime la survenance d'un incident inéluctable, il doit pouvoir instantanément transmettre cet état au PC Bus Transilien. Pour cela, le conducteur actionne une alarme à bord du véhicule, laquelle engage les différentes actions suivantes :

- Transmission instantanée du signal d'alarme au PC Bus Transilien.
- Ouverture d'une écoute d'ambiance : équipement permettant l'ouverture d'une liaison automatique et instantanée entre le bus et le PC Bus Transilien
- Lancement d'un enregistrement vidéosurveillance et sonore d'une meilleure définition qualitative qu'en mode normal. Le système de phonie GSM permet d'établir une communication orale entre le conducteur et l'astreinte de l'exploitant dont il dépend, notamment en cas d'incident.

article 20 - Livrée des véhicules Noctilien

Les dispositions relatives à la livrée apposée sur les véhicules assurant l'exploitation du service Noctilien sont définies à l'article 41.

TITRE II - LES OBLIGATIONS DE QUALITÉ DE SERVICE ASSOCIÉES À L'EXÉCUTION DE L'OFFRE CONTRACTUELLE

Avec la ponctualité, l'amélioration de la qualité du service rendu aux voyageurs dans l'ensemble des espaces de transport franciliens est une priorité du STIF. Les trois principales attentes exprimées par le STIF et partagées par la SNCF concernent :

- l'amélioration significative de l'information des voyageurs, notamment en situation perturbée, et le développement de projets innovants et ambitieux pour l'avenir ;
- la meilleure maîtrise des espaces de transport, ce qui passe notamment par une présence humaine au service des voyageurs, et une amélioration générale de l'ambiance et de la netteté des espaces ;
- la poursuite de l'engagement pour le développement d'aménagements, équipements et services facilitant l'usage des transports pour les personnes à mobilité réduite ;

La SNCF s'engage à améliorer la qualité du service sur ces différents volets, sur la base des conditions figurant dans le présent Titre. Le système de suivi et de mesure de la qualité de service tient compte de ces ambitions.

CHAPITRE I - LES ENGAGEMENTS DE QUALITÉ DE SERVICE

article 21 - Le niveau de service attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise en matière d'information voyageur

article 21-1 - L'amélioration de la qualité de l'information fournie

La fourniture d'une information de qualité aux voyageurs est une préoccupation constante du STIF comme de la SNCF, car cela permet d'accompagner et d'aider le voyageur dans son déplacement, notamment en situation perturbée, quel que soit la situation ou l'endroit où il se trouve, quel que soit l'opérateur ou le réseau concerné.

Dans cette perspective, le STIF a élaboré un Schéma Directeur de l'Information Voyageur (SDIV), en concertation avec l'ensemble des acteurs. Ce schéma directeur définit la politique régionale d'amélioration de l'information voyageur, dont les orientations et les prescriptions sont mises en œuvre par la SNCF, dans le cadre du présent contrat et notamment en application du PQI.

Dans le cadre ainsi défini par le STIF, la SNCF met en œuvre les moyens nécessaires pour développer une information évolutive et adaptée aux différents usages, contextes et situations d'exploitation.

La SNCF s'engage, dans les conditions de l'annexe II-A-3 (annexe temps réel), à développer les échanges de données temps réel avec les autres transporteurs d'Ile-de-France, afin d'assurer aux voyageurs la diffusion d'information multi-transporteurs, en responsabilité directe sur ses propres espaces et en tant que fournisseur de données sur la diffusion dans les autres espaces transport.

1/ En situation normale

Les équipements existants d'information voyageur doivent être disponibles, c'est-à-dire présents et en bon état de fonctionnement ; les contenus d'information diffusés sont à jour, pertinents et lisibles. Leur développement et leur amélioration sont prévus dans le cadre de la mise en conformité avec les Chartes du STIF :

- à l'horizon 2014 pour les contenus,
- en fonction du PQI pour les équipements et les systèmes d'information associés.

2/ En situation perturbée

La SNCF s'engage à porter une attention particulière à l'information et l'assistance des voyageurs en situation perturbée de façon à améliorer significativement le service sur la durée du présent contrat. Les voyageurs doivent être informés au plus tôt, par tous les canaux possibles et de façon explicite des perturbations intervenant sur le réseau de la SNCF et les réseaux en correspondance, afin qu'ils puissent prendre les bonnes décisions d'orientation et que l'impact des perturbations d'exploitation sur leur trajet soit le plus possible limité.

Pour cela, la SNCF s'engage en particulier sur l'amélioration de :

- l'information sonore en gare et à bord des véhicules,
- l'information visuelle sur les supports dynamiques en place,
- le déploiement d'écrans trafic en gares,

- la proposition d'itinéraires alternatifs en cas d'interruption ou de forte perturbation du service,
- la présence de personnel sur les lieux de forte perturbation afin d'assurer une prise en charge effective des voyageurs,
- l'information sur les medias « à distance » de la SNCF,
- pour les perturbations du réseau SNCF, la communication d'informations complètes et rapides aux transporteurs en correspondance et au STIF selon les process décrits dans l'annexe II-A-5 « principes d'alimentation du système d'information multimodal »,
- la mise à jour des procédures internes afin de rendre effective la prise en considération de ces engagements,
- l'ensemble de l'information doit être pertinente, régulièrement mise à jour et cohérente entre les différents media de diffusion ; elle devra être supprimée dès le retour à la normale.

a) Situation perturbée prévue

Lors d'une perturbation prévue autre qu'une grève (travaux, manifestations, déviations…), la SNCF s'engage à diffuser aux voyageurs par tous ses canaux propres, aux transporteurs en correspondance ou impactés par la perturbation et au STIF (services et base communautaire), l'origine, la nature, le début et la fin prévisionnelle de la perturbation aux gares et points d'arrêt principaux Noctilien ainsi que les moyens de substitution:

- au moins 24 heures avant la perturbation lorsque celle-ci est connue de l'entreprise depuis 72 heures,
- au moins 12 heures avant la perturbation lorsque celle-ci est connue entre 24 et 72 heures à l'avance,
- l'affichage devra être supprimé dans les meilleurs délais suivant la fin de la perturbation.

La SNCF s'engage également à diffuser par affichage et/ou support dynamique sonore ou visuel, en fonction de l'équipement en SISVE communicant, l'origine, la nature, le début et la fin prévisionnelle de la perturbation à bord de l'ensemble des matériels de la (ou les) ligne(s) concernées-:

- au moins 24 heures avant la perturbation lorsque celle-ci est connue de l'entreprise depuis 48 heures,
- au moins 6 heures avant la perturbation lorsque celle-ci est connue entre 24 et 48 heures à l'avance,
- l'affichage devra être supprimé dans les meilleurs délais suivant la fin de la perturbation.

En cas de grève, conformément à l'article 13, la SNCF met en place l'engagement de service et d'information prévu.

b) Situation perturbée imprévue

Lors d'une perturbation imprévue, la SNCF s'engage, dès la connaissance d'un incident, à prendre la parole, et, une fois le diagnostic réalisé, à donner en temps réel (avec une prise de parole régulière et inférieure à 3 minutes) une information fiable, précise et complète aux voyageurs présents sur son réseau à travers les canaux d'information dynamiques et sonores, ainsi que sur ses supports 'à distance' et aux transporteurs en correspondance.

Quand un véhicule est arrêté entre deux arrêts, la SNCF s'organise pour que les voyageurs présents dans les véhicules soient informés dans un délai de trois minutes à compter de l'arrêt, sur la cause si elle est connue, et si possible le délai prévisionnel de retour à la normale. Des compléments d'information sont ensuite régulièrement donnés si la perturbation subsiste, avec un intervalle de 3 minutes.

Dans ces situations, la SNCF doit informer les voyageurs présents dans ses gares sur la cause, le délai prévu de retour à la normale et les éventuels itinéraires alternatifs recommandés, dans un délai puis à un intervalle proportionné à la perturbation ; il en est de même pour des perturbations importantes sur des lignes en correspondance.

article 21-2 - Le développement des services d'information voyageur

La programmation du SDIV adoptée par le Conseil du STIF prévoit l'amélioration de l'information voyageur sur dix ans, sur la base d'orientations prioritaires de mise en œuvre. La SNCF s'engage à poursuivre la mise en œuvre de ces orientations, à un rythme ambitieux sur la durée du présent contrat, suivant les engagements figurant à l'annexe II-A-I.

article 21-3 - La participation au système d'information multimodale

Conformément à l'article 27-1 de la loi n°82-1153 d'orientation pour les transports intérieurs (LOTI), inséré par la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 (loi SRU), codifié à l'article L-. 1231-8 du Code des Transports, il revient au STIF d'assurer la maîtrise d'ouvrage d'un service d'information multimodale à l'attention des voyageurs sur l'ensemble du territoire de l'Ile-de-France. Ce service comprend entre autres:

- un service d'information multimodale et multi-opérateurs, permettant notamment la recherche d'itinéraires d'adresse à adresse;
- un service d'information multimodale et multi-opérateurs sur l'accessibilité des transports pour les personnes à mobilité réduite.

La SNCF fournit à cet effet au STIF les informations nécessaires à l'alimentation de la base de données communautaire, selon les prescriptions définies à l'annexe II-A-5 « Principes d'alimentation du Système d'Information Multimodale et des référentiels franciliens» ; le périmètre couvert correspond aux données d'offre théorique et les informations circonstancielles.

L'information fournie par la SNCF dans ce cadre se doit d'être fiable, à jour et performante dans le respect des conditions fixées dans l'annexe II-A-5 « Principes d'alimentation du Système d'Information Multimodal et des référentiels franciliens» du présent contrat.

Les données transmises dans ce cadre par la SNCF sont libres de réutilisation et rediffusion par le STIF selon les dispositions adoptées par le Conseil du STIF.

La mise à disposition par le STIF à la SNCF de l'information multimodale se fait au travers des licences d'accès approuvées par le Conseil du STIF qui encadrent les conditions d'utilisation des données, les flux échangés et les engagements du STIF sur la disponibilité du système. L'accès par les web services du STIF est mis en œuvre au plus tard fin 2013, en substitution de la pratique antérieure, sous réserve de ne pas dégrader les services à distance (performance, complétude …) rendus par la SNCF (Transilien.com et ses déclinaisons mobiles).

La SNCF s'engage à apposer la mention « en partenariat avec » adossé au logo du STIF lors de la requête et sur les pages de résultat de toute recherche issue des webservices du STIF.

Concernant les informations temps réel (prochains passages), la SNCF doit établir un lien intelligent (dont les termes seront à spécifier) entre ses sites temps réel et le site vianavigo avant fin 2012.

Les coûts liés à l'ensemble de ces échanges de données sont inclus dans l'équilibre financier du contrat et ne donneront pas lieu à une facturation spécifique.

article 22 - Le niveau de service attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise en matière de gestion des espaces (ambiance, accueil, entretien, sécurité)

Les conditions d'accueil des voyageurs et l'ambiance des espaces constituent des éléments essentiels de l'attractivité des transports collectifs. Le STIF et la SNCF recherchent, afin de favoriser l'usage des transports publics, 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.

Le STIF attend de la SNCF que tout soit mis en œuvre pour lutter contre le sentiment de déshumanisation des espaces de transport, et atteindre les niveaux de service fixés ci-après.

article 22-1 - Engagement global / généralités

La SNCF s'engage à ce que les voyageurs puissent :

- acheter un titre de transport facilement (cf. Article 49) ;
- être aidés par un agent lorsqu'ils rencontrent une difficulté dans le déroulement de leur voyage, en situation normale et en situation perturbée ;
- être informés facilement sur leur trajet (itinéraires, horaires plans de réseau, état du trafic) et sur les titres de transport et leur utilisation ;
- rencontrer des équipements en bon état de marche et des espaces nets ;
- voyager en toute sûreté et en ayant un sentiment de sécurité dans l'ensemble des espaces de transport, à toutes les heures d'ouverture ;

article 22-2 - Netteté des espaces et des trains

La propreté est un élément essentiel du confort et du bien-être des voyageurs. La SNCF s'engage à offrir aux voyageurs des lieux propres toute la journée et sur l'ensemble du réseau. Le contrat prévoit des mesures correspondant aux attentes des voyageurs et des objectifs de progrès correspondant à ces mesures. Une amélioration significative de la netteté des espaces de transport est attendue sur la durée du contrat.

En plus des prestations quotidiennes de nettoyage, la SNCF s'engage à intervenir rapidement en cas de souillures dans les stations, gares ou à bord des trains, dès leur détection par un agent. En particulier, un effort est attendu en matière de lutte contre les odeurs désagréables.

De même la SNCF s'engage à améliorer la propreté des trains et des véhicules, notamment ceux en service le lendemain des week-ends et jours fériés.

article 22-3 - Accueil et assistance

La SNCF s'engage au moins à maintenir le niveau de service offert aux voyageurs sur l'ensemble de ses lignes. Elle recherche notamment à adapter son organisation aux spécificités de chaque espace de transport de manière à répondre au mieux aux attentes des voyageurs. Toute modification du niveau de service existant doit être justifiée, par l'amélioration globale du service offert aux voyageurs.

Le STIF attend de la SNCF qu'elle assure un meilleur service aux voyageurs avec les agents en station plus visibles et plus présents pour les renseigner, en cas de situations perturbées notamment. Les voyageurs doivent percevoir un renforcement de la présence des agents, particulièrement aux périodes où ils en ont le plus besoin.

L'agent adopte une posture d'accueil et s'applique à répondre à l'ensemble des attentes des voyageurs et de faire appel si nécessaire à des renforts.

La SNCF s'engage sur un délai d'assistance lorsque le voyageur rencontre une difficulté en station ou en gare dans le déroulement de son voyage : un voyageur ne doit pas rester plus de cinq minutes sans être en contact avec un agent capable de lui apporter une réponse. Pour permettre cette mise en contact, notamment dans les haltes, le STIF demande à la SNCF d'étudier la mise en place des dispositifs d'interphone et en prévoit le financement dans le PQI. Ces interphones devront être clairement identifiables par les voyageurs. Ils seront indiqués par une signalétique laissant comprendre qu'ils peuvent être utilisés pour obtenir des informations et ne sont pas réservés uniquement aux appels d'urgence.

Dans les bus, la SNCF s'engage à former et sensibiliser son personnel de conduite à l'accueil des voyageurs.

La SNCF réalise les études et les aménagements des espaces de vente nécessaires à l'optimisation des files d'attentes, avec l'objectif de réduire les temps d'attente pour obtenir un titre de transport. Le STIF fixe à la SNCF un objectif de temps d'attente maximale pour obtenir un titre aux heures et jours de pointe inférieure à 8 minutes. La SNCF s'engage à élaborer, en y associant le STIF, un indicateur de suivi du temps d'attente pour obtenir un titre de transport à mettre en œuvre en 2013. Cet indicateur sera suivi à titre d'information. Les modalités d'atteinte de cet objectif et de mise en œuvre de cet indicateur seront concertées et validées par les parties.

article 22-4 - Prévention sûreté des biens et des personnes

En matière de sureté, le STIF assume les responsabilités qui lui sont dévolues par la loi 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…).

Sans préjudice du rôle dévolu à la Police nationale, la mise en œuvre des mesures de prévention et de sûreté des biens et des personnes sur le réseau est de la responsabilité de la SNCF. La prévention et la sûreté sur le réseau SNCF comprennent non seulement la lutte contre les atteintes aux biens et aux personnes, mais implique également un traitement du sentiment d'insécurité reposant notamment sur la qualité de l'ambiance des espaces de transport.

La SNCF s'engage ainsi sur :

- la disponibilité des équipements : bornes d'appel, vidéo ;
- une intervention rapide d'équipes sûreté

1/ Les moyens de prévention et de sûreté

La SNCF met en œuvre une politique de prévention et de sûreté tenant compte de la perception et des besoins des voyageurs et reposant sur un certain nombre d'engagements.

La SNCF assume la responsabilité du bon fonctionnement et de l'usage adéquat des équipements de sûreté (vidéo protection, bornes d'appel…).

Par ailleurs, elle accompagne la politique d'investissements du STIF par la mise en place d'une présence humaine rassurante, adaptée aux besoins des voyageurs tout au long de la journée et de leur trajet, à la densité des flux et à la nature des espaces de transport.

Ainsi, elle définit pour chacun de ces besoins, des missions spécifiques exercées par le personnel compétent (de présence rassurante, d'accueil, d'ilotage à l'intervention, de médiation...) et met en place les formations, les supports et l'encadrement nécessaire des agents en relation avec le public (y compris les agents SUGE).

La SNCF met également en place des partenariats avec des acteurs locaux (force de police, établissements scolaires, collectivités territoriales, structures d'insertion, transporteurs…) afin d'améliorer la qualité des échanges et leur image auprès des voyageurs.

2/ Le plan de prévention

Pour atteindre cet objectif, la SNCF établit un plan de prévention. Ce plan est présenté annuellement au STIF, au cours du dernier trimestre qui précède sa mise en place par l'entreprise. Ce plan, établi sur la base d'un diagnostic sûreté, comprend des engagements de moyens et définit de façon circonstanciée les conditions de mise en œuvre de ces moyens.

3/ Le diagnostic sûreté

Ce diagnostic permet la bonne connaissance des difficultés rencontrées par l'entreprise en matière de sûreté, afin d'y apporter les réponses adaptées durant la durée du contrat.

4/ Engagements de moyens

Ces réponses s'appuient sur des engagements de moyens reposant sur de l'investissement, du personnel dédié et des actions de communication et de sensibilisation auprès des voyageurs.

5/ Les conditions de mise en œuvre du plan de prévention

La SNCF définit également les conditions selon lesquelles elle met en œuvre ce plan de prévention :

- description détaillées des opérations (investissements, fonctionnements)
- objectifs
- publics visés
- moyens affectés

article 23 - Le niveau de service attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise en matière d'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

La mise en accessibilité des réseaux franciliens constitue une priorité du STIF renforcée par les obligations fixées par la loi n°2005-102 pour *« l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées »* adoptée le 11 février 2005.

C'est pourquoi, le STIF a élaboré, en sa qualité d'autorité organisatrice, un Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) des services de transports franciliens, assorti d'une programmation ambitieuse et d'engagements financiers considérables. La mise en application de ce Schéma Directeur doit être poursuivie dans le cadre du présent contrat. La SNCF s'engage à mettre en œuvre les orientations du SDA, selon un plan d'actions opérationnel validé par le STIF.

En partenariat avec le STIF, les autres transporteurs, et en coordination étroite avec les gestionnaires de voirie ainsi que RFF (maître d'ouvrage de l'aménagement des quais et de leur accès et responsable de la coordination de la mise en œuvre du programme du SDA), la SNCF met en œuvre, pour ce qui relève de son champ de responsabilité, les moyens nécessaires pour que l'objectif d'accessibilité soit atteint dans les délais convenus dans les conventions de financement du SDA. La SNCF est en charge, sur son périmètre de responsabilité du développement d'une accessibilité durable de l'ensemble de la chaîne de déplacement, et notamment grâce à des équipements disponibles et des dispositifs opérationnels, qu'ils soient destinés spécifiquement aux personnes souffrant d'un handicap ou qu'ils facilitent le voyage de l'ensemble des usagers.

La SNCF s'engage notamment à développer :

- l'accessibilité des stations et gares, prioritairement celles identifiées dans le « Réseau de Référence SDA » par :
    - l'équipement progressif des bâtiments voyageurs, sous réserve de faisabilité technique, par des portes à effacement latéral ;
    - l'installation de guichets surbaissés et équipés de boucles magnétiques ;

- le déploiement dans les gares prioritaires des équipements nécessaires à l'accès aux quais pour les PMR (passages élargis pour le franchissement des lignes de contrôle) sous réserve de l'action convergente de RFF et de la faisabilité technique ;
- le déploiement d'équipements, en fonction des solutions techniques disponibles et financées, facilitant les déplacements des personnes handicapées lorsque la pose d'ascenseurs n'est techniquement pas réalisable ;
- des délais d'intervention et de réparation optimaux des équipements de confort et d'accessibilité (ascenseurs – escaliers mécaniques – passages élargis des lignes de contrôle) ;
- une information fiable sur la prise en compte des dysfonctionnements et, au-delà de 48h00, sur les délais de réparation, diffusée aux voyageurs sur place pour les ascenseurs, les escaliers mécaniques et les passages élargis des lignes de contrôle.

- l'accessibilité du réseau Noctilien (dont toutes les lignes sont retenues au SDA) par :
  - un accostage performant aux points d'arrêt aménagés non occupés par du stationnement illicite ;
  - une maintenance des palettes qui permette une accessibilité durable des véhicules ;
  - une démarche active de partenariat avec les gestionnaires des voiries, afin que le nombre de points d'arrêts rendus accessibles atteigne le seuil des 70 % avant fin 2014.

- une prise en charge adaptée des personnes en situation de handicap et leur bonne information par :
  - des services en gares facilitant l'accueil et l'assistance au voyage, sur lesquels une information fiable doit être diffusée aux voyageurs ;
  - la prise en charge en gare des personnes en fauteuil roulant conformément aux modalités définies par accés+
  - Une politique de formation adaptée de l'ensemble des agents en contact avec des personnes en situation de handicap ;
  - la disponibilité et le développement d'une information voyageurs accessible: signalétique adaptée, système d'information sonore et visuelle embarquée (SISVE)…
  - la transmission trois fois par jour à Infomobi des pannes des acsenseurs ainsi que des délais de réparation des pannes de plus de 48 heures (dans un délai de six mois après signature du contrat).

- des expérimentations visant à compléter et à améliorer les dispositifs existants pourront être étudiées.

Les investissements nécessaires à la réalisation de ces engagements sont détaillés dans le plan d'investissement défini au Titre V.

La SNCF s'engage, lors de la mise en œuvre des engagements ci-dessus, à mener avec les associations les concertations nécessaires, à participer aux réunions pilotées par les collectivités locales gestionnaires des voiries, et à être force de proposition pour examiner les lignes à équiper et les arrêts à aménager.

La SNCF anime un comité consultatif de l'accessibilité réunissant les principales associations représentatives du handicap en Ile-de-France. Il se réunit au minimum une fois par an et est complété par des groupes de travail thématiques, en fonction de l'actualité. Le STIF est systématiquement convié aux réunions plénières. Les ordres du jour, les documents présentés et les comptes-rendus sont transmis au STIF.

CHAPITRE II - LE SYSTÈME DE MESURE ET D'ÉVALUATION DE LA QUALITÉ DE SERVICE

Le STIF considère la qualité de service comme un élément majeur du service public de transports régulier de voyageurs et souhaite placer les voyageurs au cœur du système de qualité de service. Le présent contrat a pour objectif de renforcer la mobilisation pour l'amélioration de la qualité du service rendu aux voyageurs, notamment au travers des mesures suivantes :

- une répartition des bonus malus cohérente avec les priorités des voyageurs : poids accru de la ponctualité et de l'information des voyageurs, augmentation de l'enveloppe financière consacrée à la perception des voyageurs ;

- un système d'incitation à l'amélioration de la ponctualité qui évalue l'atteinte des objectifs fixés par le STIF, encourage les progressions et tient mieux compte des trains supprimés ;
- un renforcement de la responsabilité conjointe de la SNCF et de la RATP pour l'amélioration de la ponctualité des RER A et B avec un engagement des deux entreprises à travailler sur l'exploitation commune de ces RER et à une analyse commune des causes des retards des voyageurs ;
- un renforcement de la responsabilité conjointe de la SNCF et de RFF pour une meilleure maîtrise des causes d'irrégularité liées à l'infrastructure avec un engagement des deux entreprises à travailler une analyse commune des causes des retards des voyageurs et des plans d'action qui en découlent . Ce renforcement devra être traduit par un engagement contractuel de la part de RFF;
- un système de mesure des indicateurs de qualité de service rénové afin que les résultats des indicateurs soient plus proches de la réalité perçue par les voyageurs (nouvelle grille de mesure de la propreté, imitation des cas d'exonérations pour les indicateurs de disponibilité des équipements) ;
- des contrôles réguliers par le STIF des mesures de qualité de service effectuées par la SNCF et une sanction en cas d'écarts constatés lors de ces contrôles.

article 24 - Les principes de mesure

article 24-1 - Niveaux de service

L'objectif des indicateurs de qualité de service retenus, qu'ils soient soumis à bonus malus ou transmis à titre d'information, est de mobiliser la SNCF et son personnel dans une démarche de maintien et d'amélioration du service rendu aux voyageurs.

La SNCF doit atteindre le niveau objectif défini pour chacun des indicateurs décrits en annexes II-C et précisés dans les fiches indicateurs figurant en annexes.

La fixation de ce niveau objectif prend en compte :

- le niveau de qualité atteint à la signature du contrat
- le niveau d'équipement à l'origine du contrat
- les investissements financés par le STIF sur la durée du contrat

Pour l'année 2012, l'ensemble des bonus malus liés aux indicateurs de qualité de service, y compris pour les nouveaux indicateurs, s'appliquera, conformément aux dispositions contractuelles, à compter du 1er janvier 2012 pour une année pleine.

article 24-2 - Modalités de mesure

La fiche indicateur figurant en annexe définit également les principes intangibles relatifs à la mesure de l'indicateur :

- définition de l'indicateur ;
- méthode et périodicité de mesure ;
- grille de mesure ;
- cas d'exonérations ;
- méthode de calcul ;
- niveau objectif ;
- montant de bonus malus.

L'ensemble de ces mesures fait l'objet d'un tableau de bord rempli par l'entreprise et transmis soit mensuellement (pour les indicateurs de ponctualité), soit trimestriellement au STIF.

article 25 - Critères d'appréciation de la qualité de service

L'évaluation de la qualité produite se fait au travers d'un ensemble d'indicateurs se référant pour la plupart à la norme européenne EN 13816:2002 relative à la qualité de service dans les transports. Des indicateurs sont définis et mesurés dans les domaines suivants :

La liste des indicateurs sera complétée en fonction des indicateurs effectivement retenus

article 25-1 - Les indicateurs par politique

1/ Ponctualité

Les indicateurs relatifs à la régularité/ponctualité sont décrits dans le Titre I relatif à l'offre.

2/ Information des voyageurs

- Indicateurs soumis à bonus malus :
    - information théorique en situation normale, en gares/stations et dans les véhicules ;
    - information dynamique en situation normale, en gares/stations et dans les véhicules ;
    - information en situation perturbée prévue ;
    - information en situation perturbée imprévue ;

- Indicateurs transmis à titre d'information :
    - qualité des données transmises au SIM
    - transmission des informations circonstancielles.
    - bilan du déploiement de la Charte sur site suivant les différents espaces et contenus ;
    - un point spécifique est fait sur le déploiement de la carte du réseau régional et de ses mises à jour (pourcentage de déploiement atteint) ;
    - systèmes d'information hors site : état des lieux, activités et projets ;
    - état d'avancement du PQI et projet pour l'année n+1 ;
    - expérimentations et retours d'expérience.

3/ Accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite

- Indicateurs soumis à bonus malus :
    - disponibilité des ascenseurs, distinguant les équipements d'accessibilité et ceux de confort ;
    - disponibilité des escaliers mécaniques.
    - Respect des délais de remise en service des équipements d'accessibilité et de confort ;
    - Pour le Noctilien : disponibilité des palettes et qualité de l'accostage des bus.

- Indicateurs soumis à pénalités :
    - Information sur les pannes des escaliers mécaniques ;
    - Information sur les pannes des ascenseurs confort et accessibilité.

- Indicateurs transmis à titre d'information :
    - suivi des ascenseurs en arrêt longue durée ;
    - délais de remise en service des équipements ;
    - disponibilité des SISVE ;
    - bilan annuel, gare par gare, des équipements en termes de déploiement quantitatif et de disponibilité des équipements, en particulier pour les automates de vente (guichets surbaissés, guichets munis de boucles magnétiques, portes d'accès au BV à effacement latéral, automates de vente accessibles) ;
    - point d'information annuel sur la formation des agents en contact avec les usagers ;
    - suivi des prises en charge et des réclamations ;
    - le détail des informations des équipements relevant de l'information voyageur (embarqués ou statiques) est dans le cadre des reporting sur l'information voyageur ;

- suivi annuel des concertations menées avec les associations par un tableau de bord des concertations menées précisant l'objet des réunions, leurs dates, et les principales remarques des associations ;
- bilan annuel sous forme d'un tableau de bord des expérimentations menées.

4/ Ambiance (accueil, propreté et sûreté)

- Indicateurs soumis à bonus malus :
  - la propreté des gares et des trains ;
  - l'accueil des voyageurs ;
  - la disponibilité des équipements de vente et de validation ;
  - la fermeture des portillons ;
  - la disponibilité des équipements de sécurité (vidéo protection et bornes d'appel).
- Indicateurs soumis à pénalités :
  - la présence humaine : délai d'assistance

5/ <u>Sureté et prévention</u>

- Transmission mensuelle à titre d'information des statistiques sûreté des réseaux comprenant les éléments suivants :
  - actes d'environnement
  - atteintes physiques sur les agents ;
  - atteintes physiques sur les voyageurs ;
  - dégradations de biens ;
  - atio atteinte physiques / nombre de voyageurs ;
  - retour d'expérience sur les moyens existants ou nouveaux ;
  - suivi des équipements financés par le STIF ;
  - nombre de réquisitions judiciaires relatives aux enregistrements vidéosurveillance ;
  - intégration et professionnalisation des équipes prévention et sûreté au sein de l'entreprise ;
  - informations illustrant la performance de l'entreprise. Ils sont également présentés régulièrement au STIF ;
  - taux de disponibilité des équipements ;
  - nombre d'appels d'urgence.

article 25-2 - Enquête annuelle d'évaluation de la perception des voyageurs

En plus des indicateurs mesurant la qualité du service produite par la SNCF, le STIF souhaite, comme dans le précédent contrat, mesurer la qualité perçue par les voyageurs. Chaque année, le STIF réalisera au fil de l'eau une enquête ayant pour objectif d'évaluer la satisfaction des voyageurs et la perception qu'ils ont de la qualité produite ainsi que ses évolutions.

Cette enquête est réalisée suivant les modalités précisées à l'annexe II-C-6. Ses résultats permettent de calculer chaque année un indicateur de perception des voyageurs pour chacun des modes de transport. Cet indicateur donne lieu à bonus malus selon les principes décrits à l'article 26-2 « Impact financier de l'enquête de perception voyageur ».

Le STIF informe la SNCF dans un délai de 30 jours ouvrables avant le déroulement de cette enquête, du prestataire mandaté, des jours et des lieux de l'enquête. La SNCF fournit au prestataire mandaté par le STIF les autorisations nécessaires à l'exercice de cette mission.

article 26 - Les incitations financières à la qualité de service

article 26-1 - Bonus/Malus relatifs aux indicateurs de qualité de service

Les engagements souscrits par la SNCF pour la qualité de service trouvent leur contrepartie dans un système d'incitation du type "bonus/malus" décrit dans l'annexe II-C-1 qui fonctionne selon les principes suivants :

- si la qualité du service offerte par la SNCF pour l'un des indicateurs retenus se trouve être une année inférieure à l'objectif contractuel pour l'année considérée, sa rémunération sera affectée d'un malus calculé selon les modalités décrites en annexe II-C-1 ;
- si la qualité du service offerte par la SNCF pour l'un des indicateurs retenus se trouve être une année supérieure à l'objectif contractuel pour l'année considérée, sa rémunération sera affectée d'un bonus calculé selon les modalités décrites en annexe II-C-1 ;
- les malus n'ayant pas pour objectif de devenir des pénalités supplémentaires par rapport aux pénalités appliquées pour non-réalisation de l'offre, les mesures de qualité de service conduisant à la détermination des bonus/malus sont faites pendant des périodes traduisant effectivement en moyenne la qualité du service produit, c'est à dire en dehors des situations de perturbations exceptionnelles particulières affectant la production d'offre.

article 26-2 - Impact financier de l'enquête de perception voyageurs

Conformément à l'article 25-2, un baromètre qualité mesurant l'évolution de la perception des voyageurs est réalisé chaque année par le STIF, selon les modalités définies dans l'annexe II-C-6.

Un indicateur de perception des voyageurs est calculé selon la méthode décrite en annexe II-C-6 pour chaque mode (métro, RER, Bus et Tramway) et donnera lieu à un système d'intéressement à compter de 2013. Le bonus malus est appliqué en fonction de l'évolution de la perception et non d'un résultat brut.

A compter de 2013, le baromètre donnera lieu à bonus / malus sur la base du point de référence mesuré en 2012. Le bonus malus correspondant s'appliquera de la façon suivante :

- lorsque l'indicateur de perception voyageurs s'améliore significativement par rapport à l'année n-1, la SNCF obtient un bonus ;
- lorsque l'indicateur de perception voyageurs diminue significativement par rapport à l'année n-1, la SNCF encourt un malus.

article 26-3 - Pénalités pour écarts constatés lors d'un contrôle effectué par le STIF

Le STIF peut mandater un prestataire pour contrôler les mesures effectuées par la SNCF. En cas d'écarts constatés entre les contrôles effectués par le STIF et les mesures effectuées par la SNCF, sous réserve d'une convergence des méthodes ou des principes de mesure utilisés, celle-ci peut, lorsqu'elle a obtenu un bonus, encourir une annulation totale de ce bonus dans les deux cas suivants :

- en cas d'écart significatif constaté entre la mesure STIF et la mesure SNCF (pour information, est considéré comme « significatif » un écart de 2% ou plus, sous réserve d'une convergence des méthodes ou des principes de mesure) ;
- lorsque la mesure effectuée par le STIF donne un résultat qui aurait engendré un malus alors que le résultat des mesures effectuées par la SNCF donne lieu à bonus. Dans ce cas le malus est alors appliqué.

CHAPITRE III - LE SUIVI DE LA QUALITÉ DE SERVICE

article 27 - Le comité de suivi de la qualité de service

Le suivi contractuel de la qualité de service est assuré par un comité de qualité de service qui se réunit une fois par trimestre (voir article 98-1). Ce comité a pour vocation d'examiner le respect des engagements contractuels par l'opérateur, analysés sur la base de l'ensemble des éléments d'information et de mesure prévus au contrat. La vocation de ce comité est de mesurer la qualité du service offert aux voyageurs et son évolution, afin d'orienter au mieux les dispositions à prendre pour l'améliorer.

Ce comité de suivi de la qualité de service suit également chacune des politiques de service (information voyageurs, ambiance y compris prévention, accessibilité, vente, réclamations voyageurs).

En tant que de besoin, le STIF et la SNCF se réunissent dans des réunions techniques pour préparer le Comité de suivi de la qualité de service. Au cours de ces réunions, seront notamment présentés les indicateurs soumis à bonus malus et à titre d'information avec, le cas échéant, des analyses et informations quantitatives et qualitatives complémentaires par sous réseau, lignes, sous-critères et causes.

A l'occasion de ce comité, une fois par an, seront présentés à titre d'information:

- En matière d'Information Voyageurs
    - un bilan du déploiement de la Charte sur site suivant les différents espaces et contenus

- un point spécifique est fait sur le déploiement de la carte du réseau régional et de ses mises à jour (pourcentage de déploiement atteint)
- un bilan quantitatif de l'activité « info voyageurs » des systèmes d'information à distance
- les éventuelles expérimentations et leur bilan
- point sur les échanges de données entre le STIF et la SNCF pour l'information multimodale,
- point sur les échanges de données temps réel.
- état d'avancement du PQI et projet pour l'année n+1 ;

- En matière d'accessibilité :
  - suivi annuel des ascenseurs en arrêt de longue durée ;
  - bilan annuel des mises en accessibilité
  - Le bilan annuel du nombre de véhicules dotés de palettes par sous réseau est fourni, une fois par an, avec l'état du matériel roulant ;
  - point d'information annuel sur la formation des agents en contact avec les usagers ;
  - suivi annuel des prises en charge en gare et des réclamations ;
  - suivi annuel des concertations menées avec les associations par un tableau de bord des concertations menées précisant l'objet des réunions, leurs dates, et les principales remarques des associations ;
  - bilan trimestriel sous forme d'un tableau de bord des expérimentations menées
- En matière d'ambiance, sécurité, prévention :
  - Prévention sécurité :
    - le bilan du plan de prévention et l'année n et le plan prévention pour l'année n+1, au cours du dernier trimestre de l'année n,
    - l'ensemble des éléments prévus à l'annexe II-B-2,
  - Propreté : bilan des progrès réalisés en matière de propreté,
  - Accueil :
    - Bilan des actions et progrès réalisé en matière d'accueil

Le suivi du PQI pour le volet « qualité de service » est assuré par le comité de suivi « investissements ».

article 28 - Les groupes de travail thématiques

Dispositions particulières à l'Information Voyageurs

La construction du SDIV nécessite un certain nombre de travaux partenariaux pilotés par le STIF, dans le cadre des groupes de travail, identifiés ci-dessous. La SNCF s'engage à participer de façon active à chacun d'entre eux et à être force de propositions. La mise en œuvre des Chartes du SDIV est faite par avenants au présent contrat.

A ce jour sont identifiés :

- groupe sur les référentiels tracés et arrêts
- groupe sur l'information circonstancielle
- groupe sur l'information temps réel
- groupe sur le cahier de préconisations cartographiques
- groupe sur la Charte hors site
- groupe sur la Charte des responsabilités et des échanges de contenu

La SNCF participe aux structures de gouvernance du SDIV présidées par le STIF:

- le COPIL, qui rassemble l'ensemble des transporteurs et des collectivités territoriales et est amené à s'exprimer sur tout projet avant son passage au Conseil du STIF
- le COTEC, organe de travail et de suivi des projets, qui rassemble l'ensemble des transporteurs et des collectivités territoriales et se réunit en fonction de l'actualité des projets
- le comité de gouvernance SIRI, instance d'harmonisation des pratiques et évolution du Local Agreement SIRI, qui rassemble l'ensemble des transporteurs qui mettent en œuvre des interfaces SIRI
- le comité de suivi du SIM, qui se réunit trimestriellement et réunit l'ensemble des transporteurs

CHAPITRE IV - CITOYENNETÉ ET RELATION VOYAGEURS

article 29 - Comités de ligne

Afin de favoriser un dialogue de proximité entre le STIF, la SNCF, les élus locaux et les associations représentatives des usagers sur l'offre de référence, le STIF met en place, sous son pilotage, des comités de ligne.

En sa qualité d'autorité organisatrice, conformément aux principes définis dans la « charte de fonctionnement des comités de lignes en Ile-de-France » qui figure dans l'annexe II-D-1, le STIF met en place les comités de ligne selon un calendrier qui sera défini semestriellement par le comité de suivi « Offre ». Il y sera notamment présenté les politiques de développement et de coordination de l'offre, d'évolution du matériel roulant, et d'amélioration de la qualité de service sur la ligne concernée.

En sa qualité d'exploitant du réseau, la SNCF s'engage à participer aux comités de lignes et aux comités d'axes PDU, en présentant notamment les résultats de régularité et de trafic, ainsi que les mesures prises ou programmées pour améliorer le service rendu aux voyageurs. L'effet des mesures prises sera également présenté au comité.

article 30 - Réclamation des voyageurs

article 30-1 - Traitement des réclamations voyageurs

1/ Principes de réponse

Le dispositif de traitement des réclamations des voyageurs met en œuvre les principes suivants :

- présumer la bonne foi des voyageurs, répondre à toutes les réclamations de façon personnalisée et cohérente ;
- réparer les erreurs, présenter des excuses et quand la responsabilité de la SNCF est engagée et quand le voyageur a subi un préjudice lui accorder éventuellement un geste commercial ;
- informer le voyageur des suites données à sa réclamation ;
- apporter une réponse au voyageur dans un délai de 18 jours ;
- analyser et exploiter les informations issues des réclamations pour améliorer la qualité du service.

La SNCF poursuit ses efforts pour améliorer le traitement des réclamations, notamment par l'utilisation croissante de médias dits interactifs (téléphone, courriel).

2/ Mesure de l'application des principes

Le respect du délai et la qualité des réponses aux réclamations sera mesurée chaque trimestre et les résultats communiqués au STIF dans le cadre de l'indicateur de traitement des réclamations qui comprend notamment:

- pour le courrier, les registres et le courriel :
- le délai de réponse ;
- le respect de la bonne foi du client : en adoptant une attitude compréhensive ; en présentant des excuses quand la cause de l'incident est du fait de l'entreprise ; en prenant en compte tous les motifs de réclamation soulevés par le client (sauf exception) ;
- la conformité aux critères qualitatifs avec notamment : l'adéquation entre la question du réclamant et la réponse de l'entreprise ; la clarté et la qualité des informations communiquées ; le respect de l'orthographe et de la syntaxe.

La SNCF informe le STIF de toute évolution de ces critères.

Le STIF peut exercer un contrôle dans les conditions prévues par l'article 99.

La SNCF transmet au STIF chaque trimestre :

- Un premier état statistique du traitement par média et par ligne établi selon l'annexe II-D-2 ;
- un deuxième état statistique des motifs de réclamation avec une répartition par média et par ligne (établi selon les annexes II-D-3 et II-D-4), avec une analyse des motifs principaux. Cet état est élaboré selon la typologie des motifs de réclamation commune au STIF et aux transporteurs (selon l'annexe II-D-4 « grille de la typologie des motifs de réclamation » et annexe II-D-3 « mode opératoire de la typologie des motifs de réclamation ») ;

Ces états statistiques font l'objet d'un rapport annuel annexé au rapport général d'activité.

Un point semestriel est fait entre le service Relation-voyageur du STIF et la direction des services de Transilien afin notamment :

- d'analyser les indicateurs et leurs évolutions ;
- d'obtenir une information semestrielle sur le travail entrepris par la SNCF-Transilien avec les associations d'usagers ;
- de dégager les grandes tendances en matière de réclamations des voyageurs sur le réseau SNCF Ile-de-France.

Une réunion annuelle avec l'ensemble des transporteurs franciliens portant sur le suivi de la typologie et sur les réclamations franciliennes sera également organisée.

Dans ce cadre également, il sera créé un argumentaire partagé entre les transporteurs et le STIF, sorte de « foire aux questions », dont les modalités de constitution seront élaborées conjointement avec l'ensemble des transporteurs franciliens.

Un point annuel sera également effectué dans le cadre du Comite de suivi qualité de service.

article 30-2 - Dispositif de suivi des réclamations voyageurs

Afin de traiter de manière optimale les réclamations adressées au STIF, il est poursuivi la mise en place entre le service "relation voyageur" du STIF et le service en charge des réclamations à la SNCF d'une procédure écrite de collaboration. Cette procédure sera établie en 2012 et annexée par avenant au présent contrat au plus tard au 1er janvier 2013.

Cette procédure de collaboration précise notamment :

- le nom d'un agent référent à la SNCF ;
- les délais de communication des éléments d'information et/ou de réponse demandés par le STIF qui ne pourront excéder 15 jours ouvrés à compter de la réception de la demande du STIF par la SNCF ;
- les modalités de transmission des éléments et/ou réponses types aux voyageurs dès leur validation interne notamment celles émises en cas d'évènement marquant (grèves, travaux, modification d'offre, etc.) ;
- la procédure de communication systématique de la copie des réponses faites par la SNCF aux réclamations des voyageurs dès lors que le STIF est en copie. Cette communication se fera en même temps que l'envoi de la réponse faite par la SNCF au réclamant.

article 30-3 - Dispositions spécifiques aux réclamations pour l'accessibilité des systèmes de transport

Dans le cadre des dispositions de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances (article 45, alinéa 7), codifiées aux articles L. 1112-1 et suivant du code des transports, la SNCF :

- met à disposition des personnes à mobilité réduite, dans chaque station, gare et sur son site internet, des formulaires de demande ou de réclamation (dont le modèle est joint en annexe II-D-6), en vue de supprimer, de réduire ou de compenser les obstacles auxquels ils auraient été confrontés dans leurs déplacements ;
- répond aux demandeurs dans un délai de 18 jours à compter de la date de réception de la réclamation ;
- tient un registre spécifique centralisé de l'ensemble des demandes et réclamations visées aux alinéas précédents, qu'elle tient à la disposition du STIF lorsque celui-ci en fait la demande ;
- transmet, tous les trimestres, conformément aux informations à communiquer en matière d'accessibilité PMR listée dans l'article 27, un bilan statistique et analytique des demandes et réclamations en matière d'accessibilité.

article 30-4 - Dispositions concernant les agents des entreprises

En vue d'une bonne information de la part de tous les agents Transilien étant en contact direct avec le public, l'entreprise fait ses meilleurs efforts pour expliquer clairement à ses agents le rôle et les actions du STIF.

Dans cet esprit, une plaquette d'information construite conjointement par le STIF et la SNCF permet :

- de compléter les informations qui ont été communiquées dans les formations initiales aux agents de Transilien (ce complément est assuré par la ligne managériale) ;
- de modifier le contenu de la partie relative à l'organisation générale des transports en Ile-de-France et au rôle des différents acteurs (cette partie est incluse dans les formations initiales dispensées aux nouveaux agents Transilien).

TITRE III - UNE COMMUNICATION AU SERVICE DU VOYAGEUR

CHAPITRE I - ROLES RESPECTIFS DES PARTIES

article 31 - Le rôle du STIF en matière de communication

Le STIF définit et coordonne la politique de communication des transports en Ile-de-France. Il veille à la cohérence globale de la communication relative aux transports publics et à la mobilité durable en Ile de France. Le STIF est garant de l'unité du système de transport francilien, de la cohérence des messages et informations adressés aux franciliens. Le voyageur doit percevoir cette cohérence et cette unité à travers :

- les communications et les informations qui lui sont adressées ;
- les éléments, signes et messages qu'il rencontre tout au long de son déplacement.

article 32 - Le rôle de la SNCF en matière de communication

La SNCF est responsable, dans le cadre de l'exécution de son contrat avec le STIF, des messages et de l'information qu'elle délivre aux voyageurs franciliens et veille à leur cohérence avec les objectifs fixés par le STIF

La SNCF s'engage à respecter les dispositions objet du présent contrat dans les partenariats, accords ou convention qu'elle conclut avec des tiers dans le cadre de ses activités en Ile de France lorsque ceux-ci font référence à l'offre ou à la qualité de service des transports franciliens.

La SNCF doit être un relais sincère et affirmé des décisions, des actions et des projets engagés par le STIF.

La SNCF met tout en œuvre pour que sa communication soit conforme aux objectifs stratégiques ci-dessous :

- promouvoir auprès du voyageur un système de transport cohérent : rendre visible l'unité du système de transport en Ile-de-France, et améliorer la visibilité de l'offre ;
- intégrer les principes relatifs au développement et à la mobilité durable : inciter à l'usage des transports en commun, favoriser et faciliter leur utilisation par l'innovation et le développement de l'intermodalité ;
- Contribuer à informer sur le rôle de l'Autorité Organisatrice en tant que décisionnaire et financeur ; clarifier les rôles du STIF et de la SNCF vis-à-vis du voyageur.

CHAPITRE II - DEFINITIONS, PERIMETRE, CLASSIFICATION

article 33 - Définitions

Le terme « communication » dans les articles qui suivent doit être entendu dans son sens le plus large, et recouvre tous les types d'actions, et tous les publics.

On entend par « sujet de communication » les sujets relatifs aux transports en commun en Ile-de-France et à la mobilité durable. Ces sujets de communication sont principalement listés en annexe III-1.

Les « outils et media de communication » s'entendent au sens le plus large possible. A titre indicatif, sont comprises les déclinaisons suivantes :

- print : toutes éditions (dépliant, plaquettes…) ;
- media : tv, radio, affichage, presse, web… ;
- digitale : Internet, réseaux sociaux, mobiles, audiovisuelle… ;
- outils de promotion : publicité sur le lieu de vente, marketing direct, animations commerciales…;
- événementiel : inaugurations, animations, expositions, forums, salons, relations publiques et supports de communication associés, visites de projets, présentation publique de projets ;
- relations presse : communiqués et dossiers de presse, visites de presse…

Ces sujets de communication concernent l'ensemble des unités de la SNCF qui en ont la charge (direction de la communication, du marketing, des relations publiques, des relations clients, responsables lignes, responsables consommateurs...).

article 34 - Le périmètre

Le STIF a vocation à être associé aux communications menées par la SNCF dès lors que cette communication s'adresse aux voyageurs franciliens et/ou se réfère directement ou indirectement au champ de compétence de l'autorité organisatrice, au territoire de compétence de l'autorité organisatrice (l'Ile -de -France), aux transports publics d'Ile-de-France.

Néanmoins, certains sujets demeurent du domaine de responsabilité de la SNCF, en sa qualité de transporteur et peuvent à ce titre être réalisés en toute autonomie :

- La communication interne
- La communication liées au recrutement de la SNCF
- La communication financière institutionnelle
- La communication professionnelle BtoB
- Le mécénat
- Les partenariats sportifs ou culturels, à l'exception de ceux faisant référence à l'offre ou à la qualité de service des transports franciliens
- communication sur les valeurs et le patrimoine ou l'histoire de la SNCF

Les communications de la SNCF à vocation nationale, dès lors qu'elles font référence à des services ou des investissements déployés en Ile-de-France relèvent du périmètre de communication et de l'article 35.

article 35 - Classification et implication des parties

Le STIF et la SNCF ont défini conjointement une classification des sujets de communication. Pour chaque sujet un niveau d'implication du STIF et de relation avec la SNCF a été acté. Cette classification figure en annexe III-1.

La classification peut faire l'objet d'évolutions et de précisions. Elles sont alors discutées, dans le cadre des rencontres régulières entre le STIF et la SNCF, et font l'objet de validation par simple confirmation explicite de l'accord des deux parties. En cas d'émergence d'un nouveau sujet de communication, la SNCF et le STIF font évoluer la classification en conséquence d'un commun accord.

Niveau 1 : Communication autonome de la SNCF sans référence au STIF

La SNCF et le STIF conviennent sur ces sujets qu'une référence au STIF et à son action n'est pas pertinente. La SNCF s'engage néanmoins à informer le STIF dans des délais raisonnables de ses projets.

Niveau 2 : Communication autonome de la SNCF avec référence à l'action du STIF

La référence au rôle du STIF et à son action doit être visible et équivalente à celle de la SNCF. Elle peut prendre la forme d'un logo et/ou d'une phrase expliquant son rôle ou d'éléments de langage définis. Les éléments de référence à l'action du STIF seront puisés dans les éléments définis au chapitre III et font l'objet d'une validation par le STIF.

Pour des productions récurrentes (dépliants, fiche horaires, affiches...), l'application d'un logo ou d'un bloc-marque est normé afin de faciliter les échanges, un process défini à l'avance entre les parties permet à la SNCF de ne pas requérir la validation systématique du STIF. En cas de modification substantielle de la présentation ou du contenu, la validation du STIF est requise. Les principes graphiques peuvent être mis à jour sur demande d'une des parties, la mise à jour doit être validée par les deux parties.

Pour des productions récurrentes nouvelles, le STIF est informé dans des délais raisonnables.

Niveau 3 : Communication partagée

Conformément aux orientations définies par le STIF, la SNCF s'engage à mener des campagnes ou opérations de communication partagées avec le STIF visant à la promotion des transports publics.

La SNCF propose au STIF des campagnes ou opérations de communication dans le cadre de la présentation des plans d'actions semestriels. Le STIF peut également faire des propositions.

A titre d'exemple, l'objet de telles campagnes ou opérations pourrait être l'accessibilité du réseau, la promotion de titres ou forfaits, un renfort d'offre particulièrement marquant dans l'année, ou des actions conjointes en relation avec les autres transporteurs afin d'accompagner l'objectif de cohérence et d'unité du réseau de transport francilien. Plus largement, les sujets pourront être choisis parmi ceux du périmètre du niveau 2.

A titre d'exemple, l'objet de telles campagnes ou opérations pourrait être l'accessibilité du réseau, la promotion de titres ou forfaits, un renfort d'offre particulièrement marquant dans l'année, ou des actions conjointes en relation avec les autres transporteurs afin d'accompagner l'objectif de cohérence et d'unité du réseau de transport francilien. Plus largement, les sujets pourront être choisis parmi ceux du périmètre du niveau 2.

La SNCF alloue aux campagnes ou opérations de communication partagées, hors actions faisant l'objet de conventions de financement particulières, un budget annuel de 1M€ (achat d'espaces).

Afin de mener à bien ces actions partagées, un processus particulier est mis en oeuvre pour chaque action : Chaque partie désigne un interlocuteur responsable du projet vis-à-vis de l'autre partie.

- La SNCF conduit le projet de communication en intégrant aux différentes étapes (brief, choix du dispositif, choix des axes de communication, des axes graphiques, etc.) l'interlocuteur désigné par le STIF.
- Le projet de communication est co-validé par le STIF et la SNCF.
- Le délai de sollicitation doit être approprié au type d'action ainsi qu'à son contexte. Ce délai intègre un délai raisonnable de consultation et de réflexion au sein du STIF ainsi qu'un temps réaliste pour que les éventuelles modifications souhaitées par le STIF puissent être prises en compte. Le STIF s'engage à répondre dans un délai raisonnable.

CHAPITRE III - PILOTAGE

article 36 - L'information du STIF

La mise en place des modalités de collaboration listés ci-dessous et leur suivi sont nécessaires pour une collaboration réussie entre les parties.

La SNCF respecte le principe d'information permanente et de transparence envers le STIF sur les sujets de communication. Ainsi, le STIF doit être informé de toute action de communication, relevant de l'article 34 ci-dessus, dans des délais raisonnables. Cette information doit être une démarche volontaire et régulière du transporteur.

La SNCF est force de proposition et sollicite régulièrement le STIF sur les projets liés à l'exécution du présent contrat.

La SNCF et le STIF s'engagent à échanger de manière régulière sur les sujets de communication afin de mettre en œuvre des actions cohérentes et coordonnées.

article 37 - Le plan d'action et sa mise en œuvre

Afin d'avoir une visibilité sur les actions de communication à venir, la SNCF communique au STIF un plan d'action prévisionnel semestriel aussi précis que possible en fonction des actions programmées à la date de transmission. Ce plan présente les actions de la SNCF de niveau 2 et les actions de communication partagées.

Ce document est transmis :

- Au plus tard le 1er novembre n pour la période janvier-juin n+1.
- Au plus tard le 1er mai n pour la période juillet-décembre n.

Le STIF et la SNCF échangent et s'accordent sur la base de ce document. Le STIF peut proposer des actions de communication à mettre en œuvre. Le STIF valide en dernier lieu le niveau de son implication pour chaque action de communication partagée envisagée. Une fois validé par les deux parties, les actions de communication partagées peuvent être mises en œuvre par la SNCF. Si nécessaire, les parties peuvent faire évoluer ce plan en fonction de l'actualité et des opportunités de communications.

article 38 - Les autres modalités

article 38-1 - Comité de suivi

Un comité de suivi se tient au minimum une fois par semestre et est composé des directions de la communication des deux entités.

Il permet aux deux entités d'échanger sur les objectifs stratégiques de communication, sur l'actualité des transports et sur les sujets à venir. La SNCF et le STIF échangent sur le plan d'actions qui, à cette occasion, peut être amendé. Le comité de suivi permet également de faire le bilan du semestre écoulé.

article 38-2 - Information en fin d'année

La SNCF s'engage à établir un bilan annuel qui intègre notamment un bilan de toutes les actions menées dans l'année sur le niveau 2 et sur les actions de communication partagées : synthèse de l'action, bilan qualitatif et quantitatif, exemples des productions réalisées.

Ce bilan doit être transmis au STIF au plus tard le 31 mars de l'année n+1 pour les actions menées lors de l'année N.

article 38-3 - Information du STIF vers les transporteurs

Afin de faciliter le travail en commun et le partage des objectifs communs, le STIF peut être amené à informer la SNCF de ses actions de communication.

Réciproquement aux engagements de la SNCF, le STIF s'engage à respecter dans ses communications, le rôle et l'identité de la SNCF. A ce titre, le STIF s'efforce d'informer la SNCF lorsque que le rôle de celle-ci est évoqué dans des actions de communication du STIF.

CHAPITRE IV - MISE EN COHÉRENCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT RÉGIONAL

Le voyageur en Ile-de-France doit percevoir la cohérence et l'unité du système transport. Cette cohérence se manifeste notamment au travers des communications et informations qui lui sont adressées via les médias ou la presse mais aussi à travers l'ensemble des éléments, signes et messages, qu'il rencontre tout au long de son déplacement.

article 39 - Respect de la cohérence graphique et sémantique, respect de l'identité du STIF et des éléments d'identification des produits, services et projets élaborés par le STIF sur les supports de communication.

La SNCF, dans le cadre des communications du périmètre de niveau 2 et des campagnes ou opérations de communication partagées, applique les logos et blocs marques du STIF transmis par celui-ci suivant ses prescriptions graphiques et sans les altérer. Le STIF peut à tout moment modifier ses blocs marques et ses logos et en informe la SNCF. Le STIF définit sur des sujets transversaux (tels Navigo, Noctilien,…) des éléments de langage.

Ces éléments s'appliquent dès leur transmission à toute nouvelle production ou mise à jour de production existante.

Le STIF peut définir ces éléments en concertation avec la SNCF et les autres transporteurs franciliens.

article 40 - Les marques

Les marques ayant fait l'objet d'un dépôt par le STIF auprès de l'Institut National de la Propriété Industrielle (INPI) sont la propriété du STIF, qu'il s'agisse de marques verbales ou semi-figuratives (logos). Les conditions de leur utilisation par la SNCF sont précisées dans l'annexe III-2 du présent contrat.

Les nouvelles marques verbales, figuratives ou semi-figuratives en France, ayant pour vocation à constituer la dénomination d'un titre de transport, le titre de transport lui-même ou d'un service de transport, d'un mode de transport et des indices afférents, en Ile de France sont crées, développées à ses frais par le STIF. Il les dépose à l'INPI et en assure leur gestion en son nom propre.

La SNCF s'engage à transférer à titre gratuit au STIF, et selon des modalités à définir avant le 30/06/2012, 50 % de sa propriété sur les marques Imagin'R et Mobilis dont elle est propriétaire ou copropriétaire. Les frais afférents à ce transfert sont pris en charge par le STIF.

***article 41* - Matériel roulant**

La Communication :

Le STIF est responsable de l'élaboration de la stratégie de communication globale sur le matériel roulant.

Le STIF et la SNCF mettent en œuvre ensemble dans le cadre d'une communication partagée tous les sujets se référant au matériel roulant.

Le design d'ambiance intérieur et l'habillage extérieur :

Que ce soit pour les matériels neufs ou en rénovation, les pièces des appels d'offres devront bien préciser que la livrée extérieure sera en conformité avec les principes d'habillages STIF du matériel francilien. L'identité de la SNCF sera également présente et devra s'intégrer avec les principes d'habillage définis par le STIF. Le STIF et la SNCF travailleront étroitement ensemble et dans un cadre de concertation.

Lors du choix des habillages intérieurs, le STIF et la SNCF travailleront ensemble à la démarche de création en permettant d'exprimer au mieux les souhaits de chacune des entités et de s'assurer de la compatibilité de la stratégie du projet.

Le STIF valide tous les éléments relatifs au design intérieur et extérieur.

Par ailleurs, une fois le design finalisé, le STIF sera associé étroitement à toutes les étapes de la mise en œuvre et informé officiellement et régulièrement de la progression de la réalisation.

CHAPITRE V - LA DIFFUSION

article 42 - Les principes et les modalités

1/ Cas des communications partagées SNCF/STIF :

La SNCF s'engage à mettre à disposition des voyageurs concernés de façon visible tous les documents réalisés avec le STIF. La SNCF communique les modalités de diffusion prévues pour chaque projet. Elles pourront faire l'objet de discussions.

2/ Cas des communications produites par le STIF :

La SNCF s'engage à diffuser sur ses réseaux, sous réserve de faisabilité technique, les documents d'information et de communication fournis par le STIF, directement en relation avec les services ou les projets visés au contrat STIF-SNCF et pour cela mettre à disposition des voyageurs concernés de façon visible ces documents.

article 43 - Les espaces d'affichage à bord des trains

La SNCF met à disposition du STIF, sous réserve de leurs disponibilités et des délais de mises en œuvre pour le déploiement des campagnes, un tiers des 11 000 cadres de son réseau d'affichage à bord des trains, pour les campagnes d'affichage du STIF à raison de 12 semaines chaque année équivalant à la durée de 2 de campagnes de communication, directement en relation avec des services ou des projets visés au présent contrat.

CHAPITRE VI - CONTROLES ET PENALITES

article 44 - Pénalités pour défaut de transmission

Le défaut de transmission dans les délais prévus aux articles 37 et 38, du plan d'action prévisionnel semestriel ou du bilan de fin d'année donne lieu à des pénalités conformément aux modalités de l'article 100 du contrat.

article 45 - Pénalités pour défaut relatif aux actions de communication

Pour toute action de communication non conformes aux dispositions du contrat une pénalité unitaire de 7 000 €HT sera appliquée et notamment dans les cas suivants :

- Non respect de la classification figurant en annexe III-1
- Défaut d'exécution des modalités de mise en œuvre des actions de communication de niveau 2

Le montant annuel maximal encouru par la SNCF au titre de l'application de la présente clause est fixé à 150 000 euros.

article 46 - Déduction en cas de non réalisation

En cas de non réalisation du montant annuel prévu au programme de communication partagée, le montant non consommé sera déduit de la contribution finale.

TITRE IV - TARIFICATION, GESTION DES PRODUITS TARIFAIRES ET SUIVI DU TRAFIC

CHAPITRE I - TARIFICATION

article 47 - Obligations relatives à la tarification

Un titre de transport est la combinaison du droit d'un individu à utiliser les transports collectifs sur un périmètre géographique et temporel donné, d'un tarif et d'un profil de son détenteur.

Un produit tarifaire est la matérialisation du titre de transport sur un support (papier, magnétique ou télébillettique)

article 47-1 - Mise en œuvre des décisions tarifaires du STIF

La tarification est une compétence exclusive et non délégable du STIF.

Le STIF définit la politique tarifaire et fixe les tarifs publics des titres de transport en Ile-de-France. Ces tarifs publics, ainsi que leurs règles d'usage, sont notifiés par le STIF à la SNCF. Le STIF publie ses décisions à chaque changement de tarif.

Le STIF décide de la création des nouveaux titres de transport et des produits tarifaires, et de l'évolution des titres de transports et produits tarifaires existants, en tenant compte des délais de mise en œuvre discutés entre le STIF et l'ensemble des transporteurs concernés :

- il nomme les titres et les produits tarifaires ;
- il définit leurs visuels en tenant compte des contraintes techniques des exploitants ;
- il dépose les marques associées auprès de l'INPI pour en être propriétaire ;
- il fixe leurs tarifs ;
- il décide des conditions générales de vente et d'utilisation, en accord avec les transporteurs pour en vérifier la faisabilité.

La liste des titres existants de leurs réseaux et canaux de distribution est fournie en annexe IV-A-1 du présent contrat. Un avenant à ce contrat est établi pour compléter cette liste à chaque création de titre ou de produit tarifaire.

Le STIF décide de toute évolution tarifaire (gamme de titres, prix client, etc.).

La SNCF assure en tant que de besoin un rôle de conseil et d'études dans le domaine de la tarification. Elle propose au STIF les évolutions tarifaires qui lui paraissent souhaitables, qu'il s'agisse de l'adaptation du niveau de prix des titres existants, de la suppression de certains d'entre eux ou de la création de titres nouveaux.

Elle propose au STIF, pour ces nouveaux titres, des contributions aux spécifications générales (fonctionnelles et techniques) et aux conditions générales de vente et d'utilisation qui lui paraissent souhaitables. Elle contribue en étroite collaboration avec le STIF, à l'estimation des différents impacts (notamment sur les comportements des voyageurs, les évolutions de recettes et de trafic et les systèmes propres à la SNCF) de chaque mesure proposée par le STIF.

Elle participe au lancement, au suivi et à l'exploitation des enquêtes de comportements décidées par le STIF et nécessaires aux évaluations et à l'établissement des réformes tarifaires. Ces enquêtes sont financées par le STIF, sauf dispositions contractuelles contraires.

Si ces évolutions tarifaires ont un impact sur les systèmes de distribution, de contrôle et de validation de la SNCF (ou de ses prestataires), la SNCF est associée aux études.

La SNCF s'engage à appliquer l'ensemble des décisions tarifaires du STIF en adaptant ses systèmes de vente.

La mise en œuvre de certaines décisions demande des développements sur des systèmes ou des équipements. Dans ce cas, le STIF et la SNCF se concertent pour en déterminer les modalités.

En cas de réforme majeure de la tarification, nécessitant des développements importants du système de distribution et de validation, le STIF et la SNCF examinent ensemble la mise en place d'une convention spécifique.

Les modifications de prix publics sont notifiées par le STIF à la SNCF au plus tard 15 jours avant la date de vente du produit tarifaire concerné accompagnées de tout élément nécessaire à leur application. Par exception à cette disposition contractuelle, les décisions relatives aux titres Imagine'R applicables à l'année n/n+1 doivent être communiquées avant le 31/03/n.

article 47-2 - Informations à communiquer au STIF

La SNCF s'engage à fournir au STIF :

- un tableau de bord mensuel commenté sur les ventes avant le dernier jour du mois suivant, comprenant pour chaque titre :
- les ventes globales, tous transporteurs, en nombre et en valeur ;
- les ventes SNCF en nombre et en valeur ;
- les recettes directes de la SNCF ;
    - telles que décrites dans l'annexe sur les ventes VI-3.
- un bilan annuel, remis au plus tard le 31 mars de chaque année, comprenant :
    - les ventes mensuelles SNCF de passes Découverte, en nombre ;
    - les recettes annuelles par actes de SAV payant, en nombre, en valeur, par type et par lieu ;
    - les éventuelles recettes de frais de dossier, dans l'hypothèse où certains futurs produits tarifaires vendus par la SNCF en comporteraient ;
- Les ventes détaillées par canal de distribution, par catégorie de titres, par gare en indiquant la typologie de gares figurant dans l'annexe II-B-1.

Les données sont fournies sous format Excel.

Pour répondre à ses besoins statistiques propres, le STIF s'appuiera sur les données de vente collectées par les systèmes d'informations des exploitants franciliens. Le STIF pourra demander, au maximum deux fois par an, que la SNCF constitue une base de données détaillée par acte de vente et par catégorie d'actes de vente. Les paramètres renseignés pourront être le produit tarifaire vendu - avec pour la billetterie banlieue l'origine/destination - ou le type d'acte SAV, le tarif, la date et l'heure ou la tranche horaire de vente, le lieu de vente ou une typologie de lieux de vente, l'équipement de vente ou une typologie des équipements, le type et le mode de paiement.

Pour expliciter sa demande, le STIF formalisera sa demande par une expression de besoins. Des échanges entre le STIF et la SNCF pourront avoir lieu pour adapter et préciser la demande.

L'absence de transmission par la SNCF, six mois à compter de l'expression de besoins du STIF, des données répondant à l'expression de besoins transmise, si elle n'est pas justifiée par des raisons techniques, donnera lieu au paiement par la SNCF d'une pénalité de 50 000 €.

article 48 - Obligations relatives aux supports des titres de transport

article 48-1 - Mise en œuvre des décisions du STIF relatives aux supports des titres de transport

Le STIF décide des supports sur lesquels les titres de transport sont déclinés, après consultation de la SNCF pour en vérifier la faisabilité :

- il nomme les supports ;
- il définit leur visuel en tenant compte des contraintes techniques des exploitants ;
- il dépose les marques associées auprès de l'INPI pour en être propriétaire ;
- il définit leurs spécifications générales (fonctionnelles et techniques) ;
- il définit les conditions générales de vente et d'utilisation, en accord avec les transporteurs pour en vérifier la faisabilité.

La SNCF applique l'ensemble des décisions du STIF relatives aux supports des titres de transport. Elle s'engage en particulier à acheter les supports nécessaires à la distribution des titres en coordination avec la RATP.

La SNCF assure, autant que de besoin, un rôle de conseil et d'études. Elle propose au STIF des contributions aux spécifications générales (techniques et fonctionnelles) des supports qui lui paraissent souhaitables, qu'il s'agisse de l'introduction de nouveaux supports, de la suppression de supports existants ou de l'amélioration des supports en circulation en termes de services offerts.

La SNCF fournit au STIF, et au plus tard le 31 décembre 2012, tous les éléments fonctionnels et techniques qui sont utilisés pour assurer l'homologation des supports distribués dans le cadre du présent contrat.

Le STIF élabore un nouveau visuel applicable pour tous les passes télébillettiques, et dont les spécifications générales sont définies en annexe IV-A-3.

La SNCF s'engage à émettre des passes conformes aux spécifications de l'annexe IV-A-3 au plus tôt et avant le 1er juillet 2013.

article 48-2 - Informations à communiquer au STIF

La SNCF fournit, chaque année, dans le cadre du comité de suivi « billettique » STIF-SNCF tel que décrit en annexe IV-A-2 :

- la liste des types de supports en circulation avec les fournisseurs des dits supports et leur identification commerciale et technique ;
- pour l'ensemble des types de supports en circulation et pour chaque nom commercial du support :
  - le nombre de passes en circulation ;
  - le nombre de passes émis dans l'année,
  - les caractéristiques techniques des passes émis (nom du masque, protocole RCTIF activé, type de sécurité activée) à partir de 2013.
  - la durée de vie estimée d'un passe émis dans l'année.
  - les quantités commandées annuellement.
- La liste des marchés passés dans l'année relatifs à l'acquisition de supports, ainsi que les marchés programmés. A chaque nouveau marché, la SNCF communique au STIF les documents relatifs au cahier des charges de l'appel d'offres du dit marché et informe le STIF au jour de la notification des titulaires sélectionnés. Ces informations sont confidentielles.
- Le coût d'achat par type de passe.
- chaque année dans le cadre du bilan annuel :
  - les quantités distribuées mensuellement dans ses canaux par type de support et par canal avec à minima le niveau de détail du tableau 2 de l'annexe IV-A-1.

article 49 - Gestion des produits tarifaires

article 49-1 - Dispositions générales

Un réseau de distribution s'entend comme un ensemble d'intermédiaires permettant la commercialisation de produits tarifaires. Un canal de distribution est l'outil technique utilisé par un réseau de distribution.

Conformément à l'article 1er de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959, « le STIF définit les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation des services ». La distribution des titres fait partie de ces services.

La SNCF est en charge de mettre en œuvre les moyens et les procédures permettant au voyageur d'acheter ou d'obtenir (pour les titres sociaux gratuits) et d'utiliser les produits tarifaires dont il a besoin, dans le respect des décisions du STIF et du présent contrat.

La SNCF assure la continuité du service de distribution de l'ensemble des produits tarifaires qu'elle commercialise selon les réseaux de distribution tels que décrits en annexe IV-A-1. Ce service inclut notamment la délivrance, la vente et l'après-vente de tout ou partie des produits tarifaires.

La SNCF distribue les produits tarifaires listés en annexe IV-A-1 au présent contrat, dans les conditions décrites dans l'article 49-2 -ci-dessous.

La SNCF n'est pas tenue d'assurer un service après vente concernant les titres vendus hors du périmètre du présent contrat ou par un réseau de distribution non agréé par le STIF.

Les actes de distribution des produits tarifaires communautaires, nécessitant une action conjointe de l'ensemble des transporteurs sont définis selon l'article 52 -.

Le STIF encourage la SNCF à innover, afin de fournir aux voyageurs des services de meilleure qualité, plus fiables, plus simples d'utilisation, et à moindre coût.

Afin de garantir une cohérence sur le territoire de l'Ile-de-France et en tant qu'organisateur de l'intermodalité et de l'interopérabilité des systèmes de transport, le STIF est associé à l'expérimentation des innovations, dans le respect de la confidentialité des propositions de la SNCF, de son savoir-faire et de la propriété intellectuelle. Dans ce cadre, le STIF s'engage à ne pas divulguer à des tiers les informations liées à la propriété intellectuelle de la SNCF, relevant des expérimentations et innovations menées.

article 49-2 - Vente des produits tarifaires dans les gares, stations et points d'arrêts exploités par la SNCF en Ile-de-France

Dans les gares Transilien (RER et train), stations de tramway, et points d'arrêts qu'elle exploite, la SNCF organise la vente dans ses gares et stations à l'aide de :

- guichets de vente,

- guichets multiservices, qui pourraient être déployés à l'issue d'une expérimentation à mettre en œuvre,
- automates de vente,
- agences commerciales.

Chaque lieu de vente est équipé d'un ou plusieurs moyens de vente, propriété de la SNCF, et décrit et présenté annuellement au Comité Billettique conformément à l'annexe IV-B-1.

Le STIF pourra demander à la SNCF de procéder à un habillage visuel des mobiliers comportant visiblement le logo Navigo afin que le voyageur identifie clairement les lieux de services liés au passe Navigo.

Les configuration-types des espaces de vente sont décrites en annexe IV-B-4.

Les équipements de vente utilisés par la SNCF sont décrits en annexe IV-B-1.

La vente des produits tarifaires valables en Ile-de-France dans ces lieux est réalisée par la SNCF selon les modalités décrites dans le présent article.

1/ Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise

La SNCF assure à tout voyageur:

- la possibilité d'acquérir, sur la totalité de la période d'ouverture des réseaux et dans tout lieu de vente attaché aux réseaux SNCF, le titre de transport correspondant au déplacement en Ile-de-France qu'il souhaite effectuer:
  - au départ et à destination de n'importe quelle gare du réseau Transilien ;
  - au départ de la gare où il se trouve et à destination de n'importe quelle gare ou station du réseau RATP ;
- Et dans les conditions d'ouverture du service définie à l'annexe II-B-1.
  - la possibilité de régler ses achats à tout guichet en carte bancaire, monnaie, billet, chèque mobilité et chèque bancaire.

La SNCF exploite au minimum 970 automates de ventes (ART) en optimisant leurs lieux d'implantation d'une manière dont elle rend compte annuellement au STIF.

La SNCF s'assure de la capacité pour tous les publics d'acheter un titre aux automates de vente, par l'accompagnement du voyageur lorsque cela est possible. Le STIF souhaiterait que la SNCF étudie la possibilité d'une mise en relation avec un agent en cas de besoin.

Cette étude fera l'objet d'un cahier des charges précis auquel le STIF contribuera.

La SNCF s'engage à travailler avec les autres transporteurs pour définir des interfaces de vente harmonisés pour les différents canaux de distribution.

La SNCF organise, dans la mesure du possible, des services complémentaires de vente en période de forte affluence pour garantir au voyageur un délai raisonnable d'attente pour obtenir un titre de transport.

La SNCF réalise, dans la mesure du possible, des services d'assistance à la vente complémentaires saisonniers à destination des touristes dans les stations et gares qui connaissent un fort trafic touristique

La description des produits tarifaires vendus par chacun des équipements est précisée en annexe IV-A-1.

La SNCF vend à bord des bus Noctilien des tickets d'accès à bord, et à bord des lignes de bus de jour et d'extrême soirée des billets origine-destination.

2/ Informations à communiquer au STIF

La SNCF s'engage à fournir au STIF les informations suivantes :

- la liste des gares ou stations attachées au réseau Transilien exploitées par la SNCF avec la description des équipements de vente et leur volumétrie, telle que décrites en annexe IV-B-4 ;
- la liste des équipements de distribution, en service sur le réseau Transilien SNCF, tels que décrits en annexe IV-B-1

3/ Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

disponibilité des automates de vente (ART).

article 49-3 - Vente des produits tarifaires hors Ile-de-France et sur Internet

1/ Ventes hors Ile de France

La SNCF distribue tout ou partie de certains produits tarifaires franciliens dans certaines gares situées hors des limites géographiques de la région Ile-de-France. L'annexe IV-B-2 liste l'ensemble de ces gares, ainsi que les produits tarifaires qui y sont vendus. L'annexe IV-B-1 décrit les équipements permettant la distribution de ces produits dans ces gares.

L'ouverture et la fermeture de chaque point de vente doivent faire l'objet d'une information préalable au STIF dans le cadre du comité de suivi « billettique ».

2/ Ventes sur Internet :

Le site www.transilien.com renvoie au portail www.navigo.fr pour toutes les opérations de vente à distance, de gestion ou de souscription des produits distribués sur support Navigo.

3/ Informations à fournir au STIF :

Les chiffres de vente par type de canal hors Ile-de-France et sont communiqués annuellement au STIF.

article 50 - Service après-vente des produits tarifaires assurés par la SNCF

Cet article décrit les obligations de la SNCF en matière de SAV dans ses gares, stations et points d'arrêt.

1/ Niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise

La SNCF met en œuvre les procédures et outils nécessaires au bon traitement des différentes actions de service après-vente (SAV) permettant au voyageur déjà en possession d'un titre, mais confronté à un problème technique sur son support, une erreur d'achat, ou tout autre problème, de pouvoir entreprendre dans les meilleures conditions et délais son voyage.

A cette fin elle dispose du réseau de SAV suivant :

- les guichets pour les titres magnétiques et les opérations simples de SAV (Navigo) ;
- des agences pour l'ensemble des opérations de SAV Navigo ;
- des services clientèles back-office qui traitent notamment des demandes de remboursement ;

L'annexe IV-B-3 décrit les différents actes de souscription et SAV, ainsi que les lieux où ils sont réalisés.

La SNCF s'engage à exploiter les lieux de vente et agences dont la liste est fournie dans l'annexe IV-B-4 qui décrit :

- leur localisation ;
- les actes effectués ;
- les horaires d'ouverture.

La SNCF informe préalablement le STIF de toute ouverture ou fermeture d'agences SNCF ou de guichet multiservices dans ses emprises.

La SNCF peut faire évoluer ses canaux de distribution en veillant au maintien du niveau de service offert aux voyageurs notamment en matière de présence humaine.

Le STIF est tenu informé annuellement des créations et évolutions des agences et guichets de la SNCF.

Les équipements de SAV utilisés par la SNCF sont décrits en annexe IV-B-1.

2/ Informations à communiquer au STIF

La SNCF fournit de annuellement :

- les nombres d'actes–de SAV et de souscription par type, par mois, par canal et par lieu de vente avec à minima le niveau de détail de l'annexe IV-B-3 ;

article 50-2 - Mise en œuvre de nouveaux services

Le STIF souhaite que les nouveaux services de vente/distribution de produits tarifaires télébillettiques soient, par principe, communautaires.

Les objectifs du STIF et de la SNCF en matière de développement de nouveaux services sont les suivants :

- une qualité de service améliorée ;
- une image de transports publics modernes, en phase avec l'évolution des services dans la ville ;
- une communication compréhensible et une interface homme machine cohérente vis-à-vis des voyageurs ;
- un traitement équitable de l'ensemble des voyageurs ;
- une maîtrise des coûts de développement et d'exploitation sur l'ensemble de l'Ile-de-France.

Aucune expérimentation de nouveau service ne peut être réalisée sans accord préalable du STIF.

1/ Conditions d'expérimentation

Tout test ou expérimentation concernant un nouveau service ou une nouvelle technologie ayant un impact prévisible sur le service offert aux voyageurs (en termes d'offre, de qualité de service, de tarification ou de vente de titre) fait l'objet d'une concertation avec le STIF préalable à toute mise en œuvre.

Cette concertation a pour objectifs :

- d'associer le STIF à l'expérimentation ;
- de confirmer l'intérêt de l'expérimentation vis-à-vis de la politique de distribution des produits tarifaires du STIF ;
- de vérifier que ce test est conforme aux exigences de service aux voyageurs définies par le STIF dans le cadre du présent contrat ;
- de rendre cohérentes et coordonner les différentes initiatives ;
- de limiter les investissements redondants ;
- d'assurer une connaissance partagée de l'état de l'art entre le STIF et la SNCF ;
- d'indiquer les normes et standards utilisés ou nécessaires à des développements interopérables et pérennes.

Cette concertation prend également en compte les contraintes de confidentialité vis-à-vis des autres transporteurs.

Elle repose sur une démarche en trois temps :

Réunion de présentation par la SNCF du concept et des objectifs de l'expérimentation avant son lancement ; remise d'un dossier de présentation de l'expérimentation (thème, panel, planning, liste des partenaires, budget, plan de communication, conditions de généralisation éventuelle). Remarques du STIF et demande de recadrage de l'expérimentation afin qu'elle soit en phase avec sa politique de distribution des produits tarifaires et coordonnée avec d'éventuelles démarches parallèles. Plusieurs expérimentations pourront être lancées en parallèle avec différents transporteurs dès lors qu'elles sont basées sur des périmètres différents, dans le cadre d'une approche fonctionnelle et technique ainsi que d'une communication cohérente. Le STIF, dans le cadre de sa mission de coordination et dans le respect des règles de confidentialités définies dans la convention, peut proposer la mutualisation des moyens mis en œuvre afin de favoriser la coopération entre les transporteurs, de diminuer les coûts d'investissement, de choisir les solutions les mieux adaptées aux besoins, de favoriser la lisibilité des moyens de vente pour les utilisateurs et d'anticiper la bonne interopérabilité des systèmes. Dans le cas de périmètres fonctionnels proches mais de démarches différentes, notamment en termes d'ergonomie, une évaluation comparative des résultats pourra être demandée.

Dans l'hypothèse d'un accord, une convention d'expérimentation définissant le périmètre fonctionnel et technique de l'expérimentation, la durée et le planning prévisionnels et les conditions de mise en œuvre est signée. Toute expérimentation est limitée dans le temps et les moyens (physiques et logiciels) mis en œuvre sont démontables à la fin de l'expérimentation.

Bilan de l'expérimentation. A l'issue de l'expérimentation, la SNCF en présente les résultats au STIF, ainsi qu'éventuellement aux autres transporteurs concernés. Le STIF, conjointement avec les transporteurs, décide des suites à donner à cette expérimentation. En particulier une nouvelle phase d'expérimentation réalisée sur un périmètre plus large et susceptible d'associer l'ensemble des transporteurs peut être décidée.

Une fois le retour d'expérience réalisé et partagé et après concertation, un avenant au présent contrat détermine, le cas échéant, les modalités de généralisation de l'expérimentation.

2/ Conditions de généralisation

Les expérimentations ne conduisent pas systématiquement à une généralisation du ou des services étudiés.

Toute mise en œuvre d'un nouveau service ou d'une nouvelle technologie ayant un impact prévisible significatif sur le service offert aux voyageurs doit faire l'objet d'un accord ente les deux Parties, et fait l'objet d'un avenant au présent contrat.

La SNCF ne peut se voir imputer les coûts induits par les initiatives d'autres transporteurs, sans accord entre elle-même, le STIF et l'ensemble des autres transporteurs. A titre d'exemple, ces coûts peuvent aussi bien être des coûts de développement, d'intervention sur les équipements que de service après vente.

article 50-3 - Modalités de vente sur les Guichets Automatiques Bancaires et sur Internet

Les conditions dans lesquelles la SNCF est autorisée à distribuer des titres sur les guichets automatiques bancaires et sur internet sont reprises dans le cadre des dispositions communautaires des annexes IV-B-8 et IV-B-10.

article 50-4 - Vente via d'autres canaux de distribution

Le STIF souhaite optimiser les ressources et les moyens de vente communautaire pour favoriser la lisibilité de la distribution et l'achat des titres à distance. Cette démarche communautaire est coordonnée par le STIF et fait l'objet d'avenants au présent contrat signés conjointement par tous les transporteurs.

La vente par la SNCF sur un canal de distribution non prévu contractuellement entre le STIF et la SNCF entraine des pénalités d'un montant forfaitaire de 100 000€ HT par mois entamé plafonnées à 1 000 000 €. Ces pénalités seront déduites des compensations versées à la SNCF au titre du contrat.

article 51 - Lutte contre la fraude (validation, contrôle, sécurité billettique)

article 51-1 - Principes généraux

1/ Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise

Le STIF fixe les objectifs généraux de la lutte contre la fraude et définit plus particulièrement les exigences minimales de sécurité billettique (voir article 53 -) en concertation avec les transporteurs. La SNCF fait ses meilleurs efforts pour lutter contre la fraude sur les réseaux de transport qu'elle exploite.

Le voyageur doit percevoir l'usage des transports en commun franciliens comme un service public envers lequel il a certaines obligations, et notamment celle d'être en possession d'un titre valable et validé.

La SNCF met en œuvre l'ensemble des moyens nécessaires~~,~~ pour répondre à cette exigence du STIF en termes de communication, de qualité de service, de validation et de contrôle. La tarification jouant un rôle important dans la lutte contre la fraude, la SNCF conseille au mieux le STIF sur les évolutions tarifaires utiles.

Compte tenu de l'interdépendance des réseaux, il est utile de coordonner les politiques de lutte contre la fraude et d'harmoniser les règles et pratiques dans ce domaine, notamment en termes de régularisation des contrevenants et de règles de validation. La SNCF s'engage à collaborer efficacement avec les autres exploitants franciliens. Le STIF interviendra autant que nécessaire s'il constate que les transporteurs ne sont pas parvenus à une harmonisation efficace des pratiques.

Les objectifs de taux de fraude, dont la méthode de calcul figure dans l'annexe IV-B-5 sont fixés pour chacune des 13 lignes Transilien et la ligne de tram-train, en fonction des résultats à fin 2011 et des particularités de chaque sous-réseau.

La SNCF met en œuvre, au-delà de la tarification, de la communication, ou de la qualité de service :

- un système de validation de titres de transport disponible, et des règles de validation pertinentes définies conjointement avec le STIF ;
- des procédures de contrôle fondées sur la prévention, l'équité de traitement des voyageurs, la dissuasion et la répression ;
- un système et des règles de sécurité billettique (télébillettique et magnétique) permettant de lutter principalement contre la fraude technologique ;
- une communication pertinente et cohérente, ayant pour objectif d'inciter les voyageurs à être en règle, à l'aide notamment d'actions de prévention.

La lutte contre la fraude doit aussi prendre en compte les enjeux de sécurité billettique, dont l'objectif est de lutter contre la fraude technologique et organisée (création de faux titres, utilisation usurpée de titres volés …).

Elle s'appuie notamment sur des outils techniques, des procédures, et une organisation communautaire (voir articles 51-4 et 52).

2/ Informations à communiquer au STIF

Chaque année la SNCF communique au STIF le taux de fraude par ligne. Les modes de contrôle et de calcul de cet indicateur sont précisés dans l'annexe IV-B-5.

article 51-2 - Validation

1/ Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise

Pour voyager sur les réseaux de transport collectifs franciliens, tout voyageur doit être muni d'un titre de transport validé correspondant au trajet qu'il effectue.

La validation du titre de transport doit être systématique à l'entrée, quel que soit le mode de transport utilisé par les voyageurs.

Dans les gares équipées de lignes de contrôle, la SNCF assure que ces lignes de contrôle sont fonctionnelles et constituent un passage obligatoire pour les voyageurs. Pour ce faire, la SNCF met à disposition des voyageurs :

- les informations susceptibles de sensibiliser le voyageur à la validation, de lui rappeler les règles et risques encourus en cas de non-validation ;
- des équipements de validation en état de bon fonctionnement.

Les équipements de validation utilisés par la SNCF sont décrits dans l'annexe IV-B-6, qui précise leur type, leurs fonctionnalités et leur lieu type d'installation.

Le dimensionnement de toute installation doit être adapté aux flux de voyageurs à chacun des points d'entrée des réseaux.

2/ Informations à communiquer au STIF

La SNCF communique annuellement au STIF, dans le cadre du comité billettique dans une note confidentielle :

- la description du parc des équipements de validation conformément à l'annexe IV-B-6 ;
- la disponibilité des équipements de validation (qui fait l'objet d'un indicateur suivi dans le cadre du système qualité)

article 51-3 - Contrôle

1/ Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise

La SNCF met en œuvre des procédures de contrôle efficaces, permettant de dissuader et de réprimer tout acte de fraude, sur la base d'un taux de contrôle global minimum de voyageurs, sur l'ensemble du réseau Transilien.

La SNCF s'engage sur un taux de contrôle de 2,5%.

Le mode de calcul du taux de contrôle est défini dans l'annexe IV-B-5.

La description des équipements de contrôle est précisée à l'annexe IV-B-7.

2/ Informations à communiquer au STIF

Dans le cadre du comité de suivi billettique, la SNCF propose les aménagements nécessaires à sa stratégie de contrôle, afin de la rendre plus efficace en fonction des évolutions constatées l'année précédente.

Chaque année, la SNCF communique au STIF le taux de contrôle effectif sur l'ensemble du réseau Transilien et par ligne.

article 51-4 - Système billettique SNCF

1/ Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise

La SNCF met en œuvre un système billettique assurant les fonctionnalités de distribution des produits tarifaires et de lutte contre la fraude et répondant aux exigences techniques, fonctionnelles et de sécurité attendues par le STIF selon le présent contrat.

2/ Informations à communiquer au STIF

La SNCF fournit le schéma d'architecture commenté de son système billettique pour l'ensemble de ses fonctionnalités, dans une note confidentielle, et qui fera l'objet d'une signature d'un engagement de confidentialité et de non divulgation d'informations par chacun des interlocuteurs désignés par le STIF. La signature de cet engagement est renouvelée à chaque modification dudit système.

La SNCF tient informé le STIF de toute évolution majeure de son système.

article 52 - Gestion communautaire

article 52-1 - Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires

1/ Principe Général

Certains produits tarifaires sont gérés en commun par les exploitants des services de transports publics de voyageurs. La SNCF participe à la gestion communautaire de ces produits tarifaires.

L'annexe IV-B-8, commune aux contrats entre le STIF et les transporteurs, définit les services de distribution, de vente et d'après vente exploités de manière communautaire et leurs modalités d'organisation.

2/ Conventions spécifiques

Certains produits tarifaires, gérés en commun par les exploitants des services de transports publics de voyageurs, en raison de leur spécificité, n'entrent pas dans le cadre de l'annexe IV-B-8, mais font l'objet de conventions spécifiques passées entre l'ensemble des transporteurs concernés, la personne morale bénéficiaire de ces produits, et le STIF.

3/ Informations à communiquer au STIF

La SNCF communique au STIF toutes les conventions qui la lient à Comutitres ou à d'autres transporteurs d'Ile de France en lien avec la distribution des titres ;

article 52-2 - Charte du système télébilletique Navigo

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 2012».

La SNCF adhère à la charte du système télébillettique NAVIGO 2012, jointe en annexe IV-B-9 du présent contrat, et s'engage à la respecter. Elle s'engage, en outre, à en faire appliquer les exigences à toute personne, physique ou morale, avant de l'autoriser 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 53 - Sécurité du Système NAVIGO

La SNCF assure, en association avec la RATP, la gestion opérationnelle de la sécurité du système Navigo selon les modalités d'action définies dans l'annexe IV-B-11, jointe au présent contrat, dès lors que la RATP a approuvé la prise en charge de cette responsabilité et cette annexe dans les mêmes termes. Les deux entreprises sont alors conjointement responsables des impacts liés aux failles de sécurité qui ne peuvent pas être attribuées à un transporteur particulier.

Dans le cadre de cette mission, la RATP et la SNCF s'engagent à renforcer et maintenir la sécurité des produits et systèmes billettiques NAVIGO. À cette fin, elles définiront une série de mesures d'ordre technique et organisationnel :

- Mise à jour du Référentiel Fonctionnel Sécuritaire NAVIGO ;
- Évolution des supports cartes et des modules de sécurité (SAM), notamment pour l'implémentation de nouvelles cryptographies ;
- Réflexions sur l'architecture d'implantation et le cycle de vie des SAM ;
- Évolution des outils de veille et de lutte contre la fraude technologique ;
- Suivi des travaux de standardisation et normalisation relatifs à la sécurité billettique ;
- Organisation de Comités de Sécurité pour le pilotage des mesures adoptées.

- Chaque transporteur sera responsable de l'application à ses systèmes billettiques des mesures et règles de sécurité décidées par le Comité de Sécurité Navigo.

Chaque transporteur sera responsable de l'application à ses systèmes billettiques des mesures et règles de sécurité définies communément dans le cadre des travaux cités ci-dessus.

La SNCF mettra en œuvre l'évolution des supports et des cartes prévues dans l'annexe IV-B-11. Pour les évolutions touchant aux investissements, elles feront parties des arbitrages du PQI.

article 54 - Evolution des architectures systèmes billettiques SNCF

Le STIF étudie des scénarios d'évolutions tarifaires et de migration télébillettiques des titres de transport sur support magnétiques. La SNCF s'engage à réaliser les études d'architectures des systèmes billettiques que le STIF sera amené à lui demander, sous réserve des financements correspondants.

CHAPITRE II - ETUDES ET SUIVI DU TRAFIC VOYAGEURS

article 55 - Transmission au STIF des études réalisées par la SNCF

Les articles 55-1 à 55-3 concernent les études réalisées par la SNCF en Ile-de-France, et dont elle est propriétaire.

article 55-1 - Etudes relatives à l'amélioration ou à l'extension de l'offre de transport

La SNCF informe et transmet au STIF, dans les limites fixées par le présent contrat, les études qu'il lui a commanditées ou qu'elle a réalisées dans le cadre de comités techniques sur :

- le diagnostic des conditions d'exploitation d'une ligne (audit de l'état technique des installations et matériels, enquêtes clients, analyses diverses d'état des lieux…) ;
- l'amélioration de l'offre ou de la qualité de service d'une ligne;
- la création d'une nouvelle ligne ou l'extension d'une ligne existante.

La SNCF communique au STIF au 4ème trimestre de l'année n-1, le programme annuel prévisionnel des études de l'année n ainsi que les rapports finaux de ces études dès leur achèvement et au plus tard au 1er trimestre de chaque année.

Ces études sont lancées par la SNCF en autonomie mais en informant le STIF préalablement à leur lancement dans un délai de 15 jours minimum, par courrier adressé à la direction générale.

Les résultats de ces études (exemple : évolution des gares, modernisation d'équipements de lignes de train, télébilletique, etc.) sont transmis au STIF et ne sont pas publiés ou transmis à autrui sans l'accord écrit du STIF.

Les études lancées par la SNCF et portant sur la création de lignes nouvelles sur le réseau ferré ou leur extension, ainsi que les aménagements lourds de ligne existante, font l'objet d'une saisine préalable du STIF avant engagement d'étude.

article 55-2 - Etudes de mobilité des Franciliens

La SNCF transmet au STIF les études réalisées sur le sujet de la mobilité des Franciliens.

article 55-3 - Les études concernées par cet engagement sont plus particulièrement celles qui ont trait aux thèmes suivants :

- comportements de mobilité des Franciliens
- nouvelles mobilités
- modes actifs (marche et vélo).
- …

La SNCF communique au STIF au 4ème trimestre de l'année n-1, le programme annuel prévisionnel des études de mobilité de l'année n ainsi que les rapports finaux de ces études dès leur achèvement et au plus tard au 1er trimestre de chaque année.

Le STIF est informé et convié aux présentations faites des résultats intermédiaires et finaux.

Le STIF pourra demander à la SNCF une présentation de ces résultats dans le cadre des réunions qu'il anime.

article 56 - Suivi du trafic par comptages et enquêtes origine - destination

Sur la durée du contrat, la SNCF réalise les enquêtes origine – destination et les comptages nécessaires à une connaissance détaillée sur son réseau du trafic, de sa structure et de son évolution.

article 56-1 - Comptages et enquêtes origine - destination

Une liste prévisionnelle des lignes et des gares qui feront l'objet de comptages ou d'enquêtes au cours de l'année n sera établie conjointement par la SNCF et le STIF au 3ème trimestre de l'année n-1.

L'ensemble des lignes seront comptées au moins une fois sur la période du contrat.

La SNCF communique au STIF après chaque actualisation et au plus tard au 1er trimestre de l'année n, les comptages et enquêtes origine-destination de l'année n-1.

Les rapports d'analyse et les fichiers de comptages et d'enquêtes sont transmis au STIF après consolidation.

Pour les comptages des montants dans les trains, un document annuel synthétique sera fourni au plus tard à la fin du 1er trimestre de l'année (n+1).

La SNCF réalise :

des comptages exhaustifs train par train (ou autocars) des montants / descendants par gare, par sens et par mission, pour un jour ouvrable, un samedi et un dimanche, précisant l'heure, l'origine et la destination du train, le type de matériel, sa composition, le nombre de places (totales/assises), etc.

des comptages des entrants en gare pour un jour ouvrable moyen dans la période horaire la plus dimensionnante. Les données sont fournies avec la date de réalisation des comptages correspondants, puis chaque année avec la dernière actualisation des comptages.

des enquêtes origine - destination par ligne, précisant pour chaque individu interrogé les communes d'origine et de destination, les gares d'origine et de destination, les modes de rabattement et de diffusion, le motif de déplacement, la tranche horaire du déplacement, la fréquence du déplacement, le titre de transport utilisé, les caractéristiques de l'individu, le poids pour redresser lesrésultats etc.

Sur la base des comptages réalisés et sur demande ponctuelle, la SNCF fournit au STIF :

- sous un format pdf, les serpents de charge avec les valeurs de montants descendants par gare, par sens, par type de jour (un JOB, un samedi et un dimanche), sur la journée, à l'heure de pointe du matin et du soir et à l'heure creuse.

De plus, la SNCF fournit au STIF : les résultats des comptages automatiques effectués sur les lignes équipées des systèmes nécessaires. Les conditions de réalisation de ces comptages et de fourniture des résultats sont détaillées dans la convention en date du 4 novembre 2010 intitulée « Convention de financement entre le STIF et la SNCF relative au déploiement des systèmes de comptage automatique ds voyageurs dans les trains et l'équipement de systèmes de transmission de données sol-train ».

article 56-2 - Transmission des informations

Pour l'ensemble des données de trafic transmises au STIF, la SNCF communique les lexiques et les notes méthodologiques permettant de comprendre le mode de construction des données et leurs limites de validité à chaque changement méthodologique.

Par ailleurs, pour ce qui concerne les enquêtes et les comptages, le STIF est associé aux évolutions méthodologiques éventuelles concernant leur mode de recueil et de réalisation ; aucune modification méthodologique ne pourra être réalisée sans concertation avec le STIF.

Les fichiers de résultats des comptages et des enquêtes sont transmis au STIF dans un format Excel et sont accompagnés d'un lexique. Pour chaque type de données transmises (enquête, comptage), le mode de recueil et de consolidation des données fait l'objet d'une note méthodologique transmise au STIF à l'entrée en vigueur du contrat.

L'ensemble des données listées à l'article 56-1 seront transmises par mail ou par courrier, à la Direction des Affaires Economiques et Tarifaires du STIF, Division Etudes Générales selon la périodicité indiquée, ou après chaque mise à jour.

Avec la contribution de la SNCF et de l'ensemble des opérateurs de transport, le STIF met en œuvre des référentiels de transports franciliens (arrêts et tracés) dans le cadre du schéma directeur d'information voyageurs et en particulier pour l'amélioration des échanges de données « information voyageurs » (Annexe II-A-1 du présent contrat).

Dans le cadre de la transmission d'informations autres que celles visées à l'Annexe II-A-1, la SNCF propose de réaliser les études d'impact nécessaires pour envisager, à terme, l'intégration du référentiel au sein d'autres bases. Le STIF et la SNCF étudieront les modalités techniques et financières d'échanges des informations : formats de données, système de référence, système de projection, référentiel routier sous-jacent.

article 56-3 - Conditions de la mise à disposition des données du trafic et des enquêtes Origine Destination par la SNCF au STIF

Compte tenu de leur nature économique et financière et du caractère stratégique qu'elles revêtent en matière de développement commercial, certaines données du trafic issues des comptages et enquêtes réalisés par la SNCF sur les lignes du réseau Transilien (ci-après « les données du trafic ») constituent des informations protégées par le secret des affaires au sens de l'article 6 de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 modifiée et doivent, par suite, être considérées comme soustraites à l'obligation de communication à des tiers.

En conséquence, le STIF s'engage à prendre toutes les précautions et mesures nécessaires afin d'assurer la confidentialité et d'empêcher la diffusion desdites données et informations qui lui sont communiquées en application de l'article 56-1 ci-dessus.

A cet effet, le STIF prend notamment toutes les mesures nécessaires contre la désinformation, l'altération, le vol, la destruction, l'accès non autorisé, la copie ou l'utilisation frauduleuse de ces données ou informations, et s'engage à faire signer à ses préposés ainsi qu'à toute autre personne susceptible d'intervenir pour son compte dans la détention ou l'exploitation des données du trafic et des enquêtes origine Destination (OD), un engagement de confidentialité comportant les mêmes obligations que celles susmentionnées.

Sous réserve de ses obligations au titre de la communication des documents administratifs, ainsi qu'au titre de la transmission des informations à l'administration fiscale et aux juridictions administratives et financières dans le cadre de leur contrôle le STIF s'interdit de céder les données du trafic qui lui sont communiquées par la SNCF. Par ailleurs, il s'interdit de les utiliser à des fins étrangères, d'une part, à la connaissance de la fréquentation des lignes exploitées par la SNCF, la structure de leur trafic et son évolution sur la durée de l'exploitation, et d'autre part, aux besoins d'exploitation desdites données par le STIF dans le cadre de ses missions d'autorité d'organisatrice.

Ces obligations continueront de produire leurs effets pendant une période de trois ans commençant à courir à compter de la date de cessation, pour quelque cause que ce soit, du présent contrat.

En cas de manquement du STIF à tout ou partie de ses obligations contractuelles, la communication des données du trafic par la SNCF peut être arrêtée sous réserve du respect d'un délai de préavis de 30 jours, déclenché par l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception. Dans l'hypothèse où ledit manquement serait susceptible de porter atteinte à la SNCF, le délai de préavis précité peut d'office être réduit ou annulé. Cet arrêt dans la transmission des données du trafic au STIF constitue une simple mesure conservatoire dans l'attente d'un règlement du différend existant entre les Parties selon les modalités prévues à l'article 103 du présent contrat.

article 56-4 - Conditions de la mise à disposition des données de comptages et d'enquêtes du trafic voyageurs par la SNCF à des tiers

La SNCF est tenue d'informer le STIF des demandes de données qui lui sont adressées par des tiers et des suites données à ces demandes.

article 57 - Mesure globale du trafic

La SNCF communique au STIF, dès leur consolidation et avant communication publique, les statistiques mensuelles et annuelles de fréquentation globale du réseau forme d'un tableau de bord correspondant à une reconstitution des ventes de titres.

Ce tableau de bord précise mensuellement le nombre de voyages et annuellement le nombre de voyageurs.kilomètres ainsi que les données correspondantes de l'année précédente. Les tableaux de bord sont transmis sous format Excel, exploitable pour des calculs.

La SNCF transmet annuellement et avant chaque comité de ligne, la tendance annuelle de la fréquentation par ligne du réseau. Par ailleurs, la SNCF s'engage à étudier la ou les méthodologies à mettre en œuvre afin de disposer d'une estimation par ligne du trafic, avant l'issue du présent contrat.

article 58 - Indicateurs de trafic.

La SNCF participe au groupe de travail mis en place et animé par le STIF pour :

- établir une liste d'indicateurs propres à rendre compte du volume et de l'évolution du trafic - globalement, par mode et par opérateur - au regard des différentes acceptions de la notion de trafic qui auront été considérées comme pertinentes pour la communication publique du STIF ou des opérateurs de transport ;
- définir précisément chacun des indicateurs de cette liste par la caractérisation des données qui l'alimentent et la description de sa méthode de calcul.

Sur la base des travaux de ce groupe, le STIF rédige en collaboration avec les opérateurs une note méthodologique « Indicateurs de trafic » qui, après validation par le comité thématique « Questions économiques et tarifaires » au cours de l'année 2012, sera notifiée à la SNCF.

La SNCF se réfère pour sa communication publique sur le volume ou l'évolution du trafic à des indicateurs listés dans la dite note méthodologique, les principes d'alimentation et de calcul qui y sont décrits ayant été respectés.

CHAPITRE III - DONNEES DE VALIDATION TELEBILLETTIQUES

article 59 - Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise.

article 59-1 - Principes généraux

La SNCF donne au STIF un accès permanent aux données de validation des titres télébillettiques collectées sur les équipements de validation Transilien, ainsi qu'aux données référentielles associées, selon les critères de qualité définis dans l'annexe IV-C-1 de ce contrat et les modalités techniques décrites dans un document de spécification des transferts de données télébillettiques. Les données transmises au STIF pourront ultérieurement concerner l'ensemble des données de validation.

La SNCF et le STIF respectent les contraintes imposées par la Commission nationale informatique et libertés (CNIL) dans le cadre de la remontée, de la conservation et de l'utilisation de ces données.

Ces données concernent notamment :

- les événements de validation réussie, hors validation des cartes de maintenance et de tests, et hors validations refusées ;
- les caractéristiques des produits tarifaires, objets des validations ;
- un descriptif des lignes de transport qui permette l'analyse des données de validation, en particulier : la codification des lignes et sous-lignes relative à l'offre contractuelle du présent contrat, la codification et la description des arrêts de bus (y compris leurs coordonnées géographiques), des gares et des stations.

article 59-2 - Traitement des anomalies.

Afin d'améliorer la qualité des données remontées dans le système d'information du STIF, la SNCF s'attache à ce que les systèmes informatiques remontent dans les meilleurs délais ces données, et alerte le STIF en cas de difficultés spécifiques ou d'incidents.

En cas de difficulté technique relative à l'infrastructure de communication, le STIF et la SNCF mettent en place, pour les différents flux d'information concernés, un mode de transfert dit « dégradé ». Le « mode dégradé » est décrit dans le document de spécifications techniques des remontées de données télébillettiques. Ses modalités de mise en œuvre pourront évoluer par accord mutuel, en fonction des besoins.

Lorsque le STIF constate des variations anormales du volume de validations remontées, il les déclare à la SNCF sous 5 jours ouvrés après la journée considérée, en précisant le type d'anomalie observée (bloquante ou non bloquante) et en en donnant la description.

Selon le type d'anomalie, la SNCF s'engage à apporter une réponse puis à apporter les solutions nécessaires dans les délais suivants :

Type d'anomalie	Définition	Délai de réponse souhaitable	Délai de résolution souhaitable
Bloquante	Absence de données	2 jours ouvrés	5 jours calendaires
Non bloquante	Données manquantes	8 jours ouvrés	20 jours calendaires

Un volume inhabituel de validations remontées peut être la conséquence d'évènements exogènes ou endogènes (travaux, maintenance, sécurité, ….) ayant un impact significatif sur la fréquentation et n'est, de ce fait, pas systématiquement anormal. La connaissance de la cause permet d'évaluer si les journées concernées sont à exclure ou non du périmètre d'analyse, lorsqu'une étude est menée, ou du calcul des indicateurs et formules du présent contrat dès lors que ces derniers utilisent directement ou indirectement cette information de volume de validations remontées.

La SNCF établira donc un référentiel d'événements pouvant impacter le nombre de validations et s'appuyer sur cette typologie pour répondre aux différentes demandes du STIF. Il peut s'agir :

- d'évènements / causes calendaires tels que,
  - distinction entre week-end jours de semaine,
  - jours fériés et ponts de jours fériés,
  - période de vacances scolaires
  - rentrée des classes,
  - etc. (liste non exhaustive) ;
- ou d'évènements tels que,
  - les cas de force majeure et aléas exceptionnels au sens du contrat
  - les journées de gratuité totale ou partielle
- intempéries,
- mouvements sociaux,
- manifestation ou évènement exceptionnel (foire, salon, technoparade, …),
- période de maintenance des équipements des gares,
- fermeture des gares pour travaux,
- travaux sur les lignes de contrôle.
- mise en fonctionnement de lignes de contrôle qui ne remontaient pas de données auparavant,
- etc. (liste non exhaustive).

De plus, le STIF réalise régulièrement des études et exploitations sur des données plus anciennes. Lors de ces différentes analyses, il peut arriver au STIF de constater des phénomènes dont il ne peut expliquer les variations ou les résultats. Ces phénomènes peuvent se rapporter par exemple à la qualité des données, des référentiels, … Dans tous les cas, et dans un souci commun d'améliorer la connaissance des informations remontées, le STIF et la SNCF s'engagent à essayer de répondre ensemble aux différentes interrogations, en s'alertant des phénomènes constatés et en essayant autant que possible de répondre aux demandes d'explication.

article 60 - Suivi et amélioration de la qualité des flux de données télébillettiques.

Le STIF souhaite augmenter progressivement la qualité et la quantité des remontées des données anonymisées de validation « télébillettique » afin d'utiliser ces données pour mesurer de plus en plus finement le trafic voyageurs sur les réseaux.

A cet effet, le STIF et la SNCF mesurent 4 indicateurs de qualité et de complétude des données de validations, construits tels que précisés à l'annexe IV-C-1 :

- Indicateur 1F, mesure par jour et par gare de la complétude des données remontées des pôles générateurs de trafic. Conformément aux conditions décrites dans l'annexe B15, seules les gares générant un trafic moyen et élevé sont prises en compte pour le calcul de pénalité sanctionnant un seuil inacceptable
- Indicateur 2, mesure par jour de la représentativité des données ;
- Indicateur 3, mesure par jour du délai de remontées des données ;
- Indicateur 4, mesure par année calendaire du volume des données.

Les modalités de calcul et seuils de ces indicateurs sont définies en annexe IV-C-1

Le STIF et la SNCF se rencontrent au moins une fois par trimestre dans le cadre d'un « Groupe opérationnel d'amélioration de la qualité des flux de données télébillettiques » composé à leur initiative. L'objet de ce groupe est le suivant :

- l'examen des problèmes d'horodatage et la recherche de solutions pour y remédier
- le suivi des anomalies et des actions de résolution en cours ;
- la mise à jour de l'état des gares / stations équipées selon le type d'équipement ;
- l'examen des demandes, formulées par l'une ou l'autre partie, de mise à jour des seuils du volume de données de validation, utilisés pour identifier les journées inacceptables ou incomplètes et de définition du périmètre des gares prises en compte pour le calcul de l'indicateur 1F (mesure par jour et par gare de la complétude des données remontées des pôles générateurs de trafic) ;

- la définition et la mise à jour du référentiel, établi à l'article 59-2 du présent contrat, répertoriant et caractérisant les évènements occasionnant des variations de validations
- le suivi des indicateurs de qualité contractuels, calculés par le STIF et par la SNCF qui en confronteront les valeurs
- l'examen des journées identifiées comme « incomplètes » ou comme « inacceptables » ;
- le suivi et la mise à jour du calendrier des travaux et opérations de maintenance des équipements susceptibles d'impacter le volume de validations ;
- le suivi de l'évolution des référentiels de la SNCF.

Si le groupe estime opportun de modifier le périmètre des gares prises en compte pour le calcul de l'indicateur 1F ou de modifier, pour une gare, les seuils du volume de données de validation :

- si les gares concernées sont de trafic « moyen ou élevé » tel que décrit dans les tableaux du chapitre 8 de l'annexe IV-C-1, les mises à jour, susceptibles de modifier le champ d'application des pénalités, seront prises en compte par avenant
- pour toutes les autres gares, le STIF notifiera à la SNCF la mise à jour du tableau des seuils par gare et type de jour utilisés

Ce groupe rend compte de ses travaux au comité de suivi « Billettique » qui pourra, le cas échéant, lui demander des travaux d'étude particuliers.

La SNCF fournit à l'occasion des réunions du « Groupe opérationnel d'amélioration de la qualité des flux de données télébillettiques » :

- les informations relatives aux changements apportés dans les équipements de validation, susceptibles de modifier les conditions de validation en entrée dans une gare (gare ouverte devenant partiellement fermée ou fermée, en particulier) ;
- les informations relatives aux dates de fermetures des gares en cas d'évènement particulier (travaux, fermeture définitive…) ;
- une information sur les événements qui affectent de manière significative le volume de validation.

Le STIF fournit à l'occasion des réunions du « Groupe opérationnel d'amélioration de la qualité des flux de données télébillettiques » un bilan trimestriel des indicateurs de suivi listé au début du présent article.

Le STIF peut auditer le système de remontées de données télébillettiques de la SNCF pour analyser l'intégrité des processus et des données produites, conformément aux dispositions et aux règles de confidentialité mentionnées dans le sous article « principes généraux » de l'article « information sur l'exécution du contrat »)

article 61 - Fiabilisation de l'exploitation statistique des données télébillettiques

L'exploitation des données de remontées de validation télébillettiques à l'aide du système décisionnel mis en œuvre par le STIF à cet effet, est destiné à devenir la principale source de données utilisée pour la mesure du trafic licite et la connaissance de la mobilité des usagers de titres sur support télébillettiques.

La SNCF participe au groupe de travail mis en place et animé par le STIF pour :

- identifier dans l'exploitation des données de validation les problèmes d'incomplétude ou d'incertitude de l'information susceptibles d'induire des imprécisions dommageables dans l'usage de la mesure du trafic licite et de la connaissance de la mobilité des usagers de titres sur support télébillettiques ;
- proposer, pour remédier à ces problèmes ou en limiter l'effet, des méthodes de modélisation et de redressement et/ou des dispositifs de mesure ou d'enquête complémentaires ;
- définir les modalités d'une mise en commun des données entre le STIF et les opérateurs et, par conséquent, les conditions dans lesquelles les opérateurs pourront accéder au système décisionnel d'exploitation des données de remontées de validation (SIDV) et aux bases de données qui y ont rattachées, ces conditions étant formalisées par voie d'avenant au présent contrat ; dans ce cadre, la SNCF pourra auditer le SIDV pour analyser l'intégrité des processus et des données produites
- définir les modalités précises d'application des solutions retenues et veiller à leur mise en œuvre.

Le STIF rend compte chaque semestre de l'avancée des travaux de ce groupe de travail au comité thématique « questions économiques et tarifaires ». En particulier, en 2012, le STIF présente au comité thématique « questions économiques et tarifaires » le diagnostic et les propositions du groupe en termes de solutions et d'organisation de l'accès au SIDV. Si la mise en œuvre des certaines solutions retenues implique des dispositions ayant un impact contractuel, le STIF proposera un projet d'avenant élaboré en concertation avec la SNCF.

article 62 - Mesure et amélioration du taux de validation

L'une des voies prioritaires de progrès de la qualité des informations issues de l'exploitation des données de validation est l'amélioration de la connaissance du « taux de validation » et l'augmentation de ce taux notamment lorsque l'entrée sur le réseau se fait par une « gare ouverte » (on entend par « gare ouverte », une gare où l'accès au quai n'est pas conditionné par le passage par un portail d'accès et donc non conditionné par un geste de validation). Par « taux de validation », on entend, parmi les voyageurs munis d'un titre sur support télébillettique qui devraient valider systématiquement en entrée, la part de ceux qui valident effectivement.

La SNCF aménage l'enquête pour l'établissement du baromètre de satisfaction mensuel en sorte de pouvoir en utiliser les résultats pour déterminer une estimation statistiquement acceptable :

- du taux de validation global toutes gares confondues par catégorie de titres (Navigo, ImagineR, forfaits Solidarité Transport, forfaits Gratuité Transport, forfaits zonaux Améthyste),
- du taux de validation global sur les gares ouvertes par catégorie de titres,
- du taux de validation global sur les gares fermées par catégorie de titres,
- du taux de validation par gare toutes catégories de titres confondues ; le cas échéant, notamment pour des gares générant un trafic réduit, les données relatives à plusieurs gares pourront être traitées de manière consolidée sous réserve de pouvoir considérer de manière crédible une homogénéité des pratiques de validation sur ces gares.

L'objet premier du baromètre de satisfaction mensuel de la SNCF est de mesurer comment les clients perçoivent les améliorations en termes de qualité de service, de régularité et de qualité de l'information, ainsi que leur perception de la fréquence des perturbations sur leur ligne et des conséquences de ces perturbations sur leur quotidien.

Il s'agit d'une enquête téléphonique permanente menée au fil de l'eau, auprès des clients réguliers des 14 lignes Transilien (A, B, C, D, E, H, J, K, L, N, P, R, U, T4) du mardi au samedi (sauf jours fériés et lendemain). Cette enquête prescrit des questionnaires fermés relatifs à la ligne habituelle, utilisée au moins une fois par semaine, sur le trajet et la gare habituels. Les individus interrogés sont sélectionnés à partir de la base Comutitre (SNCF, RATP et Optile) des porteurs d'un passe Navigo.

30 personnes sont interrogées en moyenne par ligne et par jour, y compris en juillet et août, en modulant en fonction du trafic de chaque ligne et en garantissant la juste répartition géographique des enquêtes pour chaque ligne chaque jour, notamment par rapport aux tronçons de desserte et zones d'actions d'information.

Le nombre d'interviews réalisés chaque mois est en moyenne de 7 100 (répartis par ligne comme indiqué ci-dessous), soit plus de 85 000 enquêtes par an.

A	385
B	625
C	1170
D	1140

E	600
H	525
J	610
K	50

L	895
N	375
P	195
R	120

U	210
T4	200

Les critères de pondération retenus pour le plan d'échantillonnage sont le sexe, l'âge, la catégorie de titres, la zone géographique de résidence en fonction des zones de chalandises des gares de montées.

Les aménagements apportés au baromètre mensuel de satisfaction consistent en particulier :

- à y inclure de façon pérenne une question complémentaire demandant à la personne interrogée si elle a validé son titre de transport à sa gare de montée,
- à identifier le type de titre utilisé (Navigo, ImagineR, forfaits Solidarité Transport, forfaits Gratuité Transport, forfaits zonaux Améthyste) par la personne interrogée (soit par question, soit par consultation de la base Comutitres en retenant le dernier titre acquis).

Le STIF et la SNCF s'accordent sur l'opportunité de regrouper des gares pour lesquelles on peut considérer qu'il y a homogénéité des pratiques de validation, au sein d'un tel groupe de gares, de traiter les données de manière consolidée et de calculer un taux de validation commun.

La SNCF met en œuvre une étude qualitative afin de mieux connaître les motifs de non validation en entrée, les facteurs qui inciteraient les clients à pratiquer plus systématiquement la validation en entrée, ainsi, que la perception par les agents de la SNCF du phénomène de non validation et des actions qui viseraient à le réduire. Cette étude consiste en l'organisation de réunions de groupe auprès d'utilisateurs fréquents et occasionnels de SNCF Transilien et auprès d'agents de la SNCF. Les réunions de groupe auprès des utilisateurs

couvrent la diversité des profils en termes de fréquence d'utilisation des TC, de situation géographique, de motifs de déplacement et de type de titre utilisé.

A la lumière de cette étude, la SNCF définit un plan d'actions détaillé sur les moyens à mettre en œuvre pour faire progresser le taux de validation ; ces moyens peuvent être de natures diverses : affichages, messages dans les gares, sensibilisation des agents de contrôle, verbalisation, … Le plan d'actions pour l'optimisation du taux de validation est présenté au comité thématique économique et tarifaire à la fin du 2e semestre 2012. Un point d'étape sur la réalisation de ce plan et les résultats obtenus sera fait annuellement au comité thématique économique et tarifaire.

Sur la base des résultats observés, en termes de taux de validation et d'évolution de ces taux, en 2013 et 2014, un groupe de travail est mis en place en 2015 pour définir les modalités d'un intéressement au trafic.

CHAPITRE IV - INCITATION A LA PERFORMANCE SUR LA QUALITE ET LE VOLUME DES DONNEES DE VALIDATION TELEBILLETTIQUES.

article 63 - Pénalités liées à la qualité des données de validation télébillettiques transmises au STIF

Des pénalités sont appliquées par journée inacceptable par année calendaire, telles que définies à l'annexe IV-C-1. Le montant unitaire des pénalités mentionnées ci-dessus est fixé à 50 000 euros HT par journée inacceptable.

Ces pénalités ne s'appliqueront pas pour les journées de perturbations exceptionnelles affectant de façon significative la production d'offre (comme les cas de force majeure, aléas exceptionnels, perturbations sociales, les mesures de gratuité, …).

L'ensemble des pénalités visées au présent article sont plafonnées à 300 000 euros HT par an.

article 64 - Intéressement au volume annuel de validations.

Compte tenu de la proportion actuelle de voyageurs munis d'un titre sur support télébillettique qui ne valident pas lorsqu'ils accèdent au réseau par une gare ouverte, une amélioration du taux de validation global est de nature à faire progresser notablement le volume annuel de validations. Le volume de validation est également susceptible de progresser par une action volontariste visant à réduire les circonstances dans lesquelles il est, par exception, possible d'accéder au réseau dans une gare fermée sans valider en entrée.

Afin d'encourager tant la progression du taux de validation dans les gares ouvertes, que la réduction des défauts de contrôle d'accès dans les gares fermées, un intéressement à la performance est calculé en fonction de la valeur de l'indicateur 4 (mesure par année calendaire du volume des données), tel que défini dans l'annexe IV-C-1.

On note R_n le résultat de l'année n et I_n la valeur de l'intéressement pour l'année n :

$$R_n = (VB'_n / VB_{2011}) - 1$$

Avec : VB_{2011} = **314 571 000**

VB_n = volume de validations en entrée (depuis la voie publique ou via une correspondance) remontées des équipements de validation de la SNCF sur l'année n.

VB'_n = volume de validations de l'année n, corrigé des ventes.

$$VB'_n = VB_n (\Sigma C_{ij,f} \ NM_{2011,ij,f} \ / \Sigma C_{ij,f} \ NM_{n,ij,f})$$

Avec : $NM_{n,ij,f}$ = Nombre de Mensualités des forfait f longs (durée >= une semaine) pour les zones ij, vendus ou distribués sur support télébillettique pour l'année n ; il est calculé à partir des déclarations mensuelles de recettes en additionnant pour le 4e trimestre de l'année n-1 et les 3 trois premiers trimestres de l'année n:

- le nombre des forfaits Navigo mois et Solidarité Transport mois ;
- le nombre des forfaits Navigo semaine et Solidarité Transport semaine multiplié par 0.2381 ;

- le nombre de mensualités pour les forfaits sur support télébillettique d'une durée supérieure à un mois.

et $C_{ij,f}$ = Coefficient de partage affecté à la SNCF des forfaits f pour les zones ij

Les règles de l'intéressement I_n de l'année n sont les suivantes :

Si : Rmax (année n) <= R_n alors : I_n = + 1,5 M€

Si : Rmin (année n) <= R_n <= Rmax (année n)

alors : I_n = (R_n – RO (année n)) / (Rmax (année n)– Rmin (année n)) * 3 M€

Si : Rmin (année n) >= R_n alors : I_n = - 1,5 M€

	RO	Rmax	Rmin
2012	1,80%	8,09%	-4,49%
2013	3,63%	9,92%	-2,65%
2014	5,50%	11,78%	-0,79%
2015	7,40%	13,68%	1,11%

La valeur des paramètres indiqués dans le tableau ci-dessus, utilisés pour déterminer l'intéressement, est fondée sur l'hypothèse d'un taux de validation global de 79.5% en 2011 et d'un taux de validation global de 80,9% attendu en 2012. On entend par « taux de validation global », la part des voyageurs ayant effectivement validé parmi les voyageurs munis d'un forfait télébillettique valide entrant sur le réseau SNCF par une voie où la validation en entrée est en principe requise (entrée sur le réseau RER/train par une gare fermée ou ouverte ou correspondance métro vers RER/train via une ligne de contrôle).

La SNCF et le STIF se sont accordés sur une méthodologie décrite à l'article 62 permettant d'estimer en 2012 un taux de validation global, toutes gares confondues.

Si cette estimation du taux de validation global en 2012 est supérieure à 83.4% ou inférieure à 78.4%, le STIF et la SNCF conviendront par avenant d'une adaptation des paramètres de l'intéressement pour tenir compte de l'écart sur ce taux.

TITRE V - BIENS ET INVESTISSEMENTS

Le STIF et la SNCF concourent au maintien et au développement des biens nécessaires à l'exécution du service de transport de voyageurs en Ile–de-France, et plus généralement du patrimoine remis en dotation à la SNCF par l'Etat ou dont la SNCF est propriétaire en vertu des articles 19 et 20 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982.

Le présent Titre définit les principes généraux gouvernant d'une part le mode de gestion et le renouvellement des biens, d'autre part la programmation, et le suivi de la réalisation des investissements entre le STIF et la SNCF.

Il définit également les engagements de la SNCF dans la mise en œuvre des politiques d'entretien, de renouvellement et d'extension des biens affectés à l'exécution de l'offre de transport définie par le présent contrat.

CHAPITRE I - NATURE ET INVENTAIRE DES BIENS DE LA SNCF

Les biens, matériels et équipements nécessaires et utilisés par la SNCF pour l'exécution de l'offre contractuelle sont, pour l'essentiel, le matériel roulant ferroviaire, les gares et points d'arrêts, les équipements d'exploitation et bâtiments, ainsi que le Réseau Ferré National de RFF en Ile-de-France. Les biens appartenant à la SNCF ou mis à sa disposition lui permettent de réaliser le service commandé par le STIF, et de satisfaire aux objectifs de performance et de qualité de service définis par le présent contrat.

Un inventaire des éléments de la SNCF utilisés pour l'exécution de l'offre de référence est réalisé dans les conditions définies à l'article 66.

article 65 - Nature et affectation des biens

article 65-1 - Périmètre

Les biens de la SNCF utilisés pour l'exécution du service de référence comprennent :

- des biens remis en dotation à la SNCF en vertu de l'article 19 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 ;
- des biens mobiliers utilisés par la SNCF et inscrits à l'inventaire décrit dans l'article 66 ;

article 65-2 - Matériel roulant affecté en priorité au service public de transport voyageurs en Ile-de-France

La SNCF s'engage à affecter à l'exécution du service de référence le matériel roulant inscrit à l'inventaire prévu à l'article 66.

En outre, du fait de contraintes liées à la production ferroviaire, la SNCF peut, à son initiative et de façon occasionnelle, engager en Ile-de-France du matériel circulant sur d'autres régions.

De même, les matériels affectés à l'exécution de l'offre contractuelle peuvent assurer des dessertes ponctuelles sur le territoire d'autres régions. Dans ces cas, un accord préalable du STIF est nécessaire, et une quote part des charges supportées par le STIF au titre de l'utilisation de ces matériels roulants est rétrocédée au STIF, sur la base d'un forfait kilométrique prévisionnel annuel, ajusté à chaque fin d'année en fonction des km réalisés.

article 66 - Inventaire des biens

La SNCF tient à jour l'inventaire des biens nécessaires à l'exécution de l'offre contractuelle : matériels roulants, infrastructures, bâtiments et dispositifs d'exploitation liés à l'exécution de l'offre contractuelle, gares et leurs équipements. Pour les gares du segment A du décret n°2012-70, l'inventaire communiqué au STIF prend en compte les équipements de ces gares liés à l'exécution de l'offre contractuelle d'Ile-de-France.

Ces inventaires, mis à jour au 31 décembre de chaque année, sont transmis sous forme de fichiers informatiques exploitables (au format Excel notamment), au plus tard le 31 mars de l'année suivante.

article 66-1 - Inventaire du matériel roulant

L'inventaire des matériels roulants précise notamment, pour chaque élément :

- la date de mise en service
- la composition par élément

- le nombre de places assises
- la série
- la sous-série
- l'établissement de maintenance
- la valeur brute du matériel
- la durée et le mode d'amortissement
- le pourcentage de subventions d'investissements se rattachant au bien
- L'inventaire des matériels roulants précise en outre, pour chaque type de matériel :
- leur équipement en dispositif d'information voyageur, de sonorisation, de vidéo, d'EAS et de comptages automatiques
- les éléments éventuellement rénovés et leur date de rénovation

article 66-2 - Inventaire des équipements en gares

L'inventaire des gares est constitué de la liste des gares, points d'arrêts et stations de tramway, et du nombre d'équipements présents dans chaque gare ou point d'arrêt. Il est constitué des informations suivantes, sur chaque gare, point d'arrêt ou station :

- sa localisation sur les 14 lignes Transilien (dont le tram train T4), et les 44 branches du contrat ;
- son accessibilité PMR (précisant son niveau d'accessibilité, distinguant notamment les niveaux 1 à 3, le niveau 1 à 4 avec assistance, et le niveau 1 à 4 sans assistance)
- son équipement en information voyageur dynamique (nombres d'écrans par type),
- son équipement en escaliers mécaniques
- son équipement en dispositifs de sûreté (caméras de vidéosurveillance, bornes d'appels, locaux de police…)
- son équipement en lignes de contrôle d'accès billets et en valideurs de titres (nombre d'unités, types, et âge des matériels …)
- son équipement en automates de ventes de titres et de rechargement du Passe Navigo
- son équipement en guichets (en distinguant les guichets accessibles aux PMR des autres guichets)
- les Parcs Relais (par type ouvrage ou sol, nombre de places, labélisés ou non), gares routières (nombre de postes à quais) et parcs à vélos (nombre d'abris, de places et consignes collectives Véligo) de propriété SNCF

Cet inventaire précisera notamment le nombre d'équipements présents dans chaque gare ou point d'arrêt.

CHAPITRE II - OBLIGATIONS DE LA SNCF RELATIVES AUX BIENS

article 67 - Généralités

Les investissements concernés par le présent chapitre recouvrent les opérations de renouvellement, de mise aux normes, de réhabilitation, de modification et d'acquisition des biens nécessaires à la réalisation de l'offre contractuelle, ainsi que, plus généralement, les opérations d'amélioration du service aux voyageurs.

article 68 - Entretien, maintien en état et renouvellement des biens affectés à l'exploitation

La SNCF assure la responsabilité pleine et entière de l'application des règlementations en vigueur sur les biens dont elle est propriétaire ou affectataire.

Dans le cadre du présent contrat, la SNCF assure la maintenance des biens (matériels, installations et équipements) qu'elle utilise pour l'exécution de l'offre contractuelle.

Les travaux d'entretien et de renouvellement des biens comprennent toutes les opérations qui sont nécessaires pour assurer la production de l'offre contractuelle et sa continuité, et pour éviter un vieillissement anormal des biens.

La SNCF présente au STIF sa politique générale de maintien en état de son patrimoine par grandes familles d'équipements.

article 68-1 - Entretien et maintenance

Les travaux d'entretien et de maintenance entrant dans le cadre du présent contrat comprennent toutes les opérations normales permettant d'assurer le maintien en état des biens et leur performance, jusqu'au moment où leur vétusté, une baisse significative de leur performance ou une défaillance rend nécessaire des travaux de rénovation, de « révision lourde » pour les matériels roulants (révisions techniques) et les bâtiments, ou de remplacement. Tous les équipements hydrauliques, mécaniques, thermiques, électriques, électroniques, informatiques, les matériels et bâtiments sont entretenus et maintenus par la SNCF en bon état de fonctionnement, conformément aux recommandations des constructeurs.

La SNCF planifie et exécute les prestations de maintenance et d'entretien de façon à obtenir pour chaque équipement une longévité au moins égale à la durée de vie moyenne indiquée par son constructeur, et à conserver les performances initiales dudit équipement. La maintenance des matériels roulants et des équipements mécaniques fait l'objet d'un plan de maintenance.

La SNCF met en œuvre une gestion préventive permettant de déceler, à l'aide des mesures appropriées à chaque équipement, les usures excessives, dégradations, ou baisses significatives de performance pour en limiter l'impact, notamment sur le service aux voyageurs.

article 68-2 - Rénovation, renouvellement et acquisition

Les travaux de rénovation et de renouvellement comprennent toutes les opérations qui consistent à réhabiliter ou à remplacer par un bien neuf, les biens devenus impropres à l'usage pour lequel ils ont été conçus (coût de maintenance élevé, présomption de panne, disponibilité insuffisante, matériel obsolète…).

Par rénovation, il est entendu la réhabilitation d'un bien de façon à restaurer ses performances d'origine et/ou à prolonger sa durée de vie.

Par renouvellement, il est entendu le remplacement d'un bien par un autre pouvant être différent de celui abandonné, mais de même destination et de potentiel de performance au moins équivalent à celui du bien d'origine.

Ces opérations de remplacement ou de réhabilitation sont réalisées de façon à garantir les niveaux de performance des Biens, notamment leur durée d'utilisation, compte tenu de l'évolution technique et technologique.

Par acquisition, il est entendu l'achat d'un bien concourant à l'extension des moyens affectés à l'utilisation du service de référence.

En application de l'article 15 du décret 2005-664, les projets de lancement d'opérations de rénovation, de renouvellement ou d'acquisition de nouveaux biens ayant un impact important sur le service offert aux voyageurs font l'objet d'un avant-projet soumis à l'approbation du STIF, conformément aux décisions du Conseil du STIF n°7451 et 7452 du 4 Avril 2002.

article 68-3 - Dispositions particulières pour les matériels roulants

Les conditions d'entretien, de rénovation et de renouvellement des matériels roulants sont déterminées dans le protocole entre le STIF et la SNCF sur la gouvernance du matériel roulant (annexe V-2).

La SNCF présente au STIF sa politique générale de maintenance, de rénovation et de renouvellement des matériels roulants et ses éventuelles évolutions.

CHAPITRE III - ROLE DE LA SNCF ET DU STIF DANS LA PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS

article 69 - Rôle du STIF dans la définition de la politique d'investissement

Le STIF définit, en concertation avec les maîtres d'ouvrages des infrastructures et les opérateurs de transports, le service à apporter aux voyageurs sur les lignes franciliennes :

- dans le Plan de Déplacements Urbain adopté par son Conseil en février 2011 pour la période 2011-2020
- dans les Schémas Directeurs de services aux voyageurs qui s'adressent aux maîtres d'ouvrages des équipements assurant le service de transport en Ile-de-France et aux opérateurs de transports :
    - le schéma directeur définissant la politique de services pour l'information des voyageurs sur tous les lieux du transport (gares, matériels roulants, pôles d'échanges multimodaux…), auquel est associé une charte des supports et contenus d'information

- le schéma directeur des matériels roulants
- le schéma directeur de l'accessibilité des réseaux de transports publics
- les schémas directeurs sur le développement de l'intermodalité dans les pôles d'échanges, à travers ses principaux équipements (schéma directeur des Parcs Relais, schéma directeur des parcs à vélos aux gares et stations d'Ile-de-France, schéma directeur des gares routières et politique de service dans les pôles d'échanges définie dans le PDU)

- dans les chartes sur les modes (Tramways, T zen,…) et sur les livrées des matériels roulants

Sur les lignes ferroviaires à fort trafic dont l'exploitation et le service aux voyageurs doivent être améliorés (plus particulièrement en terme de régularité), des schémas directeurs ou de secteurs combinant mesures d'exploitation, restructuration de l'offre, investissements pour l'amélioration des infrastructures, des matériels roulants et des gares, sont élaborés sous le pilotage du STIF à partir propositions de la SNCF, de RFF, et de la RATP quand l'exploitation des lignes est partagée, et d'études spécifiques commandées par le STIF.

Le contenu du service à apporter quotidiennement aux voyageurs par la SNCF est décliné plus précisément dans les titres I et II sur le service et l'offre de référence.

La mise en œuvre de l'offre contractuelle nécessite, outre des modalités d'exploitation adaptées mises en place par la SNCF en tant qu'opérateur de transport, une planification pluriannuelle d'investissements établie par la SNCF pour le maintien en l'état de ses biens, l'amélioration ou le développement du service aux voyageurs.

Le STIF veille à la cohérence des investissements proposés par la SNCF avec les politiques de service qu'il a formalisées dans le nouveau PDU, dans les schémas directeurs de services aux voyageurs, et dans le présent contrat. Il veille en outre à la mise en œuvre, par la SNCF, des investissements inscrits au PQI, selon les modalités définies dans l'article 75. Il ne se substitue ni à la SNCF ni à RFF dans ce qui relève de leurs champs de compétence et de leurs responsabilités (maintien en état et sécurité du patrimoine, modernisation et recherche des coûts optimum d'exploitation…).

Quand les investissements à réaliser par la SNCF impactent le périmètre de RFF ou ses interfaces avec celui de la SNCF, le STIF s'assure de la cohérence du service aux voyageurs développé par les investissements à réaliser, sans pour autant se substituer aux rôles respectifs de maitres d'ouvrages de la SNCF et de RFF. Dans ce cas, les parties s'assurent de la prise en compte par RFF de ces investissements.

article 70 - Rôle de la SNCF dans la définition, la programmation et la mise en œuvre des investissements

La SNCF concourt, sous réserve des compétences dévolues au gestionnaire du réseau RFF et dans le cadre des conventions entre la SNCF et RFF, au maintien et au développement des biens nécessaires à l'exécution du service de transports de voyageurs en Ile-de-France, et plus généralement du patrimoine mis à sa disposition. Les investissements à réaliser durant les quatre années couvertes par le présent contrat sont décrits dans un plan quadriennal d'investissement, figurant en annexe V-1.

En relation étroite avec RFF, la SNCF s'engage, pour établir les perspectives d'investissement à réaliser au cours des prochaines années, et notamment le plan quadriennal d'investissement, à tenir compte des principaux objectifs suivants :

- assurer le respect des règlementations en vigueur sur les biens affectés à l'exploitation
- garantir l'entretien, le maintien en état, la performance et le renouvellement des biens affectés à l'exploitation
- améliorer le service offert aux voyageurs, l'adapter aux évolutions du trafic et des conditions d'exploitation

article 71 - Choix d'investissements pouvant impacter directement et significativement le service aux voyageurs

article 71-1 - Prise en considération par le STIF

Quand la SNCF propose d'engager la conception ou la réalisation d'investissements susceptibles de modifier directement et significativement la nature du service aux voyageurs, sur la durée du contrat ou au-delà, elle présente au STIF un dossier explicitant :

- l'opportunité et les éléments potentiellement déclencheurs de ces investissements
- leur impact sur le service aux voyageurs
- leur efficacité possible

- le cas échéant, les fonctionnalités nouvelles développées
- l'imbrication éventuelle de ces investissements avec d'autres investissements connexes à réaliser (notamment sur le périmètre de RFF)
- des premiers éléments de phasage ou calendrier envisageables (indépendants des financements)
- l'état général du bien, avec devis et avis technique sur le maintien en état de fonctionnement du bien
- un document définissant la politique de rénovation/renouvellement/acquisition de l'ensemble des matériels et équipements concernés, argumenté et construit sur la base des plans pluriannuels d'investissements
- des premiers éléments de coût potentiel et une estimation du coût de possession (correspondant à la somme des coûts d'acquisition, de maintenance et d'exploitation) pour les biens à remplacer, sur une période correspondant à la durée de vie dudit bien.

article 71-2 - Choix d'investissement sur le matériel roulant

Les choix d'investissement relatifs à la rénovation, au renouvellement ou à l'acquisition des matériels roulants font l'objet de dispositions détaillées dans le protocole entre le STIF et la SNCF sur la gouvernance du matériel roulant (annexe V-2).

article 72 - Programmation des investissements

article 72-1 - Programmation quadriennale des investissements (PQI)

La SNCF établit un programme quadriennal d'investissement à réaliser au cours du présent contrat (PQI), tenant compte des principaux objectifs suivants :

- des orientations découlant des politiques de service élaborées par le STIF et des enjeux d'amélioration du service aux voyageurs (notamment pour les investissements des schémas directeurs des lignes à fort trafic)
- de la nécessité d'assurer le respect des règlementations en vigueur, de garantir l'entretien, le maintien en état, la performance et le renouvellement des biens
- de la nécessaire harmonisation des calendriers des différentes opérations d'investissement à réaliser dans les mêmes lieux du transport, afin minimiser l'impact des travaux sur les dessertes et les flux de voyageurs (plus particulièrement pour les investissements dans les gares).
- Cette programmation est établie en cohérence avec les programmes d'investissements de RFF et de la RATP, quand les investissements de la SNCF nécessitent une articulation particulière avec les périmètres d'intervention de RFF ou de la RATP.

Le PQI regroupe :

- les projets ou programmes d'investissements considérés comme prioritaires par le STIF pour leur impact sur le service offert aux voyageurs, et financés en tout ou partie par des subventions : ils font dans ce cas l'objet de conventions de financement particulières entre le STIF et la SNCF
- les autres projets ou programmes d'investissements ne faisant pas l'objet de conventions particulières : ils font l'objet d'une fiche descriptive actualisée chaque année.
- Les projets CPER/CPRD/CPJ font l'objet d'instances de suivi et de conventions financières spécifiques.

Le PQI est présenté sous la forme d'un tableau pluriannuel d'investissements annexé au contrat, qui comporte :

- les programmes d'investissements regroupés en 5 familles thématiques (gares, installations fixes, dispositifs d'information voyageurs, systèmes d'information, matériels roulants),
- la description plus détaillée du contenu des programmes de chaque famille (« sous-programmes »), distinguant leur affectation sur les gares et sur les autres biens de la SNCF
- pour chaque sous programme : son montant et ses modalités de financement prévisionnelles, distinguant les fonds propres, les subventions prévisionnelles du STIF et les subventions d'autres organismes

Une annexe détaille en outre les investissements relatifs aux ateliers de maintenance.

Le PQI fait en outre l'objet de fiches descriptives pour les programmes d'investissements suivants :

- aménagement des gares, comprenant les sous programmes suivants : SDA, désaturation, rénovation et intermodalité, accès aux trains, mises en conformité, sûreté)

- information voyageurs,
- matériels roulants,
- sûreté de fonctionnement,
- dispositifs de ventes de titres, de validation et de contrôles des titres.

Ces fiches détaillent :

- le montant global et les montants pluriannuels prévisionnels du projet ou du programme sur la durée du contrat
- les impacts attendus sur le service de référence, notamment en termes de qualité de service pour les voyageurs et de capacité d'offre de transport

ainsi que, pour chaque année, les informations suivantes mises à jour :

- le calendrier prévisionnel des mises en service pour les investissements lancés avant le 1er janvier de l'année n, et le calendrier prévisionnel d'engagement des investissements à lancer les années suivantes
- pour les investissements à lancer l'année suivante, les impacts envisagés de la phase travaux sur le service de référence (durée, dates envisagées pour engager la phase travaux, impact potentiel sur l'offre de référence)
- L'impact sur les coûts d'exploitation des phases de travaux, lié notamment aux circulations de trains ou aux substitutions routières, doit être intégré au coût des projets. Pour cela, la SNCF évalue cet impact, et en informe le STIF et les financeurs des projets correspondants pour arrêter leur prise en charge entre les différents partenaires de ces projets**.**

Le PQI revêt, en raison de la nature des informations qu'il contient, un caractère confidentiel. Les parties s'engagent par conséquent à ne pas divulguer le contenu du PQI à des tiers, à l'exception de RFF et des opérateurs de transport sur la partie du PQI qui les concernent s'ils en font la demande et sauf si une disposition législative, règlementaire ou une injonction d'un tribunal ou de toute autorité de contrôle l'exige.

article 72-2 - Définition de perspectives d'investissements sur le long terme

Pour tenir compte tenu des durées de vie et de l'âge des différents types de biens, et des enjeux d'amélioration du service aux voyageurs découlant notamment des politiques de services définies par le STIF, la SNCF tient à jour annuellement, à titre indicatif, des perspectives pluriannuelles d'investissement.

Ces perspectives doivent permettre aux parties :

- d'apprécier les différents enjeux de la politique d'investissements de la SNCF, notamment vis-à-vis de la mise en œuvre de la politique de service aux voyageurs du STIF,
- de s'assurer de la cohérence, de la pérennité et de l'efficacité des investissements proposés,
- d'arbitrer des choix de rénovation ou de renouvellement des biens et d'avoir une visibilité sur les calendriers décisionnels de ces choix,
- d'établir des hypothèses de programmation de ces investissements,
- d'avoir une visibilité plus large que celle de ce contrat sur les besoins potentiels de financement des investissements à court, moyen et plus long terme.

Elles sont plus particulièrement établies sur :

- le matériel roulant,
- l'amélioration du service aux voyageurs sur les différentes lignes du réseau, notamment celles faisant l'objet d'un schéma directeur,
- la mise à niveau progressive des 390 gares, en application des orientations générales d'aménagement des pôles d'échanges définies dans le PDU (typologie des pôles).

1/ Perspectives pluriannuelles d'investissements sur les lignes du réseau

Le STIF et la SNCF ont pour objectif commun d'améliorer le service offert quotidiennement aux voyageurs sur les lignes du réseau, en prenant en compte :

- la mise en œuvre de l'offre définie par le contrat,
- un objectif d'amélioration de la fiabilité de production de l'offre de transport,
- l'évolution des besoins de desserte,

- la nécessité de mettre en place une information des voyageurs complète et adaptée à la gestion des perturbations à l'échelle de la ligne,
- l'évolution des flux de voyageurs.

Pour cela, la SNCF définit et adapte, en tant que de besoins, l'organisation de la production de l'offre et de l'exploitation des réseaux en fonction des enjeux spécifiques à chaque ligne. En complément de ces mesures d'exploitation, elle peut identifier des investissements qui seraient nécessaires ou opportuns de mettre en œuvre à court ou moyen terme, à travers ses différentes composantes :

- matériels roulants et ateliers,
- adaptations ponctuelles des infrastructures du réseau francilien,
- dispositifs d'information voyageurs,
- dispositifs d'exploitation,
- aménagement des gares.

La SNCF peut proposer au STIF des investissements qui concernent le périmètre de maîtrise d'ouvrage de RFF. Dans ce cas, elle en informe préalablement RFF. Le STIF informe la SNCF des améliorations qu'il contractualise avec RFF ayant un impact sur la production de l'offre contractuelle, et des projets qu'il finance à RFF ayant une répercussion sur ceux de la SNCF.

Quand une ligne du réseau nécessite une amélioration importante du service aux voyageurs à moyen terme et une programmation d'un grand nombre d'investissements pour obtenir cette amélioration (en régularité, organisation de la production, information voyageurs, aménagement des gares…), la SNCF met en place et présente au STIF une organisation, des processus de coordination avec RFF. Pilotée par le directeur de ligne, cette démarche, dite de « trajectoire de ligne », associe étroitement RFF et le STIF. Elle doit permettre d'apprécier la pertinence des investissements proposés en complément des mesures sur l'exploitation, notamment en termes de régularité et d'information voyageurs, ainsi que la cohérence et l'optimisation de leur programmation. Une démarche de ce type a été initiée à titre expérimental en 2011et 2012 sur le RER C.

2/ Perspectives pluriannuelles d'investissements dans les gares

Le plan pluriannuel d'investissements potentiels en gares intègre les composantes suivantes :

- désaturation et mécanisations des accès aux quais et des bâtiments voyageurs,
- accessibilité PMR du niveau 1 à 4 (nécessitant ou non une assistance),
- rénovation et amélioration de l'ambiance des espaces d'attente et de transit des voyageurs,
- dispositifs d'amélioration de l'ambiance et de l'attente (mobilier d'attente sur quai, éclairage, sonorisation….),
- information voyageurs complète, en application des orientations du SDIV (statique, dynamique, visuelle et sonore),
- signalétique directionnelle multimodale,
- équipements pour la sûreté de la gare (vidéo et autres équipements permettant de renforcer la sûreté…),
- valideurs de titres ou lignes de contrôles billets,
- dispositifs de vente de titres (guichets, automates de ventes …) et d'accueil des voyageurs (par présence humaine ou contact par borne),
- éventuels services marchands,
- intermodalité : Parcs Relais, abris ou consignes vélos, gares routières de propriété SNCF), gares où des dispositifs permettant aux transporteurs routiers ou aux gestionnaires de gares routières de mettre en place une coordination bus/train en temps réel sont en place,
- autres investissements nécessaires au fonctionnement de la gare.

L'identification des besoins d'investissements potentiels à terme, dans les gares, est mise à jour annuellement, en fonction :

- des investissements récemment réalisés sur ces différentes composantes,
- des investissements en cours de montage, d'étude ou de réalisation,
- des projets connexes d'autres maîtres d'ouvrages impactant le service de transport dans les gares (RFF, SGP ou autres maîtres d'ouvrages du pôle d'échanges),
- de la hiérarchisation, adoptée dans le PDU, des enjeux voyageurs selon les 3 types de pôle. Cette typologie, qui est associée à des niveaux de services « cibles » à atteindre à terme dans les pôles d'échanges, permet notamment de définir les types d'investissements à prioriser en fonction des types de pôles,

- des enjeux d'adaptation des gares aux évolutions du trafic,
- des informations de Gares et Connexions sur le développement de services marchands en gare,
- d'autres enjeux pouvant apparaître comme prioritaires (mises aux normes réglementaires…),
- de l'objectif de traiter l'ensemble des composantes de services quand des travaux structurants sont à engager dans une gare, de façon à permettre une mise à niveau plus cohérente et moins perturbante pour les voyageurs,
- en précisant les investissements déjà financés (par le contrat ou d'autres dispositifs).

La SNCF peut proposer au STIF des investissements qui concernent le périmètre de maîtrise d'ouvrage de RFF sur les gares. Dans ce cas, elle en informe préalablement RFF.

Concernant la saturation des gares, la SNCF réalise, en tant que de besoin, des études de simulation dynamique des flux permettant d'évaluer les investissements susceptibles de désaturer les espaces, et de vérifier leur dimensionnement des ouvrages de la gare.

article 73 - Engagement de la SNCF pour la réalisation des investissements du PQI

La SNCF met en œuvre les moyens et processus nécessaires pour réaliser le PQI de ce contrat, dont le volume d'investissements est en forte augmentation par rapport au contrat précédent. Pour cela :

- elle réalise les investissements inscrits au PQI dans les meilleurs délais, sous réserve, dans le cas des investissements devant être subventionnés, que les subventions correspondantes lui aient été accordées,
- elle s'engage à investir, sur la durée du contrat et sur l'ensemble du PQI, l'intégralité de la capacité d'autofinancement prévisionnelle dégagée par le contrat pour la mise en œuvre et l'amélioration de l'offre contractuelle d'Ile-de-France, et apporte les ajustements nécessaires dans l'affectation par programmes de la contribution C2 versée annuellement par le STIF pour optimiser les délais de réalisation des différents programmes
- pour les programmes subventionnés, ciblés pour leur impact particulier sur le service offert aux voyageurs, elle s'engage à réaliser les études préliminaires et de conception détaillée des investissements dans les délais définis dans l'article 76
- pour les investissements impactant RFF, elle se coordonne régulièrement avec RFF aux différentes phases des opérations (apprécier l'opportunité des investissements présentés au STIF, évaluer leur efficacité, mener les études, organiser les maîtrises d'ouvrages, proposer une programmation, organiser leur mise en œuvre…)
- elle met à jour le PQI à chaque comité de suivi et comités de programmes, conformément au dispositif de suivi décrit dans l'article 75.

Dans le cas où la capacité d'autofinancement réelle est supérieure à la capacité d'autofinancement prévisionnelle, la SNCF s'engage à affecter la totalité de l'écart constaté au financement d'investissement en matière de transport au profit des usagers et des collectivités locales. Ces investissements et leur gouvernance seront définis conjointement par le STIF et la SNCF, lors du Comité de suivi du PQI suivant le constat. Le cas échéant, le PQI pourra être mis à jour en conséquence.

La SNCF informe le STIF des décisions particulières prises ou à prendre par RFF ou qui auraient des conséquences négatives sur les délais de réalisation sous jacents au PQI contractualisé, du montant des investissements potentiellement décalés, et des conséquences plus directes sur les projets.

article 74 - Mise en place des financements

Le financement du PQI repose sur :

- la capacité d'autofinancement dégagée par la SNCF, dont une des composantes est la contribution annuelle C2, versée annuellement par le STIF à la SNCF, selon les modalités décrites dans l'article 81-3,
- le rattrapage correspondant aux ressources propres non mobilisées par la SNCF au cours du contrat précédent, soit 63 M€,
- l'indemnité due au STIF au titre des pénalités relatives au Francilien
- les subventions du STIF, qui sont engagées sous réserve d'un dossier technique présenté par la SNCF et validé par le STIF, et d'une décision favorable de ses instances délibérantes,
- les subventions d'autres organismes,
- toute autre ressource d'investissement perçue par la SNCF au titre de ses activités en Ile de France.

Les subventions du STIF sont notifiées à la SNCF par le biais de conventions spécifiques sur les programmes ou sous programmes d'investissements du PQI, ou sur des opérations plus ponctuelles quand celles-ci nécessitent d'être engagées indépendamment du programme ou sous programme dans lequel elles s'inscrivent.

Ces conventions précisent les engagements de la SNCF et du STIF pour la réalisation de ces investissements, plus particulièrement :

- le contenu fonctionnel et physique des investissements,
- leur déploiement sur les réseaux (périmètres, localisation…),
- leur coût objectif,
- la maîtrise d'ouvrage,
- les modalités de financement,
- le calendrier objectif des déploiements (par grandes phases),
- les subventions attribuées par le STIF et leurs modalités de gestion,
- le dispositif STIF-SNCF de suivi physique et financier,
- les données à communiquer au STIF et les modalités de contrôle de la réalisation de ces investissements.

Le STIF s'engage à :

- présenter à ses instances délibérantes, dans les meilleurs délais, les demandes de subventions du PQI relatives aux projets pour lesquels le dossier technique et le financement auront été validés conjointement
- mettre en place les subventions correspondantes, après la décision de ses instances délibérantes, dans le cadre d'une convention de financement STIF/SNCF, notifiée à la SNCF dans les meilleurs délais (convention de programme regroupant plusieurs opérations du PQI ou conventions de subvention sur des opérations individuelles du PQI)

article 75 - Suivi de la réalisation du PQI

article 75-1 - Calendriers prévisionnels de réalisation des investissements

Un calendrier physique prévisionnel, qui programme les différentes phases de réalisation des investissements du PQI, est associé à chaque programme ou sous programme. Il indique les phases suivantes :

- les études préliminaires nécessaires au montage des programmes et à l'obtention des subventions du STIF,
- les études de conception détaillée lancées après validation des études préliminaires et obtention des subventions du STIF,
- la réalisation des travaux et la mise en service de l'investissement.

Ces échéances de réalisation physiques des programmes ou sous programmes correspondent aux hypothèses de programmation financière annuelle du PQI annexé. Elles font l'objet d'un suivi régulier par tableau de bord associé à celui du tableau de bord financier du CSPQI. Les investissements bénéficiant de subventions font l'objet font l'objet d'un suivi spécifique associé à un mécanisme d'incitations financières (article 76).

Quand la SNCF identifie un retard ou risque de retard significatif d'investissement, elle propose au STIF, lors du comité de programme suivant l'identification du risque :

- des mesures ou ajustements permettant de rattraper le retard constaté dans les meilleurs délais, et en privilégiant l'amélioration du service aux voyageurs,
- des mesures permettant d'atténuer les conséquences des retards d'investissements,
- des investissements complémentaires et/ou alternatifs à ceux prévus initialement.

article 75-2 - Instances de suivi du PQI

Le suivi de la réalisation du PQI est effectué dans le cadre de deux types d'instances complémentaires :

- du comité de suivi du PQI dans son ensemble (CSPQI)
- de comités « programmes » pour les familles d'investissements suivantes :
    - matériel roulant, moyens de production et ateliers,
    - aménagement des gares (SDA, désaturation, rénovation, intermodalité…),

- information voyageur (systèmes centraux, en gare et à bord des trains) et sécurité,
- dispositifs de vente et de validation des titres.

Les comités de programmes se réunissent en tant que de besoin, au moins une fois par an. Ils ont pour rôle principal :

- de définir plus précisément le contenu des programmes du PQI et leur déploiement sur les réseaux,
- d'orienter et de suivre la réalisation des projets du programme,
- de suivre les difficultés rencontrées,
- d'examiner des adaptations éventuelles du programme,
- de mettre en place un suivi physique de la réalisation du programme, en actualisant notamment le tableau de bord des calendriers prévisionnels des sous programmes,
- de mettre en place un suivi financier de la réalisation des projets du programme.

Le comité de suivi du PQI se réunit deux fois par an**,** en février et juin. Il a pour fonction :

- de suivre la réalisation physique du PQI dans son ensemble
- d'orienter des choix d'investissements particuliers impactant significativement, soit le service aux voyageurs, soit l'équilibre financier du PQI initialement contractualisé (sous réserve que les dossiers permettant d'évaluer ces choix aient été présentés préalablement par la SNCF)
- d'assurer le suivi financier du PQI
- de suivre la mise à jour du plan pluriannuel d'investissements mentionné dans l'article 72

article 75-3 - Informations et documents à fournir au comité de suivi du PQI (CSPQI)

La SNCF établit et transmet chaque année au STIF, quinze jours avant la date du comité de suivi du PQI :

- l'actualisation de son programme quadriennal d'investissements (PQI) en emplois et en ressources, pour les années écoulées du contrat, pour le prévisionnel de l'année en cours, et pour la durée restante du contrat
- l'actualisation des fiches descriptives des programmes prioritaires pour le STIF conformément au principe défini dans l'article 75-1, notamment en termes de coût et de calendrier de réalisation
- les écarts, par famille, entre le PQI contractuel initial figurant en annexe du contrat et le PQI actualisé (en montants et en calendriers)
- pour l'année n en cours, une analyse commentée des écarts avec le PQI contractuel initial figurant en annexe du contrat
- une analyse détaillée de la famille pour l'année suivante et à titre d'information, une projection jusqu'à la dernière année du contrat
- L'actualisation du tableau de bord des calendriers physiques prévisionnels des sous programmes est communiquée aux comités de programmes.

L'analyse du suivi financier global du PQI distingue :

- les projets ou programmes pour lesquels la SNCF dispose de l'intégralité des financements prévisionnels sans nouvelle décision de financement du STIF ou d'un tiers (investissements coups partis et investissements intégralement financés par la CAF dégagée sur le contrat)
- les projets ou programmes devant bénéficier, en tout ou partie de subventions, du STIF ou de tiers, et pour lesquels ces subventions doivent être mises en place une fois les dossiers techniques montés par la SNCF.

La SNCF communique au STIF ses échéanciers prévisionnels d'appels de fonds sur l'ensemble des subventions engagées par le STIF et en cours de gestion :

- en février, juin et octobre de chaque année pour les 3 trois prochains mois de l'année en cours
- une fois par an fin octobre de l'année n pour les appels de fonds prévisionnels de l'année n+1

article 75-4 - Information en cas de modification

Les modifications mineures du PQI contractualisé font l'objet d'une information globale du STIF dans le cadre du suivi financier du comité de suivi du PQI.

Les modifications suivantes du PQI nécessitent l'approbation du comité de suivi du PQI :

- celles portant sur des investissements non inscrits au PQI, susceptibles de modifier significativement et durablement la nature du service aux voyageurs sur la durée du contrat ou au-delà,
- celles relatives à des investissements susceptibles de faire évoluer substantiellement le montant des investissements inscrits au PQI, son équilibre global
- celles relatives aux investissements subventionnés (s'il y a lieu, un avenant aux conventions de subventions est mis en œuvre).
- Dans ce cas, les propositions de la SNCF sont formalisées par un dossier transmis au plus tard quinze jours avant la tenue du comité de suivi du PQI, précisant :
- les raisons financières, techniques, réglementaires ou autres qui justifient la modification envisagée
- l'impact financier de la modification et les mesures à prendre, le cas échéant, pour financer le surcoût ou réaffecter les fonds
- l'évaluation de l'impact de la décision sur la qualité de service
- les conséquences de la modification sur l'ensemble du PQI
- les mesures envisagées, le cas échéant, pour résorber le retard consécutif à la modification dans la réalisation du PQI.

Le STIF se réserve le droit de solliciter la communication de documents ou informations supplémentaires, et de faire procéder à tout audit, notamment sur l'impact financier des modifications. Dans ce cas, la SNCF transmet ces documents ou informations dans un délai maximum de 20 jours ouvrés à compter de la demande. Ce délai peut être prorogé à 30 jours, si les 10 jours supplémentaires demandés sont dûment justifiés. En cas de modification demandée par le STIF, le comité de suivi du PQI réexamine le projet sur la base d'un dossier complété dans les meilleurs délais par la SNCF.

Il peut advenir que sur la base d'un retour d'expérience partagé ou du fait d'un changement de réglementation plus contraignante, des compléments d'équipement destinés à la sécurité des personnes doivent être mis en œuvre par la SNCF. Dans ce cas, ils ont alors un caractère incontournable et sont intégrés à la programmation des investissements.

article 76 - Dispositif d'incitation à la réalisation d'investissements considérés comme prioritaires par le STIF

Le STIF porte une attention particulière à la réalisation de certains projets ou programmes d'investissements ayant un impact particulièrement significatif sur le service offert aux voyageurs. Ces investissements font dans ce cas l'objet de subventions du STIF.

Afin d'inciter la SNCF à réaliser ces investissements dans le délai du contrat, un mécanisme d'incitations financières est mis en place. Il concerne les programmes d'investissements suivants :

- investissements sur l'information voyageurs : 1ère tranche de subventions sur un ensemble d'opérations à mettre en place d'ici fin 2012, dans le cadre de conventions de subventions
- investissements sur l'information voyageurs : 2ème tranche de subventions sur les autres opérations subventionnées du PQI à mettre en place d'ici fin 2013, dans le cadre de conventions de subventions
- investissements sur les mécanisations et ascenseurs de la SNCF
- Les investissements de matériels roulants font l'objet de modalités de suivi spécifiques, définies dans le protocole matériel roulant et dans les conventions de financement relatives à chacune des opérations.

Le mécanisme d'incitation mis en place distingue trois phases :

- les études préalables pour définir le contenu précis des programmes subventionnés, nécessaires à l'obtention des subventions du STIF,
- les études d'exécution, lancées après conventionnement des subventions du STIF
- la réalisation des travaux et la mise en service des investissements correspondants.

Tout dépassement des délais de réalisation des études fait l'objet d'une pénalité. Le montant de cette pénalité est fixé forfaitairement, selon la phase du programme, à :

- dépassement du délai d'études préalables : 10 K€ par mois de retard
- dépassement du délai d'études d'exécution : 20 K€ par mois de retard

Il vient, le cas échéant, en déduction de la contribution C2 versée annuellement par le STIF.

Dans le cas où les délais de réalisation des études conduisent à un malus, la SNCF peut bénéficier d'une gratification si elle réalise les investissements avant la fin du contrat. Son montant est au maximum équivalent à celui de la pénalité obtenue. Il est évalué en fin de période contractuelle, à due proportion des investissements du programme ou sous programme effectivement réalisés avant le terme du contrat (calculé en montant). Il vient le cas échéant s'ajouter à la contribution C2 de la dernière année du contrat.

article 77 - Evaluation par les voyageurs des investissements réalisés

Les investissements sur les gares et l'information voyageurs font l'objet d'une enquête d'évaluation en fin de période contractuelle. Les principaux objectifs de cette enquête, qui sera constituée de questions fermées et de questions ouvertes, sont :

- d'évaluer la perception de l'amélioration apportée
- d'évaluer le niveau de satisfaction des voyageurs
- de recueillir plus généralement l'avis des voyageurs

Les modalités de montage et de mise en œuvre de cette enquête, qui sera financée à 50% par le STIF et 50% par la SNCF, seront définies d'un commun accord entre le STIF et la SNCF avant le 31/03/2015.

TITRE VI - REGIME FINANCIER

Tous les montants du contrat et de ses avenants sont exprimés en euros HT 2011, sauf indication contraire.

CHAPITRE I - LA REMUNERATION

article 78 - Principes généraux relatifs à la rémunération

La SNCF assure l'exploitation du service de transport régional de voyageurs défini par le présent contrat aux conditions financières définies dans le présent titre.

Le service contractualisé entre le STIF et la SNCF donne lieu à l'établissement d'un compte financier du service, traduisant l'équilibre économique du contrat. Il comprend l'ensemble des produits et charges affectables au service public, ainsi qu'une rémunération pour marge et aléas, contrepartie des risques supportés intégralement sur l'exploitation du service. Le compte financier prévisionnel, accompagné de ses hypothèses d'élaboration, est annexé au contrat. C'est un document de nature confidentielle couvert par le protocole annexé au présent contrat. Il est établi selon les principes de permanence des méthodes comptables et d'auditabilité décrits au Titre VII.

Les dépenses inhérentes à l'exécution du contrat sont à la charge de la SNCF. Elles sont réputées couvertes par les ressources. Des dispositifs d'intéressements, de bonifications et de pénalités financières permettent par ailleurs d'inciter la SNCF à la bonne exécution du service de référence.

Les ressources de la SNCF sont les suivantes :

- des recettes directes du trafic calculées selon les modalités définies à l'article 79 ;
- des recettes des activités complémentaires liées à l'activité de transporteur de la SNCF, telles que mentionnées dans l'article 80 ;
- des recettes commerciales provenant de l'exploitation des gares ;
- des contributions versées par le STIF, telles que décrites dans l'article 81 ;
- d'autres concours publics dont la SNCF est susceptible de bénéficier pour la réalisation du service de référence du présent contrat et qui participent à l'équilibre du contrat.

Les contributions versées par le STIF à la SNCF au titre du présent contrat sont constituées :

- d'une contribution aux charges d'exploitation destinée à couvrir les obligations de service public, décrite dans l'article 81-2 ;
- d'une contribution aux charges liées aux investissements décrite dans l'article 81-3.

Les contributions forfaitisées sont actualisées et versées à la SNCF selon les modalités définies au Chapitre III de ce Titre. Elles ne varient pas en fonction des recettes directes perçues par la SNCF.

Toutefois, les contributions versées par le STIF à la SNCF peuvent être ajustées en cours d'exécution du contrat pour tenir compte :

- des mesures nouvelles décidées en cours de contrat (sur la tarification ou sur la consistance du service de référence), qui seront traitées par voie d'avenant ;
- des pénalités sur l'exécution du contrat définies dans les articles 10-1-4/, 10-2-4/ et 18-2, notamment en cas de non-réalisation de l'offre kilométrique contractuelle ;
- de l'éxecution du programme d'investissement contractuel.

Des incitations liées à la performance de la SNCF dans l'exécution du contrat viennent moduler ses ressources. Elles sont constituées des composantes suivantes :

- une incitation sur les recettes issues de la vente des titres se traduisant par un partage de l'écart entre les recettes directes de la SNCF et l'objectif de recettes directes prévu pour chaque année, dont le mécanisme est décrit dans l'article 79-4 ;
- une incitation à la qualité de service avec la mise en place d'un mécanisme de bonus / malus, décrit dans l'article 26.

article 79 - Les recettes directes de la SNCF

article 79-1 - Le calcul des recettes directes

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

Elles sont réparties entre chaque transporteur selon les règles suivantes :

- lorsque des titres ne sont utilisables que sur les réseaux de la SNCF, celle-ci conserve le produit de la vente correspondant. En cas de vente par un autre transporteur, ce dernier lui reverse intégralement le produit de la vente ;
- lorsque des titres vendus par la SNCF ne sont utilisables que sur les réseaux d'autres transporteurs, la SNCF leur reverse intégralement le produit de la vente ;
- lorsque les titres sont communs à plusieurs transporteurs, les produits des ventes sont répartis entre les transporteurs concernés sur la base de règles et de clés de répartition établies par type de titre, conformément à l'annexe VI-2.

Les circuits financiers spécifiques et les obligations d'information sont décrits dans des conventions entre les transporteurs.

article 79-2 - Le calcul de l'objectif de recettes directes pour la SNCF

Pour chaque année du contrat, un « objectif de recettes directes » est fixé sur la base des tarifs hors taxes en vigueur le 1er janvier 2012.

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

Les objectifs de recettes directes sont calculés à partir de l'accostage des ventes 2011 détaillées par titre qui figurent dans l'annexe VI-3, valorisées aux tarifs hors taxes du 1er janvier 2012 en appliquant un effet volume pour chaque année.

article 79-3 - Prise en compte des effets des décisions tarifaires du STIF

En cas de modification tarifaire décidée par le STIF, qu'il s'agisse d'une modification de la tarification d'un titre existant (en dehors de la revalorisation annuelle des tarifs), de la création ou de la suppression d'un titre, le STIF et la SNCF évalueront les impacts de cette modification tarifaire sur l'ensemble des ventes de titres.

Ce calcul sera établi sur plusieurs années, pour tenir compte des évolutions en tendance des titres existants et de la montée en charge des mesures nouvelles.

Le STIF garantit à la SNCF la neutralisation de l'incidence de ces modifications tarifaires ; dans ce cadre :

- l'objectif de recettes directes est ajusté, à la hausse ou à la baisse, en fonction de la variation des recettes directes évaluée pour la modification tarifaire envisagée ;
- la contribution C11 est ajustée du même montant que l'ajustement de l'objectif de recettes directes mais en sens inverse.

En cas de réforme majeure de la tarification applicable en Ile-de-France (Passe Navigo à tarif unique, projet Unité Transport) :

- En cas de divergence d'évaluation entre celle du STIF et celle de la SNCF, l'évaluation du STIF sera prise en compte pour ajuster l'objectif de recettes directes et, par contrepartie, le niveau des contributions forfaitaires, et ce, pendant une année suivant la date d'application de la décision tarifaire du STIF ;
- après cette période, l'objectif de recettes directes et la contribution forfaitaire seront réajustées, à la hausse ou à la baisse, pour prendre en compte l'écart éventuellement constaté entre l'évaluation initiale du STIF et les résultats réellement constatés. Cet écart sera apprécié par des enquêtes de mobilité et d'utilisation des titres de transport cofinancées par le STIF et les transporteurs.

article 79-4 - Le calcul du partage de l'écart entre les recettes directes de la SNCF et l'objectif de recettes directes prévu pour chaque année

Un mécanisme du partage de l'écart entre les recettes directes de la SNCF et l'objectif de recettes directes prévu pour chaque année (indiqué dans l'article 79-2 -) est mis en place :

Si les recettes directes annuelles réelles (RDn) sont comprises à l'intérieur d'une bande passante de plus ou moins 3 % au-delà et en deçà de l'objectif de recettes directes pour l'année n (OBJ RDn) actualisé avec l'augmentation tarifaire de n (ATn) définie conformément à l'annexe VI-11, l'écart entre les recettes directes et l'objectif actualisé est partagé à hauteur de 50% pour le STIF et 50% pour la SNCF :

- si 97% OBJ RDn x ATn ≤ RDn ≤ OBJ RDn x ATn, alors le STIF verse à la SNCF : 50% (OBJ RDn x ATn - RDn)
- si OBJ RDn x ATn ≤ RDn ≤ 103% OBJ RDn x ATn, alors la SNCF verse au STIF : 50% (RDn– OBJ RDn x ATn)

Au-delà de la borne supérieure ou de la borne inférieure de la bande passante définie ci-dessus, l'écart supplémentaire de recettes directes est partagé entre le STIF et la SNCF, selon une clé de partage de 90% pour le STIF et 10% pour la SNCF :

- si RDn < 97% OBJ RDn x ATn, alors le STIF verse à la SNCF : 50% (3% x OBJ RDn x ATn) + 90% (97% OBJ RDn x ATn - RDn)
- Si RDn > 103% OBJ RDn x ATn, alors la SNCF verse au STIF : 50% (3% x OBJ RDn x ATn) + 90% (RDn – 103% OBJ RDn x ATn)

article 79-5 - Prise en compte de l'effet de la grève sur les recettes directes

Conformément aux dispositions de l'article 15, en cas de perturbations significatives résultant d'un préavis de grève pour un jour donné, lorsque le service prévisible est inférieur ou égal à 75% du service contractuel de référence sur un ou plusieurs sous-réseaux, l'impact sur les recettes voyageurs des titres journaliers est neutralisé pour le STIF.

Pour les grèves courtes (jusqu'à 5 jours consécutifs), la neutralisation de l'effet de la grève sur les recettes voyageurs consiste à rétablir le niveau de recettes directes de la SNCF pour les titres journaliers au niveau d'un jour moyen, par déclaration par la SNCF d'une recette directe reconstituée des titres journaliers perdus par la SNCF le jour de grève, de telle sorte que :

recette directe d'un jour moyen pour les titres journaliers = recette directe réelle du jour de grève + recette directe reconstituée des titres journaliers perdus par la SNCF le jour de grève.

Le mécanisme de partage annuel des risques est appliqué au total des recettes directes, qui comprend les recettes directes reconstituées par la SNCF à partir d'un jour moyen pour l'ensemble des jours de grèves visés ci-dessus.

Pour calculer les recettes reconstituées, un jour moyen fort et un jour moyen faible sont utilisés. Le jour moyen fort est utilisé pour les périodes excluant les vacances scolaires. Le jour moyen faible est utilisé pour les périodes de vacances scolaires.

Le montant de recettes directes d'un jour moyen fort pour les titres journaliers est établi à :

- 1,00 M€ HT pour une journée normale de semaine,
- 0,90 M€ HT pour un samedi,
- 0,66 M€ HT pour un dimanche ou un jour férié.

Le montant de recettes directes d'un jour moyen faible pour les titres journaliers est établi à :

- 0,88 M€ HT pour une journée normale de semaine,
- 0,81 M€ HT pour un samedi,
- 0,63 M€ HT pour un dimanche ou un jour férié.

Ces montants, définis au tarif de janvier 2012, sont actualisés annuellement selon l'augmentation tarifaire moyenne décidée par le STIF. Si la durée de la grève est supérieure à cinq jours consécutifs, le STIF et la SNCF procèdent à une estimation de la perte de recettes sur la base des ventes attendues pour l'ensemble des titres sur la période considérée.

article 80 - Les recettes complémentaires

Les recettes complémentaires de la SNCF sont constituées notamment :

- des recettes liées à la concession de ses espaces commerciaux ;
- des recettes liées à la concession des espaces publicitaires de la SNCF, les commissions sur les ventes de produits annexes ;

- des indemnités forfaitaires versées par les voyageurs en situation de fraude ;
- des recettes des activités de transport effectuées dans le cadre de contrats ou de conventions avec des tiers (collectivités territoriales ou entreprises) en application ;
- des recettes d'interconnexion (cf. annexe VI-9) ;
- plus généralement de toutes recettes résultant de conventions dont l'objet est d'enrichir le service contractualisé par des prestations complémentaires personnalisées.

article 80-1 - Les recettes d'interconnexion

La SNCF et la RATP ont conclu le 24 mai 1983 une convention générale d'exploitation permettant de faire circuler indifféremment le matériel roulant de chaque entreprise sur le réseau de l'autre.

La RATP facture à la SNCF les charges qu'elle a engagées pour le compte de la SNCF (recettes d'interconnexion pour la RATP). Réciproquement la SNCF facture à la RATP les charges que celle-ci a engagées pour le compte de la RATP (charges d'interconnexion pour la RATP).

article 80-2 - Les versements aux activités TER et TET, au titre des titres Navigo en soudure

1/ Périmètre admis commercialement par la SNCF

La « soudure » correspond à la combinaison, sur un même trajet, hors LGV, sans obligation de rupture de charge à la gare située à la limite de la zone d'application des tarifs du STIF, de plusieurs titres de transport. Par dérogation au principe général d'interdiction de soudure, la SNCF accepte comme titre de transport sur les trains des réseaux TER, TET et Transilien la combinaison d'un titre Navigo et d'un abonnement de travail pour les parcours entre une gare située hors Ile-de-France et une gare en Ile-de-France dont l'extrémité en province est située à moins de 75 km de la gare tête de ligne parisienne ainsi que la combinaison d'un titre Navigo et d'un forfait abonnement pour les parcours entre une gare située hors Ile-de-France et une gare en Ile-de-France.

Les titres Navigo « soudables » sont les forfaits Navigo Annuel, Navigo Mois ou Navigo Semaine couvrant la zone la plus périphérique, utilisables avec un abonnement de travail ou un forfait abonnement dont une des extrémités est la première gare après l'entrée en Ile-de-France et dont la durée est précisée dans les tableaux ci-dessous :

Navigo	Abonnement de Travail
Semaine	Semaine
Mois	Mois Annuel
Annuel	Mois Annuel

Navigo	Forfait abonnement
Semaine	Semaine Mois Annuel
Mois	Semaine Mois Annuel
Annuel	Semaine Mois Annuel

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

L'objectif du mécanisme déterminant la valeur des versements au titre des Navigo vendus en soudure, formalisé dans l'annexe VI-11, est :

- d'assurer une continuité dans les versements effectués sur les comptes des activités TER à niveau de recettes stable ; mais si le niveau de recettes diminue (en raison, notamment, de mesures tarifaires prises par la région concernée), le versement diminue en proportion ; à l'inverse, si le niveau de recettes dépasse le montant du versement originel, ce sera le montant des recettes qui sera versé ;
- de corréler le versement à l'activité TET aux recettes affectables à la soudure.

Le détail du calcul des versements aux activités TER et TET est explicité dans l'annexe VI-11

3/ Recettes directes

Les recettes directes affectées à la soudure n'entrent pas :

- dans la fixation de l'objectif de recettes du présent contrat
- dans le calcul du partage de l'écart entre les recettes directes de la SNCF et l'objectif de recettes directes.

article 81 - Les contributions du STIF

article 81-1 - Principe général

Les contributions versées par le STIF à la SNCF au titre du présent contrat se décomposent en :

- une contribution « C1 » liée aux charges d'exploitation couvrant les obligations de service public décrites à l'article 81-2. Cette contribution est elle-même constituée de trois composantes :
    - une contribution forfaitaire « C11 » couvrant les charges d'exploitation hors contribution à l'€/l'€ ;
    - une contribution « C12 » payée à l'euro / l'euro couvrant les charges liées aux Péages RFF et les impôts et taxes ;
    - une contribution « C13 » couvrant l'écart entre les recettes directes prévisionnelles indexées selon les modalités prévues pour la contribution C11 et le montant des recettes directes prévisionnelles actualisé des décisions tarifaires du STIF ;
- une contribution pour le financement des investissements, appelée « C2 ».

Disposition particulière à l'année 2012 :

Dans le cas où apparaîtrait un écart entre la rémunération de la SNCF telle qu'elle résulte de la contribution forfaitaire provisionnelle versée en 2012 en application du décret n°50-157 du 7 janvier 1959 et la rémunération forfaitaire telle qu'elle résulterait de l'application du présent contrat dès le 1er janvier 2012, cette différence serait compensée à l'autre partie par la partie en ayant bénéficié dans les meilleurs délais à compter de la signature du contrat couvrant la période 2012 - 2015.

Les parties conviennent que, concernant les éléments relatifs à la rémunération, l'intéressement, l'incitation ou la pénalisation en matière de production et de qualité de service, les termes du contrat seront appréciés comme d'application au 01/01/2012, y compris dans le cas d'une signature formelle du contrat à une date postérieure.

Les dispositions applicables aux contenus et aux délais de fourniture de documents ou d'informations ressortant des stipulations du contrat ne s'appliquent qu'à compter de la signature effective du contrat par les deux parties.

article 81-2 - La contribution d'exploitation « C1 » relative aux obligations de service public

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

1/ Le montant forfaitaire « C11 »

Le montant forfaitaire C11 est établi au moment de la signature du présent contrat, pour chaque année de son exécution, pour l'offre contractuelle décrite précédemment.

Le montant forfaitaire de C11, exprimé en millions d'euros HT courants s'établit à :

En M d'euros HT courants	2012	2013	2014	2015
Contribution C11	687,1	693,2	702,4	704,3

Les montants en euros constants (2011) correspondants figurent en annexe VI-5.

Nota : Le présent contrat est établi sur la base d'une estimation provisoire des prévisions de charges et produits liés à l'interconnexion (calée à titre conservatoire sur une évolution limitée à l'inflation), dans l'attente d'un accord entre les deux entreprises. Lorsqu'un accord sera trouvé sur les montants, les contributions C11 seront modifiées en conséquence par voie d'avenant. L'ajustement des contributions C11 que prévoira l'avenant établi ultérieurement devra dès lors être financièrement neutre pour le STIF.

2/ Le montant « C12 »

Les charges de péages, impôts et taxes constituant la contribution C12 sont réglées par le STIF à la SNCF à l'euro/l'euro des coûts constatés se rapportant à l'exécution du service de chaque année du contrat.

a) Les péages

Les redevances d'infrastructure, ou péages, sont la contrepartie de l'octroi de l'utilisation de capacités d'infrastructure sur le réseau ferré national (article 1 du décret n°97-446 du 5/5/97). Il s'agit de redevances d'utilisation du réseau ferré national conférant les droits suivants :

- La redevance d'accès ;
- La redevance de réservation ;
- La redevance de circulation, y compris la RCE (Redevance Complémentaire d'Electricité) ;
- La redevance d'accès aux voies de services.

Les montants résultant des dispositifs d'incitation sont exclus des remboursements dûs par le STIF.

Le paiement de ces redevances confère le droit à la SNCF d'utiliser sur le réseau ferré national les capacités d'infrastructure attribuées par RFF et d'y exploiter le service public régional de transport de voyageurs défini par la STIF. Le STIF s'oblige, en conséquence, à acquitter le coût réel des péages RFF correspondant à la réalisation du service contractuel et dument justifié comme imputable à l'exécution de ce service. Seules les redevances identifiées par RFF comme imputables à l'exécution du service sont donc remboursées, après vérification par les services du STIF, à la SNCF.

Une prévision est établie pour le niveau d'offre prévu pour chaque année n au 15 octobre de l'année n-1.

Cas particulier de la redevance d'accès : à la demande du ministre des finances, le dispositif décrit ci-après est mis en œuvre pour neutraliser le surcout fiscal induit par la réforme de la tarification des redevances d'accès au réseau ferré national intervenue en 2009. RFF facture mensuellement au STIF un douzième de la redevance d'accès. Ce montant est refacturé par le STIF à la SNCF dans les 15 jours suivants la réception de la facture adressée par RFF. La SNCF s'engage à régler au STIF le montant correspondant au plus tard à la fin du mois concerné par la facture.

b) Les impôts et taxes

Les impôts et taxes que le STIF acquitte à l'euro l'euro sont :

- La contribution économique territoriale ;
- la taxe foncière ;
- le droit de sécurité relatif à l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), calculé sur les redevances facturées par RFF à la SNCF au titre de l'exécution du service Transilien ;
- l'IFER.

A titre indicatif, le montant prévisionnel de C12, exprimé en euros courants, s'établit à :

En M d'euros HT courants	2012	2013	2014	2015
Montant prévisionnel C12 relative aux péages, impôts et taxes	767,8	799,9	825,7	852,3

3/ Le montant forfaitaire « C13 »

La différence résultant de l'écart entre l'objectif de recettes directes pour l'année n (RDn) actualisé par la formule d'actualisation de la contribution C11 (K11n) mentionnée à l'article 90-1 et ce même objectif revalorisé par le coefficient d'augmentation tarifaire de l'année n (Tn) décrit ci-dessous, fait l'objet d'une contribution C13 versée par le STIF lorsqu'il est positif et d'un reversement par l'entreprise lorsqu'il est négatif.

Le coefficient d'augmentation tarifaire de l'année n (Tn) est calculé en faisant le rapport entre les recettes directes de l'année n (RDn) et les volumes de titres de l'année n valorisés aux tarifs et clés de partage en vigueur au 1er janvier 2012. Il est arrondi à 5 décimales :

$$C13 = RDn \times (K11n - Tn)$$

Le montant forfaitaire de C13 est nul à la signature du présent contrat.

article 81-3 - La contribution « C2 » au financement des investissements

Le STIF participe au financement des investissements prévus au Programme d'Investissements défini à l'article 72.

La contribution C21 relative au matériel roulant en service à la date des présentes est régie par des conventions de financement conclues ce jour entre la SNCF et le STIF (les « Conventions de Financement »). Les Conventions de Financement régiront également la contribution C21 relative au matériel roulant qui sera mis en service pendant la durée du présent contrat, à compter du 1er janvier de l'année suivant l'année de mise en service dudit matériel roulant. Le matériel roulant concerné par les Conventions de Financement y est identifié spécifiquement.

La contribution C2 relative à l'ensemble des autres immobilisations affectées comptablement à l'activité Transilien est forfaitaire.

Le montant de la contribution C2 exprimé en millions d'euros HT courants s'établit à :

En M d'euros HT courants	2012	2013	2014	2015
Contribution C2	254,7	260,0	264,2	274,1
C21 matériel roulant	212,3	215,4	228,0	245,0
C22 autres immobilisations	42,4	44,6	36,2	29,1

Ces montants ne font pas l'objet d'indexation. Les modalités de paiement et d'ajustement des montants de la C21 en fonction des mises en service constatées figurent aux articles 89-4 (Règlement des acomptes mensuels de la contribution C2) et 90-4 (Règlement de la facture annuelle) du présent contrat.

En application de la jurisprudence du Conseil d'Etat, la contribution C2 n'entre pas dans le calcul de la CVAE refacturée au STIF.

Le montant total des contributions du STIF en euros courants est repris dans le tableau ci-dessous :

En M d'euros HT courants	2012	2013	2014	2015
Total des contributions du STIF (C1, C12, C2)	1 709,6	1 753,1	1 792,3	1 830,7

CHAPITRE II - LES ADAPTATIONS DE LA RÉMUNÉRATION LIÉES À L'EXÉCUTION DU SERVICE CONTRACTUALISÉ

article 82 - Modification significative du service contractualisé

article 82-1 - Principe général

Les modifications du service contractualisé (complément ou suppression) décidées par le STIF au cours du contrat dans les conditions prévues au présent contrat donnent lieu à un ajustement des contributions du STIF. Cet ajustement est fondé sur la variation marginale des coûts de production induits par la modification de l'offre contractuelle.

Le cas échéant, une évaluation forfaitaire de la variation de recettes directes attendue est établie conjointement par le STIF et la SNCF.

Un avenant prend en compte les conséquences sur les contributions du STIF et sur les objectifs de recettes directes de ces modifications significatives de l'offre contractuelle.

article 82-2 - Ajustement des contributions

Le calcul du montant de charges supplémentaires est effectué sur la base de la variation marginale des coûts de production nécessaire à la réalisation de l'offre modifiée, sur la base d'un devis dont le modèle est défini conjointement.

Une évaluation forfaitaire des variations attendues de recettes directes est établie conjointement par le STIF et la SNCF.

Le montant de la contribution C11 est ajusté des charges de l'offre nouvelle, minorées ou majorées du montant prévisionnel des variations estimées de recettes directes liées à cette modification du service contractualisé, selon la formule suivante, pour l'année n :

$$C11n' = C11n + \text{ajustement de } C11n,$$

Avec : ajustement de C11n = montant de charges n liées à la modification d'offre +/– montant de recettes directes n induites par l'offre modifiée

En outre, la contribution C2 peut être revue si la modification d'offre a des impacts sur les charges liées aux investissements :

$$C2n' = C2n + \text{ajustement de } C2n$$

Les nouvelles contributions C11n' et C2n' ainsi déterminées se substituent alors contractuellement aux C11n0 et C2n0 pour la détermination, d'une part des acomptes définis à l'article 89 et, d'autre part des contributions calculées dans le cadre de la facturation annuelle dont les mécanismes sont décrits à l'article 90.

Ajustement de l'objectif de recettes directes

L'évaluation forfaitaire des variations attendues de recettes directes telle que calculée conjointement par le STIF et la SNCF vient par ailleurs modifier l'objectif de recettes directes.

article 83 - Création d'un titre ou modification significative des conditions d'utilisation d'un titre existant

Pour toute décision du STIF de création de nouveaux titres non prévus explicitement dans l'annexe IV-A-1 ou de modification importante des conditions d'utilisation d'un titre existant, un avenant prendra en compte, en cas d'impact significatif, les conséquences de ces décisions, notamment sur les dépenses ou économies supplémentaires éventuelles.

article 84 - Les mesures tarifaires en cas d'alerte à la pollution

Les dispositions de la loi sur l'air du 30 décembre 1996 ainsi que de l'arrêté inter préfectoral du 24 juin 1999 font obligation à la SNCF d'offrir la gratuité, au moins sur certaines communes, et sous certaines conditions, des transports collectifs.

En cas d'alerte à la pollution, le STIF a décidé que la gratuité serait offerte aux clients occasionnels sur l'ensemble des réseaux de la SNCF les jours couverts par les décisions prises par le Préfet de Région en application de la loi sur l'air.

La perte de recettes directes correspondante est compensée par le STIF sur la base d'un jour fort ou d'un jour faible. Le jour moyen fort est utilisé pour les périodes excluant les vacances scolaires. Le jour moyen faible est utilisé pour les périodes de vacances scolaires.

Le montant de recettes directes d'un jour moyen fort est établi à :

- 1,00 M€ HT pour une journée normale de semaine,
- 0,90 M€ HT pour un samedi,
- 0,66 M€ HT pour un dimanche ou un jour férié.

Le montant de recettes directes d'un jour moyen faible pour les titres journaliers est établi à :

- 0,88 M€ HT pour une journée normale de semaine,
- 0,81 M€ HT pour un samedi,
- 0,63 M€ HT pour un dimanche ou un jour férié.

Cette compensation fait partie intégrante des recettes directes définies à l'article 79. A ce titre elle est prise en compte pour le calcul du partage des risques prévu à l'article 79-4.

Ces montants, définis aux conditions tarifaires en vigueur au 1er janvier 2012, sont actualisés en fonction de l'augmentation tarifaire moyenne décidée par le STIF.

Les dépenses supplémentaires (renforcements des services et dépenses exceptionnelles de communication) font l'objet d'un devis proposé au STIF qui, après accord, en assure le remboursement. En l'absence de réponse dans un délai d'un mois, l'accord du STIF est réputé acquis.

Si la durée d'une alerte à la pollution devait être supérieure à cinq jours consécutifs, le STIF et la SNCF procèdent à une estimation de la perte de recettes sur la base des ventes attendues pour l'ensemble des titres sur la période considérée.

article 85 - Les autres mesures de gratuité partielle ou totale

Pour les autres cas où une mesure de gratuité totale ou partielle doit être appliquée à l'ensemble des réseaux de la SNCF, à la demande du STIF, les modalités de calcul sont les mêmes que celles en cas d'alerte à la pollution.

En cas de mesures limitées à certaines lignes, la SNCF précise au STIF, pour accord et avant application de la mesure, les modalités de calcul et les estimations des pertes de recettes correspondantes.

article 86 - Mesures commerciales et ristournes

article 86-1 - Ventes en grand nombre à des intermédiaires

En cas de vente en grand nombre à des intermédiaires dont la fonction est de revendre ces titres aux voyageurs, la SNCF peut leur accorder des ristournes commerciales destinées à rétribuer le service de ces intermédiaires. Ces titres figureront au tarif public pour le calcul des recettes présentées au STIF dans le cadre de la facture annuelle. Le STIF est tenu informé de ces ristournes.

article 86-2 - Mesures commerciales ponctuelles

Si la SNCF envisage d'accorder des mesures commerciales ponctuelles à destination des voyageurs en vue de les indemniser pour un préjudice subi sur le fonctionnement de son réseau, elle doit se coordonner avec les autres transporteurs pour que ces mesures aient une logique régionale. La SNCF en informe le STIF avant leur mise en œuvre.

Le STIF peut décider de mesures commerciales ponctuelles à destination des voyageurs, telles que des ristournes sur le prix des titres ou le remboursement de tout ou partie des titres acquittés.

Le montant des recettes directes des titres concernés est calculé sur la base des tarifs publics, à l'aide des clés de partage prévues en annexe au contrat. L'impact financier des ces mesures est à la charge du décideur.

article 87 - Remboursement des voyageurs en cas de situation inacceptable

Sauf cas de force majeure et en dehors de toutes situations de grèves ayant fait l'objet d'un remboursement au titre des dispositions de l'article 14, la SNCF s'engage à rembourser les voyageurs lorsque le niveau d'offre offert sur ces lignes se trouve notablement réduit pendant des durées exceptionnellement longues.

Le Président du STIF et le Président de la SNCF s'accordent sur le fait qu'une situation est considérée comme inacceptable. La SNCF et le STIF s'accordent alors sur la réutilisation des pénalités afférentes à ces situations et la SNCF procède au remboursement des voyageurs possédant un abonnement mensuel ou annuel.

Ce remboursement est limité à la valeur d'un demi-abonnement mensuel par abonné et par année civile.

CHAPITRE III - MODALITÉS DE FACTURATION ET DE RÈGLEMENT

article 88 - Factures prévisionnelles

La SNCF fournit au STIF trois prévisions détaillées de la facture relative à l'année n :

- une première prévision avant le 10 juin ;
- une seconde prévision avant le 30 septembre ;
- une dernière prévision avant le 10 décembre de l'année n.

Chacune de ces prévisions est accompagnée :

- d'une note explicitant pour chaque poste les hypothèses retenues ;
- d'une prévision pour l'année n des montants d'impôts et taxes couverts par la contribution C12.

Les prévisions de septembre et de décembre sont accompagnées, dès lors que l'année n+1 est couverte par le présent contrat :

- des principales hypothèses relatives à la facture annuelle pour l'année n+1 ;
- d'une prévision pour l'année n+1 des montants d'impôts et taxes couverts par la contribution C12.

article 89 - Règlement des acomptes mensuels

Les acomptes mensuels sont établis sur la base du montant de la contribution C11 en euros constants figurant à l'annexe VI-5 et des contributions en euros courants C12, C13 et C2 définies aux articles respectivement 81-2 2/, 81-2 3/ et 81-3. Ils sont versés mensuellement, sur la base d'échéanciers semestriels. Les acomptes du second semestre sont calculés en déduisant le montant des acomptes versés au premier semestre.

Si, à la clôture des comptes de l'année n-1, les recettes directes réelles sont supérieures (ou inférieures) aux objectifs de recettes directes, l'écart ainsi constaté est intégré dans la base de calcul des acomptes de la contribution C11 dus par le STIF au titre du second semestre de l'année n.

Les acomptes des mois de novembre et décembre de l'année n sont corrigés, pour tenir compte des hypothèses partagées entre le STIF et la SNCF en matière de :

- Prévision du coefficient K11 d'indexation de la contribution C11 (tel que définis à l'article 90-1) pour l'année n,
- Hausse tarifaire décidée au Conseil du STIF pour l'année n
- Prévisions de recettes directes de l'année n.

L'impact des décisions prises par le STIF mais non encore traduites par avenant dans les stipulations du présent contrat ne peut être intégré dans le calcul des acomptes dus par le STIF.

Le STIF transmet à la SNCF un échéancier des versements mensuels de l'année n, le 15 du mois de décembre n-1, le 15 du mois de juin n et le 10 du mois d'octobre n. Lorsque les dates de versement prévues ci-après se trouvent être un jour non ouvré, les versements correspondants sont effectués le dernier jour ouvré qui précède.

La SNCF transmet, par courrier recommandé avec accusé de réception, au STIF la facture d'acompte correspondante au moins 10 jours ouvrés avant la date d'échéance, la date figurant sur l'accusé de réception faisant foi. En cas de non-respect du calendrier des versements mensuels des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de facturation. Tout retard dans la transmission de la facture par la SNCF décale d'autant la date limite de versement par le STIF.

Les contributions du STIF sont versées par le STIF selon les modalités définies aux articles 89-1 et suivants.

article 89-1 - Règlement des acomptes mensuels des contributions « C11 »

Les acomptes pour la contribution C11 sont versés mensuellement par le STIF le 24 de chaque mois, sur la base des montants C11n0 prévus à l'annexe VI-5, actualisés par application de la formule suivante :

C11n = C11n0 * In / Io

1/ Pour les acomptes du premier semestre de l'année n :

Pour n = 2012 et n = 2013 : In / Io = ([INF n]) / 100

Avec [INF n] = indice, en base 100 en 2011, annuel prévisionnel des prix à la consommation hors tabac de l'année n retenu dans les hypothèses économiques de la loi de finances de l'année n, après prise en compte, pour l'année 2013, de la reprévision de la moyenne prévisionnelle de l'inflation de l'année n-1 (2012), en base 100 en 2011.

Pour n > 2013 : In / Io = [K11 n-2] * ([INF n]) / [R n-2]

Avec:

- [K11 n-2] = indice, en base 100 en 2011, d'indexation de la contribution C11 (tel que défini à l'article 90-1 -) de l'année n-2
- [R n-2] = indice, en base 100 en 2011, annuel réel des prix à la consommation hors tabac (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641266) de l'année n-2
- [INF n] = indice, en base 100 en 2011, annuel prévisionnel des prix à la consommation hors tabac de l'année n retenu dans les hypothèses économiques de la loi de finances de l'année n, après prise en compte de la reprévision de la moyenne prévisionnelle de l'inflation de l'année n-1, en base 100 en 2011.

2/ Pour les acomptes du second semestre de l'année n :

Pour n = 2012 : In / Io = ([INF n]) / 100

Pour n > 2012 : In / Io = [K11 n-1] * ([INF n]) / [R n-1]

Avec :

- [K11 n-1] = indice, en base 100 en 2011, d'indexation de la contribution C11 (tel que défini à l'article 90-1) de l'année n-1
- [R n-1] = indice, en base 100 en 2011, annuel réel des prix à la consommation hors tabac (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641266) de l'année n-1.

article 89-2 - Règlement des acomptes mensuels des contributions « C12 »

Les acomptes pour la contribution C12 sont versés mensuellement par le STIF le 24 de chaque mois, sur la base des montants C12n exprimés en euros courants.

Le niveau de contribution C12n correspond au montant en euros courants de la contribution C12 estimé pour l'année n par la SNCF et transmise au STIF :

- avant le 30 septembre de l'année n-1, dans le cadre de la prévision de facture n pour la part impôts et taxes de la contribution C12 ;
- avant le 15 octobre de l'année n-1 pour la part des péages de la contribution C12.

Cas spécifique des acomptes relatifs à la redevance de réservation

La provision versée par la SNCF à RFF au titre de la redevance de réservation en octobre conformément au Document de Référence du Réseau en vigueur est réglée par le STIF à la date de paiement de ce montant par la SNCF à RFF sous réserve que la SNCF ait informé le STIF au moins un mois avant la date de versement à RFF. Si le règlement du STIF intervient postérieurement à la date de paiement de la SNCF à RFF, le STIF supporte le coût de trésorerie induit sur la base du taux EONIA en vigueur à la date de paiement de la SNCF.

Le montant de la provision de la redevance de réservation est exclu de la base de calcul des acomptes de la contribution C12.

article 89-3 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution « C13 »

Les acomptes pour la contribution C13 mentionnée à l'article 81-1 - et déterminée selon les modalités définies à l'article 81-2 3/, sont versés mensuellement par le STIF, le 24 de chaque mois.

Pour 2012, aucun acompte n'est versé.

1/ Pour les acomptes du premier semestre de l'année n :

Pour n = 2013 : C13n = [RD n] * ([INF n] / 100 – [T n-1 / T 01/01/2012])

Avec :

- [RD n] = montant de Recettes Directes figurant à l'article 79-2 pour l'année n
- [T n-1 / T 01/01/2012] : moyenne des tarifs nominaux de l'année n-1 rapportée aux tarifs nominaux exprimés en valeur au 1er janvier 2012, en base 100, conformément à l'annexe VI-12

Pour n > 2013 : C13n = [RD n] * ([K11 n-2] * [INF n] / [R n-2] – [T n-1 / T 01/01/2012])

Avec [RD n] = montant de Recettes Directes figurant à l'article 79-2 pour l'année n

2/ Pour les acomptes du second semestre de l'année n :

Pour n > 2012 : C13n = [RD n] * ([K11 n-1] * [INF n] / [R n-1] – [T n / T 01/01/20012])

Avec [T n / T 01/01/2012] : moyenne des tarifs nominaux de l'année n rapportée aux tarifs nominaux exprimés en valeur au 1er janvier 2012, en base 100, conformément à l'annexe VI-12.

article 89-4 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution « C2 »

Les acomptes pour les contributions C21 et C22 sont versés le 8 de chaque mois sur la base des montants C21n et C22n exprimés en euros courants.

Le niveau de contribution C21 figurant à l'article 81-3 est ajusté au 1er avril de chaque année pour tenir compte des mises en service des matériels roulants intervenus au cours de l'année précédente, conformément aux dispositions de l'article 90-3.

article 89-5 - *Cas particulier des acomptes de l'année 2012*

Etant donné que le contrat pour la période 2012 à 2015 est signé au cours de l'année 2012, le STIF et la SNCF régulariseront la situation des acomptes des mois antérieurs à la signature du contrat, conformément aux modalités de calcul des acomptes de chaque contribution définies par le contrat, par rapport aux acomptes versés à partir du 1er janvier 2012 à la SNCF. Cette régularisation interviendra :

- à hauteur de 50% du montant dans un délai de 45 jours à compter de la signature du contrat par les Parties ;
- à hauteur de 50% du montant dans un délai de 75 jours à compter de la signature du contrat par les Parties.

article 90 - La facture annuelle

article 90-1 - Indexation annuelle de la contribution C11

Pour le calcul de l'indexation annuelle, les indices sont arrêtés avec 5 décimales (sous le format 1,xxxxx).

Chaque année, la contribution C11 versée est déterminée sur la base des montants C11n0 prévus à l'annexe VI-5, actualisés par application de la formule suivante :

C11n = C11n0 * K11n

Où K11n = 0,65 * Sn/So + 0,06 * En/Eo + 0,25 * Dn/Do + 0,04 * Fsd3n/Fsd3o

Avec :

S : indice trimestriel des salaries mensuel transport (www.indices.insee.fr ; identifiant : 01567433)

E : indice mensuel Electricité (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0638575)

D : indice mensuel Services (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641257)

FSD 3 : indice mensuel des frais et services divers 3 (www.lemoniteur.fr ; identifiant : FSD3)

Pour les indices S : So = moyenne arithmétique du 4ème trimestre de l'année 2010 et des 3 premiers trimestres de l'année 2011, et Sn = moyenne arithmétique du 4ème trimestre de l'année n-1 et des 3 premiers trimestres de l'année n.

Pour les indices I = C, E, D ou Fsd3 : Io = moyenne arithmétique sur 12 mois d'octobre 2010 à septembre 2011, et In = moyenne arithmétique sur 12 mois d'octobre de l'année n-1 à septembre de l'année n.

Dans le cas où un des indices ci-dessus venait à ne plus être publié, le STIF et la SNCF se rapprochent pour déterminer l'indice de remplacement, sur la base des recommandations éventuelles de l'INSEE. Le raccordement entre l'ancien et le nouvel indice est réalisé en utilisant la dernière valeur publiée de l'indice supprimé (et la valeur de l'indice de remplacement correspondant au mois / trimestre concerné).

L'indexation annuelle est encadrée de sorte que le montant total des contributions C1 et C2 versées par le STIF à la SNCF, avant application des dispositions de l'article 82-2 (ajustement C2) :

- S'élève au plus, pour 2012, à 1 710 M€ HT courants
- Pour les années suivantes, l'augmentation des contributions C1 et C2 du STIF est plafonnée à 2,5 % pour 2013, 2,2 % pour 2014 et 2,1 % pour 2015.

Si, à partir de 2014 et à offre constante, l'évolution des redevances d'utilisation du réseau ferré national était différente de l'évolution retenue dans la maquette financière en euros courants figurant en annexe VI-5, les parties conviennent de réexaminer les dispositions du présent titre.

Sauf indication contraire, le coefficient d'indexation K11 est également utilisé pour indexer les montants unitaires indiqués dans le présent contrat.

article 90-2 - Facturation de la contribution annuelle C12

Les charges de péages, impôts et taxes constituant la contribution C12 sont facturées par la SNCF selon les modalités prévues à l'article 81-2 2/. La SNCF produit des justificatifs prévus dans l'annexe VI-14.

article 90-3 - Facturation de la contribution annuelle C2

La contribution C2 indiquée à l'article 81-3 est ajustée chaque année pour tenir compte des mises en service des matériels roulants objet des conventions de financement intervenues au cours de l'année n, sur la base du plan d'amortissement des matériels mis en service, communiqué au plus tard le 31 janvier de l'année n+1.

article 90-4 - Règlement de la facture annuelle

Au 31 mars de l'année n+1 au plus tard, la SNCF transmet une facture récapitulative faisant apparaître pour l'ensemble des éléments constituant la contribution définitive du STIF après actualisation dans les conditions prévues à l'article 90-1, les éléments suivants :

- les composantes de la contribution relative aux charges relevant des OSP :
    - la contribution « C11 » le cas échéant modifiée pour tenir compte des évolutions d'offre ;
    - la contribution « C12 » ;
    - la contribution « C13 » ;
- la contribution relative au financement des investissements « C2 », sous réserve des dispositions prévues à l'article 91 ;
- les incitations financières (bonus/malus, intéressements) ;
- les autres rémunérations éventuelles dont, le partage des risques sur les recettes directes défini à l'article 79-4 si les recettes directes sont inférieures à l'objectif de l'année n et la part des recettes directes des ventes Optile, conformément à l'article 79-1.

La SNCF établit également un avoir correspondant :

- aux éventuelles pénalités liées à l'exécution du service définies par le présent contrat ;
- au partage défini à l'article 79-4 si les recettes directes sont supérieures à l'objectif de l'année n.

La facture annuelle reprend :

- le montant de la facture annuelle ;
- le montant des acomptes versés ;

- le solde à payer (avec le cas échéant les avoirs).

Le STIF règle à la SNCF, après vérification, le solde de l'année n entre les acomptes mensuels d'une part, la facture annuelle et l'avoir d'autre part, au plus tard dans les 45 jours suivants la réception par le STIF de la facture annuelle et de l'avoir.

En cas de désaccord, le STIF réserve le règlement du solde à hauteur du montant qu'il juge litigieux~~.~~ Il appartient alors au STIF d'informer de manière détaillée la SNCF, dans les meilleurs délais, de son désaccord sur le montant du solde. Le cas échéant et sans que cela soit un préalable à toute action contentieuse, il appartient à la partie la plus diligente de déclencher la procédure de conciliation prévue à l'article 103. Le cas échéant, le STIF règlera des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard de versement et du taux EONIA connu à la date de facturation.

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

Les factures seront accompagnées des pièces justificatives suivantes :

- Les fichiers titres comprenant :
- les ventes globales (tous transporteurs) annuelles par titre, zone*zone, vendues en et hors Ile-de-France (en nombre et en valeur) ;
- les ventes de la SNCF annuelles par titre, zone*zone, vendues en Ile-de-France (en nombre et en valeur);
- les recettes directes annuelles par titre, zone*zone, vendues en Ile-de-France (en nombre et en valeur).
- un détail du calcul des indices d'actualisation des rémunérations ;
- le calcul détaillé des bonifications et pénalités ;
- les justificatifs de paiements des Impôts et Taxes conformément à l'annexe VI-15 ;
- le calcul du partage des recettes directes ;
- le détail des péages identifiés par RFF comme relevant de l'activité Transilien et facturés par RFF à la SNCF pour l'exécution du service de référence décrit au Titre II ;
- le compte-rendu financier de l'exploitant intégré au rapport annuel tel que décrit à l'article 97-4.

Toutes les annexes à la facture annuelle sont formellement validées par la SNCF.

article 91 - Ajustement de la contribution C2 pour tenir compte du niveau de réalisation des investissements

article 91-1 - Ajustement annuel

Chaque année, si le montant des investissements réalisés (hors CPER, CPJ, CPRD), en cumul depuis le début du contrat, net des subventions, est inférieur au montant cumulé contractuel, la contribution C2 est corrigée à la baisse pour tenir compte des dotations aux amortissements non générées et des économies de charges de capital induites par le décalage d'exécution du programme d'investissement, selon les modalités suivantes :

- Un ajustement à la baisse des dotations aux amortissements est réalisé en appliquant les mêmes règles de calcul que celles utilisées dans le compte financier prévisionnel, à l'écart entre les dépenses d'investissements prévues et les dépenses d'investissements réalisées.
- Un ajustement correspondant aux économies en charges de capital induit par le retard cumulé d'investissements, sur la base du taux d'intérêt retenu dans la maquette financière.

Cet ajustement des amortissements et des charges de capital est réalisé chaque année et pérennisé sur les contrats suivants. La CAF prévisionnelle de l'année considérée est également ajustée à due concurrence.

article 91-2 - Ajustement à la fin du contrat

En fin de contrat, si le montant cumulé des investissements réalisés (hors CPER, CPJ, CPRD), net des subventions, est inférieur au montant cumulé contractuel, l'écart est restitué au STIF en totalité, net du total des ajustements de C2 déjà effectués au titre des amortissements. Cette restitution se traduira par une neutralisation des flux liés aux appels de fonds relatifs aux subventions à verser par le STIF.

TITRE VII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT

CHAPITRE I - CLAUSES SOCIALES ET ENVIRONNEMENTALES

article 92 - Préservation des conditions de travail et de la qualité du dialogue social

Le STIF est attentif aux conditions de travail des agents de la SNCF. Il invite la SNCF à veiller à la préservation de la qualité du dialogue social et à l'amélioration de la qualité des conditions de travail de ses agents.

La SNCF s'efforce d'assurer les meilleures conditions de travail possibles à ses salariés, de prévenir les accidents du travail et de garantir la santé au travail des salariés (y compris contre les risques psycho sociaux). Elle met en œuvre, par le dialogue social, les procédures les plus adaptées à la valorisation individuelle et collective du travail des salariés. Elle s'efforce de poursuivre et approfondir le dialogue social au sein de l'entreprise. Elle veille également à améliorer les qualifications de ses salariés par des actions de formation et l'organisation de parcours professionnel notamment pour les encadrants qui ont la responsabilité de la gestion d'équipe.

article 93 - Lutte contre le dumping social

La SNCF s'engage à lutter contre toute forme de dumping social dans le monde du transport car aucune forme de concurrence ne doit s'appuyer sur une régression du modèle social des salariés sous statut.

Par ailleurs, la SNCF s'engage dans sa politique d'achat à ne pas accepter d'offre anormalement basse.

article 94 - Lutte contre les discriminations

La SNCF mène une politique active de promotion de l'égalité au sein de l'entreprise. Cette politique se traduit les efforts de la SNCF en matière de :

- Promotion de l'égalité hommes-femmes dans la politique de rémunération et dans la structure hiérarchique (évolution professionnelle…)
- D'insertion professionnelle des jeunes et des personnes handicapées
- Lutte contre toute forme de discrimination.

Dans le cadre du bilan social remis au STIF, la SNCF informera chaque année le STIF des actions menées en la matière et des résultats attendus et obtenus.

article 95 - Politique environnementale

Au-delà des bénéfices écologiques associés au développement des transports en commun qu'elle exploite, tels que la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des pollutions locales, la SNCF inscrit son action dans une démarche de protection environnementale et de développement durable, dont les axes majeurs sont les suivants :

- recherche d'une réduction des nuisances sonores par l'étude de solutions de réduction du bruit sur le matériel roulant, et des actions de réduction de la gêne liée à la sonorisation des gares
- la protection des ressources en eaux par application des obligations contenues dans le Schéma Directeur de l'eau des sites industriels,
- l'amélioration de la qualité de l'air, notamment dans les gares souterraines par la conduite d'un programme d'étude de solutions de réduction des particules à la source et en gare. En fonction du décret à venir, qui fixera date d'application et protocole de mesure, la SNCF mettra également en œuvre une surveillance régulière de la qualité de l'air dans certaines gares,

- la réduction des émissions de gaz à effet de serre par la réalisation, tous les 3 ans, d'un bilan d'émission de GES selon le périmètre « Grenelle », et l'évaluation des autres postes de manière à construire un plan d'action, et également l'affichage des émissions de CO2 des prestations de transport à partir du 1er juillet 2013 (selon le décret).

Par ailleurs, la SNCF continue d'étudier et de déployer les offres de solutions de mobilité durable par la recherche d'une meilleure connaissance des pratiques des voyageurs et le développement de l'intermodalité (offre de stationnements (y compris vélo), information entre modes).

La SNCF met en œuvre un programme d'évaluation de l'impact énergétique des services de transport de voyageurs qu'elle exploite par un bilan carbone.

En matière de gestion de l'eau, elle peut mettre en œuvre des solutions innovantes de récupération des eaux de pluie et d'infiltration qui pourraient être utilisées, entre autres, pour le lavage des matériels roulants, en vue de réduire l'empreinte écologique globale.

Dans le domaine des déchets, elle développe le tri sélectif dans ses stations et gares en étroite collaboration avec les collectivités locales. Lors de la réalisation des investissements, la SNCF est attentive à l'élimination des gravats (travaux en gares…) et au recyclage des composants des matériels roulants.

La SNCF s'engage à chercher à minimiser l'utilisation de produits phytosanitaires issus de la chimie de synthèse pour l'entretien des voies.

Enfin, la SNCF privilégie l'éco-conception dans la réalisation de ses projets, qu'il s'agisse de bâtiments, d'infrastructures, de matériels roulants ou d'équipements.

En termes de gestion/normalisation environnementale, la SNCF s'engage à :

- maintenir/obtenir la certification ISO 14001 de ses ateliers Matériel et déployer des systèmes de management environnemental simplifié dans ses autres établissements
- prendre en compte des cibles HQE dans la conception des projets gares.

La SNCF remet au STIF, en annexe au rapport annuel d'exécution du service, un bilan des actions engagées sur tous ses volets.

Les conséquences des lois sur le Grenelle de l'environnement seront examinées conjointement par le STIF et la SNCF au cours de l'année 2012 et intégrées le cas échéant dans les dispositions contractuelles par voie d'avenant.

article 96 - Prise en compte de la sensibilité des voyageurs à la place de la publicité dans les espaces de transport

Le STIF considère que la qualité de l'environnement dans lequel évolue le voyageur dans les espaces de transport constitue un élément d'attractivité des transports publics. Si la publicité apporte une source importante de financement du système de transport en Ile de France, son développement non maitrisé dans les espaces de transport pourrait constituer un obstacle au développement de l'attractivité des transports publics.

Ainsi, la SNCF s'interdit de mettre en œuvre tout dispositif de publicité sonore. De même la SNCF s'engage à communiquer au STIF dans les 6 mois suivants l'entrée en vigueur du présent contrat, un état des lieux du déploiement des écrans dynamiques. Outre le nombre et leur emplacement, cet état des lieux évaluera la perception de ce type d'écran par les voyageurs. A défaut d'étude réalisée par la SNCF, les résultats de l'étude menée par la RATP s'imposeront.

Par ailleurs, la SNCF s'engage à ne pas installer de dispositif dit « intelligent » permettant notamment la reconnaissance biométrique des voyageurs ou l'échange interactif avec les voyageurs dans un but publicitaire.

Enfin, la SNCF s'engage à proscrire les publicités qui seraient de nature à présenter un caractère politique, confessionnel, contraire à la morale ou de nature à troubler l'ordre public, violent ou discriminatoire.

CHAPITRE II - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE

article 97 - Informations sur l'exécution du contrat

article 97-1 - Principes généraux

Le STIF et la SNCF ont une obligation réciproque de transparence et de réactivité dans la transmission de l'information relative à la gestion du service, notamment en ce qui concerne les conditions d'exploitation et des difficultés rencontrées. A ce titre, la SNCF transmet les informations que le STIF peut demander ainsi que tous les tableaux de bords, rapports, documents de nature contractuelle, dans un délai raisonnable que le STIF peut fixer. Si la SNCF ne donne pas droit à la demande d'informations une fois le délai de réponse échu, le STIF peut engager un Contrôle ou un Audit dans les conditions fixées à l'article 99 du présent contrat.

L'article 11-3 du présent contrat précise les modalités d'information du STIF en cas de perturbation dans l'exploitation du service.

Les informations communiquées par la SNCF au STIF doivent pouvoir contribuer à assurer, auprès de tous les responsables locaux et des administrateurs du STIF, la meilleure lisibilité possible des conditions d'exécution du présent contrat. Le STIF est garant vis-à-vis de la SNCF du respect de la confidentialité des informations correspondantes, en application des dispositions de l'accord de confidentialité annexé au présent contrat.

La confidentialité des documents transmis par la SNCF au STIF fait l'objet de l'accord de confidentialité annexé au présent contrat (annexe VII-3), tenant compte des contraintes réglementaires ou légales.

Toutes les informations sont transmises de préférence par voie électronique sous format standard, facilement exploitable.

article 97-2 - Comptabilité du service

Le compte « Transilien » est établi selon les règles de gestion de la SNCF qui sont communiquées au STIF.

La SNCF informe le STIF chaque année des modifications ayant une incidence supérieure ou égale à 500 K€ HT courants sur les comptes et en fournit une estimation pour la première année de mise en œuvre (incluant, pour cette première année de mise en œuvre, une présentation des comptes fondée sur l'application des règles de gestion en vigueur lors de l'élaboration du compte d'exploitation prévisionnel annexé au contrat).

article 97-3 - Information mensuelle et trimestrielle

1/ Information mensuelle :

La SNCF fournit un tableau de bord mensuel sur les indicateurs listés dans le contrat, au plus tard avant le dernier du mois suivant.

2/ Information trimestrielle :

La SNCF fournit un tableau de bord trimestriel commenté contenant une analyse synthétique du trimestre écoulé sur les indicateurs du contrat au plus tard 60 jours après la fin du trimestre considéré.

article 97-4 - Rapport annuel d'exécution du contrat

La SNCF réalise un rapport annuel sur l'exercice échu et le transmet au STIF au plus tard le 31 mars n+1.

Le rapport annuel comporte un rapport financier comprenant notamment des pièces suivantes :

- le compte de résultat des années n et n-1, du budget des années n et n+1, sur le format de la « maquette financière » ;
- une analyse présentant la part de l'activité Transilien dans l'activité d'une part de la branche « Proximités » et d'autre part de la branche « Gares & Connexions ». Les modalités d'affectation de la dette de la branche Proximités à Transilien sont notamment indiquées.
- une affectation, par ligne ferroviaire de la totalité des charges imputées au compte-rendu financier, selon des modalités à définir conjointement courant 2012 ;
- le compte de résultat des années n et n-1, du budget des années n et n+1, sur le format des comptes GEF, accompagné d'un tableau de passage entre les comptes au format GEF et au format « maquette financière », le format du compte GEF est précisé en annexe VI-5
- une ventilation des ressources entre : contributions du STIF, objectif de recettes directes, neutralisation tarifaire et partage des risques ;

- l'indication des recettes directes constatées en année n ;
- les indicateurs de suivi de l'évolution des principaux postes de charges, tels que décrits dans l'annexe VI-4, accompagnés d'un commentaire sur leur évolution :
    - d'une part entre le constaté n-1 et le constaté n ;
    - d'autre part entre le constaté n et le prévisionnel n figurant dans la maquette financière annexée au présent contrat.
- le montant des investissements intervenus pendant l'année n (distingués selon que les investissements sont financés par des fonds propres de la SNCF, des subventions versées par le STIF et des autres subventions), comparé au montant prévu dans le plan quadriennal d'investissement ;
- les mises en services des investissements marquants intervenus pendant l'année n (distinguées entre fonds propres et subventions) ;
- les règles de gestion de la SNCF actualisées pour l'année n détaillées et mise à jour et les modalités d'application au compte Transilien. la SNCF indiquera dans le sommaire du document présentant les règles de gestion, les numéros des règles ayant évolué par rapport à l'année n-1 (modification, suppression, création d'une nouvelle règle de gestion, …).
- Les fichiers d'inventaires détaillés des installations fixes et du matériel, permettant de tracer l'évolution de l'inventaire en fonction des investissements réalisés (en cours et mis en service) :

Les immobilisations faisant l'objet d'un amortissement autre que linéaire doivent être indiquées dans l'inventaire.

- Le fichier détaillé des subventions perçues (et des montants à recevoir) selon le détail du PQI au titre de l'année n (seules les subventions perçues par la SNCF doivent être indiquées dans ce fichier ; la notion de « subvention méritée » ne doit pas apparaître dans le fichier)
- Le fichier récapitulatif des facturations de l'année pour chaque projet du PQI avec distinction entre les facturations internes et externes SNCF. Les factures internes devant faire l'objet d'un détail des UO facturées (charges de personnel, autres charges, …).
- La base de données des péages facturés au titre de l'année avec un tableau récapitulatif par droit des péages facturés mensuellement par RFF au titre de l'activité Transilien.
- Le détail du coût des prestations trains imputées sur le compte d'exploitation, selon des modalités à définir conjointement en 2012.

Le volet « gares » du rapport annuel remis par la SNCF présente :

- La décomposition des charges supportées par la SNCF au titre de la gestion des gares entrant dans le périmètre du présent contrat (présentation économique et comptable)
- la méthodologie (unités d'œuvre, clés de répartition…) utilisée pour déterminer les redevances, y compris les principes comptables retenus ;
- la prévision des coûts liés aux installations et aux services en distinguant les charges directement liées aux prestations régulées, les charges communes et les charges liées aux activités non régulées ;
- les hypothèses ayant permis de déterminer la clé de répartition utilisée pour la prévision des quotes-parts de charges communes affectées respectivement aux prestations régulées et non régulées ;
- les programmes d'investissements et les financements correspondants justifiant le montant des redevances ;
- les hypothèses relatives à la demande par le STIF de prestation régulées.
- la ventilation des redevances imputées à Transilien entre les prestations régulées de base et les prestations régulées complémentaires
- Le compte financier de chaque gare du segment A. Outre les informations listées ci-dessus, la SNCF indique :
    - les charges et recettes supportées/perçues l'année n, l'année n-1 et prévues au titre de l'exercice n+1
    - une comparaison entre les éléments prévisionnels ayant fondé le barème du document de référence des gares applicable à l'exercice n et le réalisé (en charges et produits).
- Le compte financier global des gares des segments b et c). Outre les informations listées ci-dessus, la SNCF indique les charges et recettes supportées/perçues l'année n, l'année n-1 et prévues au titre de l'exercice n+1
- Le compte des gares du segment A et le compte des gares des segments B et C, permettant de reconstituer le montant facturé par Gares&Connexions et figurant dans le compte rendu financier.

103

La SNCF peut adjoindre à ce rapport annuel tous les documents qu'elle juge nécessaires pour apporter au STIF une information détaillée portant sur les conditions d'exécution du service de référence.

Sous réserve des dispositions de l'article 99-2 - et de l'annexe VII-3, le STIF s'engage à ne pas diffuser ces informations auprès de tiers au contrat, sauf accord exprès de la SNCF.

article 98 - Suivi de l'exécution du contrat

article 98-1 - Comités de suivi thématiques

Les comités de suivi seront composés à l'initiative des deux parties.

Les comités de suivi thématiques se réuniront selon la périodicité indiquée ci-dessous et en tant que de besoin.

Ils seront chargés d'examiner les questions relatives à l'exécution du contrat.

Comité de suivi « Offre/régularité ferroviaire » : une fois par trimestre

Comité de suivi « Qualité de service » : une fois par trimestre, en proximité avec le Comité d'Offre

Comité de suivi « Questions économiques et tarifaires » : deux fois par an

Comité de suivi « Investissements » : deux fois par an

Comité de suivi « Communication » : deux fois par an

Comité de suivi billettique : deux fois par an

Autres comités de suivi : la périodicité de ces éventuels comités sera définie dans les avenants ou les conventions les instituant.

Ces comités de suivi seront complétés par des réunions de suivi des principaux programmes d'investissement.

article 98-2 - Audition de la SNCF par le Conseil d'administration du STIF

Chaque année, à la demande du Président du STIF, les représentants de la SNCF seront auditionnés par le Conseil d'administration du STIF, en vue de présenter un bilan de l'exécution du contrat détaillant :

- Les résultats en matière de ponctualité et qualité
- Les performances économiques et sociales de l'entreprise
- Les investissements réalisés (en comparaison avec les engagements contractuels)
- Les perspectives futures.

La SNCF est informée de la date d'audition dans un délai de 30 jours avant la tenue de ladite audition. En cas d'urgence, ce délai peut être raccourci.

article 99 - Contrôle de l'exécution du contrat

article 99-1 - Contrôle de l'exécution du contrat par la SNCF

Il revient à la SNCF de s'assurer par tous moyens de la réalité de l'efficacité et de l'efficience de l'exploitation, et de veiller au respect des obligations figurant au présent contrat.

Ce devoir général de contrôle s'exerce sans préjudice des droits reconnus au STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice, dans le cadre des contrôles et audits qu'il peut décider de mener.

article 99-2 - Droit de contrôle et droit d'audit général du STIF

Le STIF dispose d'un droit d'audit et d'un droit de contrôle se rapportant à l'exécution par la SNCF du présent contrat. Ce droit d'audit et de contrôle peut être exercé par le STIF, ou par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs que le STIF mandate à cet effet.

Le droit de contrôle vise à :

- Assurer le STIF de la bonne exécution par la RATP du service contractualisé prévu par le présent contrat et il consiste à vérifier sur pièces et sur place les documents et informations attestant que les services et prestations sont exécutés conformément aux stipulations du présent contrat.
- Permettre au STIF de s'assurer de l'étanchéité entre les activités exercées par la RATP (et ses filiales) au titre du contrat et ses autres activités.
- Contrôler la formation des coûts et leurs imputations analytiques
- Contrôler le processus d'élaboration et de suivi de tous les indicateurs contractuels
- Et de manière générale d'accéder à tout élément permettant au STIF de contrôler/vérifier la fiabilité et la complétude des éléments physiques et financiers en lien avec le présent contrat.

Sans préjudice des stipulations de l'alinéa précédent et afin de réaliser ce même contrôle, le STIF se réserve en outre le droit de faire procéder à des contrôles inopinés sur le réseau ferroviaire et routier défini au présent contrat, tout en respectant les règles de sécurité et sans que ces contrôles soient de nature à dégrader l'exécution de l'offre contractuelle.

Le droit d'audit vise notamment à :

- Examiner les éléments comptables et financiers nécessaires à l'établissement du compte Transilien et à évaluer les méthodes et outils employés par la SNCF afin de recueillir, agréger et restituer au STIF les informations servant à l'établissement des tableaux de bord et du compte-rendu général d'activité.
- Apprécier la réalité des coûts imputés par la SNCF à l'exécution du présent contrat. Dans le cas où l'imputation des coûts résulte de l'application d'un contrat interne à la SNCF et s'il souhaite obtenir des informations plus complètes que les seuls éléments comptables de la facturation (comptes, factures éventuelles…), le STIF pourra rechercher, pour tout ou partie de l'audit, auprès du prestataire interne des éléments justificatifs propres à ce prestataire.
- Compte tenu du caractère stratégique pour la SNCF des informations relatives aux données financières, le droit d'audit en matière financière s'exerce par l'intermédiaire d'agents du STIF accrédités, ou d'organismes extérieurs mandatés par le STIF. Le STIF s'engage à communiquer à la SNCF la liste des auditeurs internes accrédités à cet effet, et à prévenir celle-ci de toute modification de ladite liste.
- Toutes les données fournies dans le cadre des contrôles et audits mentionnés dans cet article sont soumises aux termes d'un accord de confidentialité signé entre le STIF, la SNCF et le cas échéant l'organisme extérieur, dont un modèle est annexé au présent contrat (annexe VII-3).

Les parties s'engagent à conserver la confidentialité des données, informations et documents remis lors de ces contrôles et audits, durant les cinq ans suivant l'année à laquelle se rapportent les données. Le STIF s'engage à obtenir le cas échéant le même engagement des organismes extérieurs qu'il mandate.

Par dérogation à ce qui précède, les documents qui ne seront pas transmis au STIF sont les suivants :

- tous documents couverts par une disposition législative, imposant à la SNCF le respect de la confidentialité vis-à-vis d'un tiers.

Tous les autres documents relatifs à l'objet du contrat et à toute activité de la SNCF en lien avec le service public de transport en Ile-de-France sont donc réputés transmissibles au STIF. La SNCF ne peut pas apprécier l'opportunité de la demande d'information formulée par le STIF (le cas échéant via ses conseils ou les organismes extérieurs mandatés par lui).

article 99-3 - Modalités d'exercice des contrôles et des audits

Les contrôles de la qualité peuvent comprendre des contrôles inopinés de type « client mystère ». Ces contrôles doivent se faire dans le respect des règles de sécurité et d'exécution de l'offre contractuelle.

Dans les autres cas de contrôle et d'audit, la SNCF est informée de la décision d'audit du STIF, au minimum 15 jours ouvrés avant la date d'intervention des missions d'audits et de contrôle.

Pour exercer leur contrôle ou mener leur audit, le STIF ou les organismes extérieurs mandatés par le STIF peuvent solliciter des informations ou communications de documents en lien avec l'exécution du contrat dans les conditions exposées ci-après. Ces éléments sont communiqués par la SNCF dans un délai raisonnable.

Le STIF prend en charge le coût de ces contrôles et audits, sauf dans le cas où ces derniers démontreraient un manquement grave de la SNCF aux obligations auxquelles elle est tenue en vertu du présent contrat.

Tout écart constaté en faveur du STIF ou tout manquement dans l'allocation des fonds versés par le STIF fait l'objet d'un reversement à son profit, et d'une correction des éléments relatifs aux écarts constatés.

Les résultats des contrôles et audits sont obligatoirement communiqués à l'autre partie dans un délai raisonnable fixé d'un commun accord. En particulier, si l'une des parties est amenée à utiliser les résultats de ces contrôles et audits dans ses échanges avec l'autre partie, elle les lui aura communiqués au préalable.

En cas de désaccord persistant sur les résultats des audits ou des contrôles, la procédure de conciliation peut être engagée par la partie la plus diligente dans les conditions prévues à l'article 103 du présent contrat.

article 100 - Sanction en cas de non-respect délais d'information

Une sanction de 3 000 euros HT par document et par jour ouvrable de retard, sera appliquée en cas de retard dans la transmission des documents prévus contractuellement. Cette sanction sera progressive et sera réévaluée à 15 000 € par jour de retard au-delà du trentième jour de retard.

La date d'échéance de transmission des documents demandés sera fixée conjointement, laissant à la SNCF un délai raisonnable, en fonction du volume d'informations nécessaires à la réalisation des contrôles et des audits.

Cette sanction de retard s'appliquera à compter du premier jour ouvrable de retard après la date d'échéance. A cet effet, le STIF informera l'opérateur par courrier. Aucune mise en demeure ne précèdera l'application de la sanction pécuniaire.

Le montant annuel maximal encouru par la SNCF au titre de l'application de la présente clause est fixé à 1 million d'euros.

CHAPITRE III - VIE DU CONTRAT

article 101 - Recours à la procédure d'avenant

Les dispositions du présent contrat et de ses annexes ne peuvent être modifiées que par voie d'avenant, signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque partie.

Dans le cas où la mise en œuvre d'une nouvelle disposition ou d'une modification de l'offre contractuelle (ou l'engagement des moyens nécessaires à cette mise en œuvre) s'impose avant que l'avenant s'y rapportant ne soit formellement signé, le STIF notifie au préalable par courrier recommandé cette demande à la SNCF qui adresse au STIF une estimation financière de cette nouvelle ou modification d'offre.

article 102 - Révision du contrat

Les Parties procèdent d'un commun accord au réexamen des conditions financières, à la demande motivée de l'une d'entre elles, en cas de survenance d'événements ou de modifications législatives, ou réglementaires majeurs et non prévisibles avec suffisamment de certitude quant à leur occurrence à la date de signature du contrat, tendant à bouleverser substantiellement l'équilibre économique et financier du contrat. Pour apprécier l'impact de ces évènements, les parties s'appuient sur toutes données économiques et financières utiles et disponibles.

Afin d'intégrer dans l'équilibre économique du contrat, le coût révisé des prestations-trains tenant compte des conclusions de l'audit mené par le STIF au 1er trimestre 2012, les parties conviennent d'inscrire, à titre conservatoire, un montant de prestations 2012 de 68,5 M€ et de négocier avant le 31/12/2012, un avenant modifiant ce montant, en fonction des accords passés avec les régions concernées.

La révision du contrat peut également intervenir :

- si une vérification de toute nature réalisée par le STIF montre que le STIF supporte des charges indues ou bien qu'une contribution versée par le STIF est excessive, notamment du fait d'un changement de méthode comptable ou de règle de gestion.
- en cas d'évolution de taux fiscaux et de modifications législatives et réglementaires en matière fiscale, para fiscale, et d'imposition de toute nature (création ou suppression d'impôts, taxes et redevances ou changements de règles déterminant l'assiette, les taux ou les modalités de calcul des impôts, taxes et redevances) venant affecter les impôts et/ou taxes autres que ceux couverts par la contribution C12 versée par le STIF.

Les Parties procèdent à l'amiable au réexamen des conditions financières sur l'initiative de l'une d'elles et sur la base des éléments justificatifs fournis par celle-ci. Si les Parties ne sont pas parvenues à un accord à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la demande formelle de réexamen, la procédure de conciliation prévue à l'article 103 peut alors être engagée par la partie la plus diligente.

Toute modification décidée ou acceptée par les parties fait l'objet d'un avenant au présent contrat.

article 103 - Règlement amiable des différends

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

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES

article 104 - Régime fiscal

article 104-1 - Généralités

Les factures présentées par la SNCF sont établies sans TVA.

La SNCF supporte tous les impôts et taxes relatifs à l'exécution des missions qui lui sont dévolues dans le cadre du présent contrat, selon la réglementation en vigueur. Elle assume seule les pénalités liées à tout redressement fiscal éventuel concernant la gestion qui lui est confiée, consécutif à une application ou à une interprétation erronée des textes en vigueur.

article 104-2 - Les impôts et taxes supportés par la SNCF

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

La cotisation foncière des entreprises, la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises et les taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties sont réglées par la SNCF, après vérification des éléments constitutifs de chacun des rôles d'imposition. La SNCF fait le nécessaire pour obtenir le plafonnement de ses cotisations auquel elle peut prétendre, selon les possibilités offertes par la législation fiscale.

La cotisation foncière des entreprises, la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises, les taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties, le droit de l'EPSF et l'IFER imputables à l'activité Transilien sont remboursées par le STIF à la SNCF à « l'euro-l'euro » dans le cadre de la contribution C12. Les justificatifs des taxes et cotisations acquittées au titre de l'activité Transilien devront lui être transmis dès que possible. Le STIF rembourse à la SNCF, après vérification et dès lors que le fondement juridique de l'imposition est incontestable, le montant des cotisations nettes des dégrèvements/plafonnements accordés par l'administration fiscale.

Tous les autres impôts et taxes relatifs à la gestion du service sont également à la charge exclusive de la SNCF, dans le cadre d'un forfait inclus dans la maquette financière du présent contrat

L'annexe VI-15 précise les principes de calcul des cotisations et taxes remboursées par le STIF à la SNCF, ainsi que les modalités de justification nécessaires établies d'un commun accord.

article 104-3 - Transfert des droits à déduction de la TVA

En application des dispositions de l'article 210-1 et suivants de l'Annexe II au code général des impôts, le STIF transfèrera à la SNCF les droits à déduction de la TVA correspondant aux investissements réalisés par le STIF et mis à la disposition de celle-ci.

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

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

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

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

article 105 - Cas de résiliation d'office du contrat

Tout évènement extérieur au contrat aboutissant à un prélèvement imputé sur le résultat de Transilien d'une ampleur telle que la SNCF ne serait plus en capacité d'investir la totalité des montants inscrits au PQI entrainera la résiliation du contrat.

article 106 - Responsabilité et assurances

article 106-1 - Responsabilité

La SNCF est responsable des dommages qui, du fait ou à l'occasion de l'exécution de ses obligations prévues par le présent contrat, pourraient être causés aux voyageurs, aux tiers ou au STIF, sauf cas de force majeure décrits à l'article 108.

En particulier, elle est responsable, dans le cadre de l'exploitation du service dont elle a la charge, des dommages de toute nature, directs ou indirects, causés :

- par les matériels dont le STIF est (ou pourrait devenir) propriétaire et dont elle a (ou aurait) la garde, sans préjudice des recours contre les éventuels auteurs desdits dommages ;
- Aux personnes, sans distinction entre elles,
- A l'environnement,
- Aux biens mobiliers ou immobiliers.

La SNCF supporte, sans préjudice des éventuels recours qu'elle serait en droit d'exercer, les conséquences pécuniaires des dommages directs et indirects causés au STIF, aux voyageurs ainsi qu'aux tiers et résultant de l'exécution des missions qui lui sont confiées, notamment du fait des biens qu'elle a sous sa garde.

article 106-2 - Assurances

La SNCF est titulaire d'une licence d'entreprise ferroviaire en application du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003. Elle justifie de ce fait avoir pris toutes les dispositions utiles pour couvrir les conséquences pécuniaires de sa responsabilité au titre de l'article « Responsabilités » ci-dessus.

Elle conclut des contrats d'assurance ou s'auto-assure afin de couvrir l'intégralité de ses responsabilités, tant en ce qui concerne les personnes que les biens mobiliers et immobiliers du service, ou elle s'auto-assure, pour tous risques y compris d'incendie, d'explosion, accident, catastrophes naturelles. La SNCF communique au STIF les polices des assurances souscrites et les justificatifs du paiement régulier des primes.

En toute hypothèse, quel que soit le montant et les modalités de mise en œuvre des garanties, la SNCF assume intégralement ses responsabilités à l'égard du STIF, des usagers du service et des tiers, tant au titre de l'exploitation, des ouvrages, installations, équipements et matériels que de la gestion du service public de transport.

article 107 - Recours à des tiers pour la réalisation du service de référence

article 107-1 - Principes généraux

La SNCF assure directement la réalisation des services qui lui sont confiés. Toutefois, la réalisation de l'offre contractuelle définie par le présent contrat peut conduire la SNCF à recourir à la sous-traitance, dans les conditions définies ci-après.

La SNCF garde, en toutes circonstances, la responsabilité vis à vis du STIF de la parfaite réalisation de l'ensemble des obligations qui sont définies par le présent contrat. Elle ne peut en aucun cas se prévaloir d'une mauvaise exécution par le sous-traitant pour s'exonérer de ses obligations et responsabilités envers le STIF. En cas de défaillance d'un transporteur affrété, la SNCF doit mettre tout en œuvre pour pourvoir à son remplacement, ou le cas échéant se substituer à lui. Ce remplacement ou cette substitution sera réalisé aux frais de la SNCF.

Lors de la conclusion de contrats avec des tiers, la SNCF est tenue de les informer des dispositions de la présente convention qui leur sont applicables. L'affrété ne peut lui-même affréter sans l'accord du STIF.

article 107-2 - Modalités de recours à l'affrètement partiel de l'offre de référence

Le STIF autorise la SNCF à recourir aux affrètements, dont la liste sera mise à jour et communiquée annuellement au STIF dans le cadre du comité de suivi «Offre».

La SNCF peut recourir à un nouvel affrètement, sous réserve d'un accord de principe écrit préalable du STIF. Dans les cas d'urgence ou correspondant à une durée non significative, la SNCF peut recourir à un affrètement sans autorisation préalable du STIF. Elle doit cependant en informer le STIF dans les meilleurs délais.

La SNCF transmet au STIF après la signature du marché le nom du ou des titulaires de l'affrètement.

article 107-3 - Autres contrats

Sous réserve des dispositions de l'article 107-1, la SNCF peut sous-traiter, sans autorisation ni agrément préalable du STIF, les activités connexes à l'offre de transport qui entrent dans le champ d'application du présent contrat.

article 108 - Force majeure

Aucune partie n'encourt de responsabilité pour n'avoir pas accompli ou avoir accompli avec retard une obligation, dans la mesure où un tel manquement ou retard résulte directement d'événements intervenant à tout moment et présentant les caractéristiques de la force majeure. La force majeure doit donc, conformément à la jurisprudence administrative, être irrésistible, imprévisible et avoir un caractère extérieur aux parties.

Si la SNCF vient à invoquer la survenance d'un événement de force majeure, elle le notifie :

- Dès qu'elle en a connaissance, au directeur ou chef de division en charge de l'astreinte du STIF ;
- Dans les deux jours ouvrés à compter de la survenance de l'événement, au STIF par courriel et confirmé dans les meilleurs délais par lettre recommandée avec avis de réception.

La SNCF doit alors préciser la nature de l'événement, le ou les retards en résultant ou susceptibles d'en résulter et les mesures envisagées pour en atténuer les effets.

Le STIF notifie dans un délai de quinze jours ouvrés sa décision quant au bien fondé de cette prétention et aux effets de l'événement de force majeure en cause.

La partie qui invoque un événement de force majeure doit prendre, dans les meilleurs délais, toutes les mesures raisonnablement envisageables pour en atténuer l'impact sur l'exécution de ses obligations.

La partie qui, par action ou par omission, aurait sérieusement aggravé les conséquences d'un événement présentant les caractéristiques de la force majeure n'est fondée à l'invoquer que dans la mesure des effets que l'événement aurait provoqués si cette action ou omission n'avait pas eu lieu.

En dehors des cas de force majeure, aucune partie n'est déliée de ses obligations à raison d'une impossibilité d'exécution ou de la survenance de circonstances ou événements qui échappent à son contrôle.

Lorsqu'un cas de force majeure se prolonge au-delà d'une période de six mois à compter de la notification prévue au présent article, chaque partie a la possibilité de demander l'application des dispositions de l'article 102.

CHAPITRE V - FIN DU CONTRAT

article 109 - Continuité du service à l'échéance du contrat

Un an avant la date d'expiration du présent contrat, le STIF et la SNCF engageront la préparation du contrat pluriannuel suivant, afin que celui-ci puisse être soumis, avant arrivée à échéance du présent contrat, à la délibération de leurs conseils d'administration.

Au cas où aucun accord ne serait trouvé entre les Parties, l'article 6 ter du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié définit la contribution forfaitaire provisionnelle que le STIF doit alors allouer à la SNCF pour assurer la continuité de son service.

Fait à Paris en 3 exemplaires originaux, le

Sophie MOUGARD	**Guillaume PEPY**	**Jean-Paul HUCHON**
Directrice générale du STIF	Président de SNCF	Président du STIF

110

ANNEXES AU CONTRAT

2012 - -2015

entre

le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

et

la Société Nationale

des Chemins de Fer Français

ANNEXES AU CONTRAT STIF-SNCF

2012-2015

SOMMAIRE

I – L'OFFRE ET LA REGULARITE ASSOCIEE 4

A. L'OFFRE FERROVIAIRE 5

ANNEXE I-A-1 PERIMETRE DE L'OFFRE CONTRACTUELLE 6

ANNEXE I-A-2 DESCRIPTION DE L'OFFRE CONTRACTUELLE 9

ANNEXE I-A-3 SERVICE COMPLEMENTAIRE POUR LES NUITS FESTIVES EXCEPTIONNELLES 11

ANNEXE I-A-4 LISTE ET NOMBRE D'EVENEMENTS EXCEPTIONNELS PRIS EN COMPTE DANS L'OFFRE CONTRACTUELLE 13

ANNEXE I-A-5 VOLUME D'OFFRE CONTRACTUEL 16

ANNEXE I-A-6 MODALITES DE CALCUL DES REFACTIONS DE CHARGES POUR NON REALISATION DE L'OFFRE CONTRACTUELLE EN VOLUME 21

ANNEXE I-A-7 MODALITES DE CALCUL DES PENALITES POUR NON RESPECT DES COMPOSITIONS DU MATERIEL ROULANT EN HEURES DE POINTE 23

ANNEXE I-A-8 LISTE DES TRAVAUX DE L'ANNEE N AYANT UNE INCIDENCE SIGNIFICATIVE SUR L'OFFRE CONTRACTUELLE– FERMETURE DE GARES / STATIONS 30

ANNEXE I-A-9 PROCEDURE DE MODIFICATION DE L'OFFRE DE REFERENCE 31

ANNEXE I-A-10 PROCESSUS DE PROGRAMMATION ET REALISATION DES TRAVAUX 42

ANNEXE I A 11 DEFINITION DES INDICATEURS SOUMIS A MALUS 53

ANNEXE I-A-12 AFFECTATION DES CAUSES D'IRREGULARITE 63

ANNEXE I-A-13 CHARTE DE FONCTIONNEMENT DES RETOURS D'EXPERIENCE SUR LA GESTION DES SITUATIONS PERTURBEES 64

B – L'OFFRE ROUTIERE 67

ANNEXE I-B-1 OFFRE ROUTIERE DONT NOCTILIEN 68

C. ENGAGEMENT DE SERVICE ET D'INFORMATION EN CAS DE GREVE 73

ANNEXE I-C-1 PLAN D'INFORMATION VOYAGEUR POUR LE DISPOSITIF DE CONTINUITE DU service 74

ANNEXE I-C-2 MODALITES DE REMBOURSEMENT DES VOYAGEURS POUR LE DISPOSITIF DE CONTINUITE DU SERVICE 76

ANNEXE I-C-3 PLAN DE TRANSPORT ADAPTE pour le dispositif de continuité du Service 77

II – LES OBLIGATIONS DE QUALITE DE SERVICE ASSOCIEES A L'EXECUTION DE L'OFFRE CONTRACTUELLE 78

A. INFORMATION VOYAGEURS 79

Annexe II A 1 MISE EN œuvre DU SCHEMA DIRECTEUR D'INFORMATION VOYAGEUR 80

ANNEXE II A 2 CHARTE DES SUPPORTS ET CONTENU DU SDIV 84

Annexe II A 3 ECHANGES DE DONNEES DE L'INFORMATION VOYAGEUR EN TEMPS REEL 85

(en complément du Local Agreement SIRI – annexe II A 4) 85

ANNEXE II A 4 PROTOCOLE SIRI IDF 99

Annexe II A 5 PRINCIPES D'ALIMENTATION DU système D'INFORMATION MULTIMODAL ET DES REFERENTIELS TRANSPORTS FRANCILIENS 100

Annexe II A 6 UTILISATION DES CARTES REGIONALES EDITEES PAR LE STIF 114

B. SECURITE 117

Annexe II B 1 TYPOLOGIE DE NIVEAUX DE SERVICES 117

Annexe II B 2 RELATIVE A LA SECURITE 117

Annexe II B 1 TYPOLOGIE DE NIVEAUX DE SERVICES 118

Annexe II B 2 RELATIVE A LA SECURITE 121

C. INDICATEURS DE QUALITE DE SERVICE SOUMIS A PENALITES ET BONUS MALUS 122

ANNEXE II-C-1 PRESENTATION DU SYSTEME DE QUALITE DE SERVICE *123*
Annexe II C 2 INDICATEURS INFORMATION VOYAGEURS SOUMIS A BONUS MALUS *127*
Annexe II-C-3 INDICATEURS RELATIFS A L'AMBIANCE *134*
Annexe II C 4 INDICATEURS RELATIFS A L'ACCESSIBILITE *148*
ANNEXE II.C.5 VENTE *158*
ANNEXE II C 6 INDICATEUR D'EVOLUTION DE LA PERCEPTION DES VOYAGEURS *162*
Annexe II C 7 RELATIVE AU RESEAU NOCTILIEN *166*
D. CITOYENNETE 174
Annexe II-D-1 CHARTE DE FONCTIONNEMENT DES COMITES DE LIGNE *175*
ANNEXE II-D-2 Etat statistique du traitement par média *178*
ANNEXE II-D-3 Mode opératoire de la typologie francilienne des motifs de réclamation *179*
ANNEXE II-D-4 Grille des motifs de réclamation IDF année 2012 ..... *183*
ANNEXE II-D-5 Etat statistique des motifs de réclamation *184*
ANNEXE II-D-6 FORMULAIRE DE RECLAMATION PMR *185*
ANNEXE II-D-7 PROCEDURES D'ALERTE EN CAS D'INCIDENT GRAVE OU DE CRISE *186*

III - UNE COMMUNICATION AU SERVICE DU VOYAGEUR 187

ANNEXE III-1 CLASSIFICATION SUJETS DE COMMUNICATION *188*
ANNEXE III-2 LICENCE D'EXPLOITATION DES MARQUES *190*

IV – TARIFICATION, GESTION DES PRODUITS TARIFAIRES ET SUIVI DU TRAFIC 195

A. TARIFICATION 196
ANNEXE IV-A-1 LISTE DES PRODUITS TARIFAIRES ET DE LEURS CANAUX DE DISTRIBUTION *197*
ANNEXE IV- A-2 COMITE DE SUIVI BILLETIQUE *202*
ANNEXE IV-A-3 NOUVEAU VISUEL NAVIGO *203*
B. GESTION DES PRODUITS TARIFAIRES 206
ANNEXE IV-B-1 EQUIPEMENTS DE VENTE ET DE SERVICE APRES-VENTE *207*
ANNEXE IV-B-2 LISTE DES GARES HORS ILE DE FRANCE VENDANT DES PRODUITS TARIFAIRES ILE-DE-FRANCE ET DES PRODUITS VENDUS DANS CHACUNE D'ENTRE ELLES *212*
ANNEXE IV-B-3 DESCRIPTION DES ACTES ET CANAUX DE SERVICE APRES VENTE *213*
ANNEXE IV-B-4 ÉQUIPEMENT DES GARES, POINTS D'ARRET ET STATIONS DE TRAMWAY DU RESEAU TRANSILIEN POUR LA DISTRIBUTION DES PRODUITS TARIFAIRES *214*
ANNEXE IV-B-5 METHODES DE CALCUL DU TAUX DE FRAUDE et DU TAUX DE CONTROLE *221*
ANNEXE IV-B-6 EQUIPEMENTS DE VALIDATION *223*
ANNEXE IV-B-7 EQUIPEMENTS DE CONTROLE ET DE LUTTE CONTRE LA FRAUDE *224*
ANNEXE IV-B-8 CAHIER DES CHARGES RELATIF A LA GESTION COMMUNAUTAIRE DES PRODUITS TARIFAIRES (ancienne annexe C10 validée le 1er juin 2011) *225*
ANNEXE IV-B-9 CHARTE SYSTEME TELEBILLETTIQUE NAVIGO TRANSPORTS PUBLICS D'ÎLE-DE-France (ancienne annexe C11 mise à jour) *235*
ANNEXE IV-B-10 CONVENTION RELATIVE AUX CONDITIONS DE DEVELOPPEMENT et d'exploitation du système communautaire de vente a distance via le canal internet et le canal des guichets automatiques bancaires *253*
ANNEXE IV-B-11 SECURITE DU SYSTEME NAVIGO *254*
C. DONNEES DE VALIDATION TELEBILLETIQUES 260
ANNEXE IV-C-1 DEFINITION DES INDICATEURS DE QUALITE ET DE COMPLETUDE DES DONNEES anonymisées de validation télébillettiques et des seuils de performance associés. *261*

V – BIENS ET INVESTISSEMENTS 274

ANNEXE V-1 PROGRAMME D'INVESTISSEMENT 2012-2015 ..... *275*
ANNEXE V-2 GOUVERNANCE DU MATERIEL ROULANT *276*

VI – REGIME FINANCIER 287

ANNEXE VI-1 ELEMENTS A PRENDRE EN COMPTE POUR LA FACTURE ANNUELLE *288*
ANNEXE VI-2 CLES DE REPARTITION DES RECETTES DIRECTES POUR LES TITRES COMMUNS *289*

ANNEXE VI-3 ACCOSTAGE 2011 DES VENTES DE TITRES *293*
ANNEXE VI-4 SUIVI DES PRINCIPAUX POSTES DE CHARGES *295*
ANNEXE VI-5 COMPTE PREVISIONNEL D'EXPLOITATION *297*
ANNEXE VI – 6 - 1 CALCUL DE LA CONTRIBUTION C 2 Convention de financement du Materiel Roulant Non Eligible *299*
ANNEXE VI – 6 - 2 CALCUL DE LA CONTRIBUTION C 2 Convention de financement du Materiel Roulant Eligible *300*
ANNEXE VI – 7 CALCUL DE LA CONTRIBUTION C 2 pour les matériels à livrer *301*
ANNEXE VI – 8 Dotations aux amortissements et frais financiers – Partie Gares & connexions *302*
ANNEXE VI – 9 CHARGES ET RECETTES D'INTERCONNEXION *303*
ANNEXE VI-10 VERSEMENTS AUX ACTIVITES TER et TET AU TITRE DES NAVIGO EN SOUDURE *304*
ANNEXE VI-11 MODALITES DE CALCUL DU TAUX D'EVOLUTION TARIFAIRE *307*
ANNEXE VI-12 MODELE DE JUSTIFICATIF DES PEAGES RFF *308*
ANNEXE VI-13 CONVENTION DE FINANCEMENT CONTRIBUTION FORFAITAIRE D'INVESTISSEMENT - Matériel roulant non éligible *309*
ANNEXE VI-14 CONVENTION DE FINANCEMENT CONTRIBUTION FORFAITAIRE D'INVESTISSEMENT - Matériel roulant éligible *316*
ANNEXE VI-15 Principes de calcul 2012-2015 deS IMPÔTS ET TAXES FACTURÉS AU STIF AU TITRE DE L'EXPLOITATION DU TRANSILIEN DANS LE CADRE de la CONTRIBUTION C12 ..... *325*

VII – MODALITES D'EXECUTION 328

ANNEXE VII-1 INFORMATIONS PERIODIQUES A FOURNIR *329*
ANNEXE VII-2 LISTE DES DOCUMENTS ET INFORMATIONS A TRANSMETTRE AU STIF SOUMIS A PENALITES *335*
ANNEXE VII-3 ACCORD DE CONFIDENTIALITE *336*

I – L'OFFRE ET LA REGULARITE ASSOCIEE

I - L'OFFRE ET LA REGULARITE ASSOCIEE

A. L'OFFRE FERROVIAIRE

ANNEXE I-A-1
PERIMETRE DE L'OFFRE CONTRACTUELLE

1- Périmètre de l'offre contractuelle Transilien

Le réseau ferroviaire comprend les 13 lignes Transilien, constituées de 44 branches et une ligne de tram-train:

- RER C :
  - Invalides - Brétigny
  - Invalides - Dourdan
  - Invalides - Massy-Palaiseau
  - Invalides - Saint-Martin d'Etampes
  - Invalides - Saint-Quentin-en-Yvelines
  - Invalides - Pontoise
  - Invalides – Versailles Chantiers
  - Invalides – Versailles Rive Gauche

- RER D :
  - Châtelet - Nord
  - Châtelet - Sud via Combs-la-Ville
  - Châtelet - Sud via Corbeil-Essonnes

- RER E :
  - Haussmann-St-Lazare – Chelles Gournay
  - Haussmann-St-Lazare - Villiers-sur-Marne / Tournan

- Ligne H – Paris Nord Ouest:
  - Paris Nord – Ermont Eaubonne / Persan-Beaumont
  - Paris Nord – Ermont Eaubonne / Pontoise
  - Paris Nord – Montsoult Maffliers / Persan-Beaumont
  - Paris Nord – Montsoult Maffliers / Luzarches
  - Creil - Pontoise

- Ligne J – Paris Saint Lazare Nord:
  - Paris Saint-Lazare – Ermont Eaubonne (Groupe IV)
  - Paris Saint-Lazare – Mantes la Jolie via Poissy (Groupe V)
  - Paris Saint-Lazare – Mantes la Jolie via Conflans Sainte Honorine & Paris Saint-Lazare - Gisors (Groupe VI)

- Ligne K – Crépy en Valois:
  - Paris Nord – Crépy en Valois

- Ligne L – Paris Saint Lazare Sud:
  - Saint Germain en Laye – Noisy le Roi
  - Paris Saint-Lazare – Saint Nom La Bretèche & Paris-Saint-Lazare – Versailles Rive Droite (Groupe II)
  - Paris Saint-Lazare – Cergy Le Haut (Groupe III)

- Ligne N – Paris Montparnasse:
  - Paris Montparnasse - Dreux
  - Paris Montparnasse – Mantes la Jolie
  - Paris Montparnasse – Plaisir Grignon
  - Paris Montparnasse - Rambouillet

- Paris Montparnasse – Sèvres Rive Gauche

- Ligne P – Paris Est:
  - Esbly – Crécy La Chapelle
  - Paris Est – Château Thierry
  - Paris Est - Coulommiers
  - Paris Est - La Ferté Milon
  - Paris Est - Longueville / Provins

- Ligne R – Paris Sud Est:
  - Paris Lyon - Montargis
  - Paris Lyon - Melun / Montereau via Moret
  - Paris Lyon - Melun / Montereau via Héricy

- Ligne U – La Verrière – La Défense:
  - La Verrière - La Défense

- Tramway T4 :
  - Aulnay sous Bois - Bondy

Le réseau RER comprend également les lignes des RER A et B co-exploitées avec la RATP. Le périmètre contractuel du ressort de la SNCF sur ces deux lignes de RER est constitué de 5 branches selon les regroupements suivants :

- RER A :
  - Nanterre Préfecture – Cergy le Haut
  - Nanterre Préfecture - Poissy

- RER B :
  - Paris-Nord – Aulnay sous Bois
  - Paris Nord - Aéroport CDG 2
  - Paris Nord - Mitry-Claye

2- <u>Trains interrégionaux desservant les gares d'Ile-de-France</u>

La desserte de 7 lignes Transilien est complétée par des trains d'autres activités de la SNCF (Trains d'équilibre du Territoire - TET et Trains Express Régionaux - TER), ayant au moins deux arrêts en Ile-de-France, couverts par le mécanisme des prestations trains, et qui relèvent de la compétence d'autres autorités organisatrices.

Les liaisons ferroviaires interrégionales concernées sont les suivantes :

- TER Centre :
  - axe Chartres-Le Mans (ligne N Transilien)
    - gares concernées : Paris Montparnasse, Versailles Chantiers, Rambouillet, Gazeran
    - branche Transilien correspondante : Paris Montparnasse - Rambouillet
  - axe Châteaudun - Tours (ligne RER C Transilien)
    - gare concernée : Paris Austerlitz, Dourdan
    - branche Transilien correspondante : Invalides - Dourdan
  - axe Orléans (ligne RER C Transilien)
    - gares concernées : Paris Austerlitz, Etampes, Guillerval, Monnerville, Angerville
    - branche Transilien correspondante : Invalides – Saint-Martin d'Etampes

- TER Picardie :
  - axe Laon (ligne K Transilien)

        - gares concernées : Paris Nord, Mitry Claye, Compans, Thieux Nantouillet, Dammartin Juilly Saint-Mard
        - branche Transilien correspondante : Paris Nord - Crépy en Valois
    - axe Beauvais (ligne H Transilien)
        - gare concernée : Paris Nord, Persan Beaumont
        - branche Transilien correspondante : Paris Nord - Montsoult Maffliers / Persan-Beaumont

- TER Bourgogne :
    - axe Laroche Migennes (ligne R Transilien)
        - gares concernées : Paris Lyon, Melun, Bois Le Roi, Fontainebleau Avon, Moret Veneux-les-Sablons, Saint Mammès, Champagne Sur Seine, Montereau,
        - branches Transilien correspondantes: Paris Lyon – Melun / Monterau via Héricy et Paris Lyon - Melun / Montereau via Moret

- TER Haute Normandie :
    - axe Serquigny/Evreux (ligne J Transilien)
        - gares concernées : Paris Saint Lazare, Mantes la Jolie, Bréval
        - branche Transilien correspondante : Paris Saint Lazare – Mantes la Jolie via Poissy
    - axe Rouen (ligne J Transilien)
        - gares concernées : Paris Saint Lazare, Mantes la Jolie, Rosny sur Seine, Bonnières
        - branche Transilien correspondante : Paris Saint Lazare – Mantes la Jolie via Poissy

- TET :
    - axe Nevers (ligne R Transilien)
        - gares concernées : Paris Bercy, Moret Veneux-les-Sablons, Nemours Saint Pierre, Souppes-Château-Landon
        - branche Transilien correspondante : Paris Lyon- Montargis
    - axe Rouen (ligne J Transilien)
        - gares concernées : Paris Saint Lazare, Mantes la Jolie
        - branche Transilien correspondante : Paris-Saint Lazare-Mantes-la-Jolie via Poissy
    - axe Serquigny/Evreux (ligne J Transilien)
        - gares concernées : Paris Saint Lazare, Mantes la Jolie, Bréval
        - branche Transilien correspondante : Paris-Saint Lazare-Mantes-la-Jolie via Poissy
    - axe Troyes (Ligne P Transilien)
        - gares concernées : Paris Est, Longueville
        - branche Transilien correspondante : Paris Est - Longueville / Provins

ANNEXE I-A-2
DESCRIPTION DE L'OFFRE CONTRACTUELLE

Cette annexe vise à décrire le format des informations transmises par la SNCF concernant l'offre contractuelle du réseau ferré, tel que décrit à l'article 8 du contrat.

1- Classeur particulier

- **Description du réseau ferré avec indication :**

De l'ensemble des gares Ile-de-France desservies et leurs caractéristiques :

- liste des gares et leurs correspondances
- amplitude d'ouverture
- la configuration des espaces de vente, information, SAV, à l'intérieur de chaque gare (nombre de guichets, comptoirs, automates…)
- les dispositifs d'accessibilité PMR

Des gares Ile-de-France desservies par les trains CIC ou TER ;
Des terminus techniques des trains de l'offre contractuelle Ile-de-France situés au-delà des limites géographiques de la région Ile-de-France.
Carte du réseau ferré d'Ile-de-France
Carte de l'offre des nuits festives indiquant les fréquences des trains sur chaque ligne
Pour chaque ligne : les distances intergares moyennes correspondant aux distances parcourues de la 1ère gare à la gare suivante

- **Description du service de l'offre contractuelle :**

Panorama des dessertes : décrit pour chacune des 45 branches, selon les périodes de la journée et les jours de la semaine, les fréquences des différentes missions et les temps de parcours
Description ligne par ligne des missions (fréquence, temps de parcours, dessertes) par période type horaire (heures de pointe, heures creuses, soirée) et par type de jour
Description de l'offre prévue pour chaque événement exceptionnel, tels que prévus à l'annexe I-A-4.
Liste des trains autres que Transilien ayant au moins deux arrêts dans les gares d'Ile-de-France précisant pour chaque train le numéro du train, son régime d'application, les gares d'Ile-de-France desservies et l'Origine-Destination du train.
Pour les RER : un tableau par ligne indiquant le nombre de trains prévus au passage par gare, par heure, par sens, à l'heure d'affluence du matin, en heure creuse, à l'heure d'affluence du soir et en nuit. Ces tableaux seront fournis par sens, pour les JO, Samedis et Dimanches d'hiver ainsi que les services de juillet et d'août.

Une table de transcodification détaillant l'affectation de l'ensemble des Origines / Destinations aux branches et l'affectation des branches aux lignes, suivant le modèle suivant :

Origines / Destinations	Branches	Ligne

2- Description de l'offre contractuelle train par train

Ce document décrit, train par train, les éléments présentés en article 8 du présent contrat.

- La description de chaque train est faite dans le cadre des manchettes de description de l'offre établies pour chacune des 44 branches du réseau ferré. Les données constitutives de l'offre contractuelle sont transmises selon le modèle de tableau suivant :

Numéro	Numéro du train
Mission	Code mission
Origine	Nom gare
Via 1	Nom gare
Via 2	Nom gare
Terminus	Nom gare
Activité propriétaire	Nom de l'activité propriétaire
Gares desservies (Manchettes)	Horaires
Temps de Parcours	HH:MM
Kilométrage commercial	mètres
Régime	
Dimanche	Indication des jours et périodes de circulation et exceptions
Lundi	
Mardi	
Mercredi	
Jeudi	
Vendredi	
Samedi	
Composition	
Composition Dimanche	Nombre d'Unités*Série du matériel (nombre de caisses)-Nombre total de voitures + capacité totale du train (places assises + debout 3 voyageurs /m²)
Composition Lundi	
Composition Mardi	
Composition Mercredi	
Composition Jeudi	
Composition Vendredi	
Composition Samedi	

Pour les lignes A et B de RER, la SNCF ajoutera à titre d'information les éléments relevant du périmètre contractuel de la RATP. De plus la SNCF transmettra chaque année à la RATP les éléments suivants :

- Le nombre d'arrêts en gare par jour et par sens, pour les principaux tableaux de marche sur le périmètre contractuel du ressort de la SNCF
- le nombre de trains prévus au passage par gare, par heure, par sens, et pour les principaux tableaux de marche, à l'heure d'affluence du matin, en heure creuse, à l'heure d'affluence du soir et en nuit (en précisant l'amplitude de horaire de chacune de ces périodes) sur le périmètre contractuel du ressort de la SNCF.
- les horaires de premier et de dernier passage à chaque gare sur le périmètre contractuel du ressort de la SNCF

Pour le tramway T4, la SNCF fournit une fiche précisant les fréquences par période horaire et par type de jour.

ANNEXE I-A-3
SERVICE COMPLEMENTAIRE POUR LES NUITS FESTIVES EXCEPTIONNELLES

Pendant la nuit de la Saint Sylvestre (nuit du 31 décembre au 1er janvier) et celle de la fête de la musique (nuit du 21 au 22 juin) de chaque année, la SNCF maintient toute la nuit les services des trains et RER dans leur totalité.

Le service complémentaire mis en place assure la continuité du service offert entre l'heure de fin de service de nuit et l'heure de prise de service du matin prévues dans le service contractuel pour les portions de réseau définies ci-après. Les trains et RER sont rendus omnibus.

Les lignes A et B du RER sont maintenues en service avec des intervalles de l'ordre de 15mn dans les gares centrales et de 30 mn dans les gares de banlieue. L'interconnexion est maintenue à Nanterre Préfecture sur la ligne A et à Gare du Nord sur la ligne B.

Le service suivant est assuré sur les différentes branches :

1 train toutes les 15 minutes sur les branches suivantes:
- Nanterre Préfecture - Vincennes (RER A)
- Aulnay sous Bois – Bourg la Reine (RER B)

1 train toutes les 30 minutes dans le sens Paris – Banlieue sur les branches suivantes:
- Nanterre Préfecture - Maisons Laffitte (RER A)
- Nanterre Préfecture – Saint Germain en Laye (RER A)
- Vincennes – Boissy Saint Léger (RER A)
- Vincennes – Marne La Vallée (RER A)
- Bourg la Reine - Robinson (RER B)
- Bourg la Reine – Saint Rémy les Chevreuse (RER B)
- Invalides – Choisy le Roi (RER C)
- Villeneuve Saint Georges – Goussainville (RER D)
- Gare du Nord – Epinay Villetaneuse (Ligne H)
- Paris Saint Lazare – Ermont Eaubonne (Ligne J)
- Paris Montparnasse – Saint Cyr (Ligne N)
- Paris Est – Noisy le Sec (Ligne P)
- Aulnay sous Bois – Bondy (T4)

1 train toutes les heures dans le sens Paris – Banlieue sur les branches suivantes:
- Aulnay sous Bois – Aéroport Roissy Charles de Gaulle (RER B)
- Aulnay sous Bois – Mitry Claye (RER B)
- Paris Austerlitz – Ermont Eaubonne (RER C)
- Choisy le Roi – Pont de Rungis (RER C)
- Choisy le Roi – Brétigny (RER C)
- Goussainville – Creil (RER D)
- Villeneuve Saint Georges – Corbeil Essonnes (RER D)
- Epinay Villetaneuse - Montsoult Maffliers / Persan-Beaumont (Ligne H)
- Epinay Villetaneuse – Pontoise (Ligne H)
- Paris Saint Lazare – Mantes la Jolie (Ligne J)
- Saint Cyr – Plaisir Grignon (Ligne N)
- Saint Cyr – Rambouillet (Ligne N)
- Noisy le Sec – Meaux (Ligne P)
- Noisy le Sec – Gretz Armainvilliers (Ligne P)

4 trains durant la nuit dans le sens Paris – Banlieue sur les branches suivantes:
- Argenteuil – Conflans Sainte Honorine (Ligne J)
- Saint Cloud – Saint Nom la Bretèche (Ligne L)

3 trains durant la nuit dans le sens Paris – Banlieue sur les branches suivantes:
- Maisons Laffitte – Cergy le Haut (RER A)
- Maisons Laffitte – Poissy (RER A)

- Brétigny - Dourdan (RER C)
- Villeneuve Saint Georges – Montereau (Ligne R)
- Ermont Eaubonne – Persan Beaumont (Ligne H)
- Conflans Sainte Honorine – Pontoise (Ligne J)
- Conflans Sainte Honorine – Mantes la Jolie (Ligne J)
- Paris Saint Lazare – Saint Cloud (Ligne L)
- Saint Cloud – Versailles Rive Droite (Ligne L)
- Plaisir Grignon – Dreux (Ligne N)
- Gretz Armainvilliers – Tournan (Ligne P)

2 trains durant la nuit dans le sens Paris – Banlieue sur les branches suivantes:

- Paris Austerlitz – Saint Quentin en Yvelines (RER C)
- Brétigny – Etampes (RER C)

ANNEXE I-A-4
LISTE ET NOMBRE D'EVENEMENTS EXCEPTIONNELS PRIS EN COMPTE DANS L'OFFRE CONTRACTUELLE

Un événement exceptionnel est un événement ponctuel, identifié et qui nécessite un renfort de charge, afin de satisfaire à la demande supplémentaire générée par cet événement.

La liste des évènements et niveaux d'offre associés prévus pour l'année n est révisée annuellement et transmise au STIF au plus tard le 31/10 de l'année n-1.
Le kilométrage indiqué est inclus dans le volume d'offre contractuelle décrit en annexe I-A-5.

Chaque évènement exceptionnel fait l'objet, dans le classeur particulier décrit en annexe I-A-2, d'une description de l'offre, adaptée au type d'événement (principes de dessertes, amplitude etc…).

La liste des renforts exceptionnels considérés est la suivante :

1- <u>Opérations nécessitant la création de circulations supplémentaires</u>

- Grandes nuits du Jour de l'an et Fête de la musique
- Stade de France (matchs ou concerts), pour 15 à 20 journées
- Course à pied Paris - Versailles (10 trains)
- Défilé du 14 juillet

2- <u>Opérations nécessitant la création d'arrêts supplémentaires</u>

- Parc des expositions de Villepinte,
- Fête de l'Humanité (chaque année),
- Salon du Bourget (tous les 2 ans),
- Stade de France (créations de nombreux arrêts supplémentaires sur les RER B s'ajoutant aux créations de trains).

3- <u>Opérations nécessitant des modifications de la composition des trains</u>

- Fête de l'Humanité (chaque année),
- Salon du Bourget (tous les 2 ans),
- Parc des expositions de Villepinte,
- Stade de France (Forcements de certains trains sur les RER B et D s'ajoutant aux créations de trains).

4- <u>Niveaux d'offre contractuelle pour les événements exceptionnels</u>

Les données sont détaillées par branche en trains x km commerciaux (TKC) distinguant les heures de pointe (HP) et les heures creuses (HC) et en caisses x km commerciales en heures de pointe en 2012 (CKC) puis en places x km commerciales en heures de pointe (PKC) à compter de 2013.

Lignes (14)	Branches (45)	2012			2013			2014			2015		
		TKC HP	TKC HC	CKC	TKC HP	TKC HC	PKC	TKC HP	TKC HC	PKC	TKC HP	TKC HC	PKC
RER A	Nanterre-Préfecture / Cergy-le-Haut												
	Nanterre-Préfecture / Poissy												
	Total RER A												
RER B	Paris-Nord / Aulnay-sous-Bois												
	Paris-Nord / Aéroport CDG 2												
	Paris-Nord / Mitry-Claye												
	Total RER B												
RER C	Brétigny						A compléter le 15/12/N-1			A compléter le 15/12/N-1			A compléter le 15/12/N-1
	Dourdan												
	Massy-Palaiseau												
	Saint-Martin d'Etampes												
	Saint-Quentin-en-Yvelines												
	Pontoise												
	Versailles-Chantiers												
	Versailles-Rive-Gauche												
	Total RER C												
RER D	RER D Nord												
	RER D Sud via Combs-la-Ville												
	RER D Sud via Corbeil-Essonnes												
	Total RER D												
RER E	Haussmann-St-Lazare / Chelles-Gournay												
	Haussmann-St-Lazare / Villiers-sur-Marne / Tournan												
	Total RER E												
Paris Nord Ouest (H)	Paris-Nord/ Ermont-Eaubonne / Persan-Beaumont												
	Paris-Nord/ Ermont-Eaubonne / Pontoise												
	Paris / Montsoult-Maffliers / Persan-Beaumont												
	Paris / Montsoult-Maffliers / Luzarches												
	Creil / Pontoise												
	Total Paris Nord Ouest												
Paris St Lazare Nord (J)	Paris-Saint-Lazare / Ermont-Eaubonne (groupe IV)												
	Paris-Saint-Lazare / Mantes-la-Jolie via Poissy (groupe V)												
	Paris-Saint-Lazare / Mantes-la-Jolie via Conflans-Ste-Honorine & Paris-Saint-Lazare / Gisors (groupe VI)												

Lignes (14)	Branches (45)	2012			2013			2014			2015		
	Total Paris St Lazare Nord												
Paris Nord Crépy en Valois (K)	Paris Nord / Crépy en Valois												
Paris St Lazare Sud (L)	Saint-Germain-en-Laye / Noisy-le-Roi												
	Paris-Saint-Lazare / Saint-Nom-la-Bretèche & Paris-Saint-Lazare / Versailles-Rive-Droite (groupe II)												
	Paris-Saint-Lazare / Cergy-le-Haut (groupe III)												
	Total Paris St Lazare Sud												
Paris Montparnasse (N)	Paris Montparnasse / Dreux												
	Paris Montparnasse / Mantes-la-Jolie												
	Paris Montparnasse / Plaisir-Grignon												
	Paris Montparnasse / Rambouillet												
	Paris Montparnasse / Sèvres-Rive-Gauche												
	Total Paris Montparnasse												
Paris Est (P)	Esbly / Crécy-la-Chapelle												
	Paris Est / Château-Thierry												
	Paris Est / Coulommiers												
	Paris Est / La Ferté-Milon												
	Paris Est / Longueville / Provins												
	Total Paris Est												
Paris Sud Est (R)	Paris Lyon / Montargis												
	Paris Lyon / Melun / Montereau via Moret												
	Melun / Montereau via Héricy												
	Paris Sud Est												
La Verrière - La Défense (U)	La Verrière / La Défense												
T4	Aulnay / Bondy												
TOTAL													

ANNEXE I-A-5
VOLUME D'OFFRE CONTRACTUEL

Les niveaux kilométriques annuels figurant dans la présente annexe sont établis pour les 4 années du contrat sur l'offre en place en début de contrat. Ils ne prennent en compte aucune évolution de l'offre en cours de contrat. Les effets calendaires ne sont pas pris en compte à la signature du contrat : ils seront intégrés par une mise à jour de cette annexe courant 2013 sans effet sur l'équilibre financier du contrat.

Ces niveaux annuels intègrent les évènements exceptionnels récurrents décrits dans l'annexe I-A-4.

Les données de composition des matériels roulants sont quant à elles établies chaque année à partir de l'offre contractuelle pour chacune des 44 branches des lignes ferroviaires en caisses x kilomètres aux heures de pointe en 2012 et en places x kilomètres aux heures de pointe à compter de 2013.

La SNCF transmet au STIF au plus tard le 31 octobre de l'année N-1 les éléments techniques relatifs aux compositions permettant d'élaborer cette annexe et au plus tard le 15 décembre de l'année N-1 l'annexe complétée pour l'année N.

Les données sont détaillées par branche en trains x km commerciaux (TKC) distinguant les heures de pointe (HP) et les heures creuses (HC), trains x km totaux sur la journée (TKT) et caisses x km commerciales en heures de pointe en 2012 puis places x km commerciales en heures de pointe (PKC) à compter de 2013. Elles figurent dans l'annexe suivante communiquée sous forme informatique au format Excel.

A compléter par SNCF

Lignes (14)	Branches (45)	2012				2013				2014				2015			
		TKC HP	TKC HC	TKT	CKC	TKC HP	TKC HC	TKT	PKC	TKC HP	TKC HC	TKT	PKC	TKC HP	TKC HC	TKT	PKC
RER A	Nanterre-Préfecture / Cergy-le-Haut																
	Nanterre-Préfecture / Poissy																
	Total RER A																
RER B	Paris-Nord / Aulnay-sous-Bois																
	Paris-Nord / Aéroport CDG 2																
	Paris-Nord / Mitry-Claye																
	Total RER B																
RER C	Brétigny								A compléter le 15/12/N-1				A compléter le 15/12/N-1				A compléter le 15/12/N-1
	Dourdan																
	Massy-Palaiseau																
	Saint-Martin d'Etampes																
	Saint-Quentin-en-Yvelines																
	Pontoise																
	Versailles-Chantiers																
	Versailles-Rive-Gauche																
	Total RER C																
RER D	RER D Nord																
	RER D Sud via Combs-la-Ville																
	RER D Sud via Corbeil-Essonnes																
	Total RER D																
RER E	Haussmann-St-Lazare / Chelles-Gournay																
	Haussmann-St-Lazare / Villiers-sur-Marne / Tournan																
	Total RER E																
Paris Nord Ouest (H)	Paris-Nord/ Ermont-Eaubonne / Persan-Beaumont																
	Paris-Nord/ Ermont-Eaubonne / Pontoise																
	Paris / Montsoult-Maffliers / Persan-Beaumont																
	Paris / Montsoult-Maffliers / Luzarches																
	Creil / Pontoise																
	Total Paris Nord Ouest																
Paris St Lazare Nord (J)	Paris-Saint-Lazare / Ermont-Eaubonne (groupe IV)																
	Paris-Saint-Lazare / Mantes-la-Jolie via Poissy (groupe V)																

161

Lignes (14)	Branches (45)	2012				2013				2014				2015			
	Paris-Saint-Lazare / Mantes-la-Jolie via Conflans-Ste-Honorine & Paris-Saint-Lazare / Gisors (groupe VI)																
	Total Paris St Lazare Nord																
Paris Nord Crépy en Valois (K)	Paris Nord / Crépy en Valois																
Paris St Lazare Sud (L)	Saint-Germain-en-Laye / Noisy-le-Roi																
	Paris-Saint-Lazare / Saint-Nom-la-Bretèche & Paris-Saint-Lazare / Versailles-Rive-Droite (groupe II)																
	Paris-Saint-Lazare / Cergy-le-Haut (groupe III)																
	Total Paris St Lazare Sud																
Paris Montparnasse (N)	Paris Montparnasse / Dreux																
	Paris Montparnasse / Mantes-la-Jolie																
	Paris Montparnasse / Plaisir-Grignon																
	Paris Montparnasse / Rambouillet																
	Paris Montparnasse / Sèvres-Rive-Gauche																
	Total Paris Montparnasse																
Paris Est (P)	Esbly / Crécy-la-Chapelle																
	Paris Est / Château-Thierry																
	Paris Est / Coulommiers																
	Paris Est / La Ferté-Milon																
	Paris Est / Longueville / Provins																
	Total Paris Est																
Paris Sud Est (R)	Paris Lyon / Montargis																
	Paris Lyon / Melun / Montereau via Moret																
	Melun / Montereau via Héricy																
	Paris Sud Est																
La Verrière - La Défense (U)	La Verrière / La Défense																
T4	Aulnay / Bondy																
TOTAL																	

Production en Ile-de-France pour les trains TER et TET :

Région	Axe	2012			2013			2014			2015		
		TKC HP	TKC HC	CKC	TKC HP	TKC HC	PKC	TKC HP	TKC HC	PKC	TKC HP	TKC HC	PKC
Centre	Chartres Le Mans						A compléter le 15/12/N-1			A compléter le 15/12/N-1			A compléter le 15/12/N-1
	Châteaudun Tours												
	Orléans												
	Total TER Centre												
Picardie	Laon												
	Beauvais												
	Total TER Picardie												
Haute Normandie	Serquigny Evreux												
	Rouen												
	Total Haute Normandie												
Bourgogne	Laroche Migennes												
Haute Normandie	Serquigny Evreux												
	Rouen												
	Total Haute Normandie												
	Paris Sud Est												
Intercités	Nevers												
	Rouen												
	Serquigny Evreux												
	Troyes												
	Total Intercités												
TOTAL													

Remarques :

- L'offre contractuelle du RER C tient compte de la fermeture de la ligne entre Paris-Austerlitz et Invalides. L'offre de remplacement est assurée par des dessertes routières de substitution (opération CASTOR, 6 semaines en juillet-août) telles que prévues en annexe I-A-10.
- L'offre contractuelle du RER C tient compte à compter de 2013 du service spécifique mis en place en place la dernière semaine de décembre correspondant à l'application RER C d'un service de type Samedi plus renfort en heure de pointe entre Boulevard Victor et Brétigny.
- L'offre de la ligne H (branche Paris-Nord/ Ermont-Eaubonne / Persan-Beaumont) tient compte d'un aller-retour direct Paris Nord – Auvers sur Oise chaque samedi, dimanche et jour férié d'avril à octobre.
- Les volumes de trains x km totaux (TKT) sont définis sur l'ensemble du service, sans distinction des heures de pointe/heures hors pointe.

ANNEXE I-A-6
MODALITES DE CALCUL DES REFACTIONS DE CHARGES POUR NON REALISATION DE L'OFFRE CONTRACTUELLE EN VOLUME

1- Référence

La SNCF mesure pour chacune des branches la production kilométrique réalisée exprimées en train x kilomètres commerciaux. Cette production est mesurée selon les principes décrits à l'article 10-1.

Une réfaction de charges est appliquée si la production kilométrique réalisée par la SNCF, telle que mesurée selon les principes décrits à l'article 10-1 se trouve être annuellement inférieure à la production de l'offre contractuelle définie dans l'annexe I-A-5, actualisée des différents avenants conclus au cours de la période d'exécution du contrat minorée des franchises détaillées ci-dessous, sauf cas de force majeure.

Les niveaux de franchise, appréciés par branche de ligne s'établissent à :

Sous Réseau	Mesure	Franchise (%)
Trains/tram-train/tramway - Heures de pointes	Par branche	4,0%
Trains/tram-train/tramway - Hors Heures de pointes	Par branche	2,0%

L'engagement de production de l'offre contractuelle des trains et RER sur l'ensemble du service distingue:

- la période des heures de pointe, couvrant pour les Jours Ouvrables les heures de pointe du matin (arrivée du train entre 7h00 et 9h00) et celles du soir (départ du train entre 17h00 à 20h00), dans le sens de la charge pour chacune des branches.
- la période des heures creuses, correspondant aux autres périodes de production de l'offre contractuelle.

Pour les trains circulant sur les sous-réseaux RER A, RER B, RER C et RER D, est considéré comme circulant en pointe du matin, tout train commercial dans le sens de la pointe dont le passage, respectivement à Nanterre Préfecture, à Gare du Nord, aux Invalides ou à Châtelet-les-Halles, est compris entre 07h00 et 09h00.
Pour les trains circulant sur les sous-réseaux RER A, RER B, RER C et RER D, est considéré comme circulant en pointe du soir, tout train commercial dans le sens de la pointe dont le passage, respectivement à Nanterre Préfecture, à Gare du Nord, aux Invalides ou à Châtelet-les-Halles, est compris entre 17h00 et 20h00.

L'engagement de production de l'offre contractuelle est assorti, pour chacune de ces deux périodes séparément, d'une franchise annuelle, précisée ci-avant.

La SNCF effectue quotidiennement au niveau de chaque ligne une mesure exhaustive de l'offre réalisée et la compare au service contractuel de la période. La production kilométrique est calculée en convertissant les distances parcourues sur la branche par chaque train pendant chaque période horaire en kilomètres commerciaux selon les distances intergares qui figurent à l'offre contractuelle annuelle.

2- Modalités de calcul des réfactions de charges

2-1 Principe général

Pour chaque branche, le montant de la réfaction de charges est calculé conformément aux dispositions de l'article 10-1. Cette réfaction de charges est calculée par branche. La réfaction de charges totale est la somme des réfactions de charges des branches, arrondie à la dizaine de milliers d'euros la plus proche.

2-2 Montant des réfactions de charges

Le montant des réfactions de charges unitaires et le montant plafond annuel (ensemble des heures « pointe » et « creuses ») encourus sur chaque sous-réseau sont définis ci-dessous :

Sous Réseau	**Calcul de la réfaction de charges**	**Montant unitaire au TK** (euros HT 2011)	**Montant plafond annuel (dont pénalité pour non respect des compositions)** (euros HT 2011)
Trains/Tramway /RER (hors RER A et RER B)	Par branche	7.00 €	14M€
RER A – RER B	Par branche	10.60€	

Nota : le montant plafond annuel est atteint lorsque la somme de la réfaction de charges totale et de la pénalité pour non respect des compositions telle que définie à l'annexe I-A-5 est supérieure ou égale à 14M€.

3- Reporting

Cet indicateur est transmis au STIF selon une fréquence mensuelle.
Chaque trimestre, la SNCF détaillera ligne par ligne les écarts entre l'offre contractuelle et l'offre réalisée selon le type de cause suivant:

- Responsabilité Entreprise Ferroviaire :
  - Matériel
  - Traction
  - Exploitation
  - Mouvement social
  - Malveillance
  - Faits de société
  - Autres activités SNCF

- Responsabilité Gestionnaire Infrastructure
  - Exploitation
  - Travaux non substitués
  - Fiabilité du réseau
  - Malveillance
  - Faits de société
  - Evènements extérieurs

ANNEXE I-A-7
MODALITES DE CALCUL DES PENALITES POUR NON RESPECT DES COMPOSITIONS DU MATERIEL ROULANT EN HEURES DE POINTE

I – Pour l'année 2012

1- Référence

La composition du matériel ayant effectivement roulé est considérée conforme à la composition du matériel prévu dès lors que le volume des caisses x kilomètres prévus est égal au volume des caisses x kilomètres réalisés, au regard des trains x km effectivement réalisés.

2- Périmètre

Le suivi de la conformité de la composition du matériel porte sur l'ensemble des trains commerciaux circulant sur le réseau Transilien en heures de pointes des JOB, à l'exception des trains circulant sur le RER A, le RER B et le tramway T4.

3- Périodes de pointe du matin et du soir

Est considéré comme circulant en pointe du matin, tout train commercial dans le sens de la pointe dont l'arrivée à Paris est comprise entre 7h00 et 9h00.

Pour les trains circulant sur les sous-réseaux RER C et RER D, est considéré comme circulant en pointe du matin, tout train commercial dans le sens de la pointe dont le passage, respectivement aux Invalides ou à Châtelet-les-Halles, est compris entre 7h00 et 9h00.

Est considéré comme circulant en pointe du soir, tout train commercial dans le sens de la pointe dont le départ de Paris est compris entre 17h00 et 20h00.

Pour les trains circulant sur les sous-réseaux RER C et RER D, est considéré comme circulant en pointe du soir, tout train commercial dans le sens de la pointe dont le passage, respectivement aux Invalides ou à Châtelet-les-Halles, est compris entre 17h00 et 20h00.

4- Calcul de la pénalité

L'indicateur de respect de la conformité de la composition du matériel sur chaque axe, mesure le volume de caisses x kilomètres non réalisé parmi les trains ayant effectivement roulés.

La formule suivante présente la méthode de mesure du volume de caisses*kilomètres, par axe sur lequel porte la pénalité :

$$\textbf{Km*caisses}_{\boldsymbol{p}} = \Sigma_{OD}\,(\text{composition théorique X T*km_réalisés}_{HP}) - \Sigma_{OD}\,(\text{Km*caisses_réalisés}_{HP})$$

où :

- Km*caisses_{p} est le volume de Km caisses, par axe, non conformes à la composition de référence ;
- Composition théorique est le nombre de caisses prévues dans la composition des trains considérés ;
- $\text{T*km_réalisés}_{HP}$ est le volume de trains*km réalisés en heure de pointe ;
- $\text{Km*caisses_réalisés}_{HP}$ est le volume de Km*caisses réalisés en heure de pointe.

La mesure des Km*caisses_{p} fait l'objet d'un reporting mensuel, trimestriel et annuel dans le cadre du suivi de la réalisation de l'offre.

- Le montant de pénalité unitaire est fixé à 0.60 euro HT pour chaque caisse*Km non-réalisée au regard des trains*Km réalisés.

Le calcul de la pénalité par axe est annuel. Il repose sur la formule suivante :

$\boldsymbol{P_{axe}} = \text{Km*caisses}_{p}$ X P_{u} où :

- Km*caisses_{p} est le volume de Km*caisses par axe non conformes à la composition de référence ;

- P_{u} est le montant de la pénalité unitaire pour chaque Km*caisses non conforme.

II- A compter de 2013

1- Référence

La SNCF mesure pour chacune des branches la production kilométrique réalisée exprimées en places x kilomètres commerciales en heures de pointes et la compare à l'offre contractuelle telle que prévue à l'Annexe I-A-5, diminuée des places x kilomètres correspondant aux trains non réalisés.

Ainsi, la composition du matériel ayant effectivement roulé est considérée conforme à la composition du matériel prévu dès lors que le volume des places x kilomètres prévues est égal au volume des places x kilomètres réalisées, au regard des trains x kilomètres commerciaux effectivement réalisés.

Le suivi de la conformité de la composition du matériel roulant porte sur l'ensemble des trains commerciaux circulant sur le réseau Transilien en heures de pointes des Jours Ouvrables, à l'exception des trains circulant sur les RER A et RER B et le tramway T4.

Est considéré comme circulant en pointe du matin, tout train commercial dans le sens de la pointe dont l'arrivée à Paris est comprise entre 07h00 et 09h00.
Pour les trains circulant sur les sous-réseaux RER C et RER D, est considéré comme circulant en pointe du matin, tout train commercial dans le sens de la pointe dont le passage, respectivement aux Invalides ou à Châtelet-les-Halles, est compris entre 07h00 et 09h00.

Est considéré comme circulant en pointe du soir, tout train commercial dans le sens de la pointe dont le départ de Paris est compris entre 17h00 et 20h00.
Pour les trains circulant sur les sous-réseaux RER C et RER D, est considéré comme circulant en pointe du soir, tout train commercial dans le sens de la pointe dont le passage, respectivement aux Invalides ou à Châtelet-les-Halles, est compris entre 17h00 et 20h00.

La capacité des matériels considérée est la capacité théorique exprimée en places assises + debout sur la base de 3 voyageurs /m², telle qu'indiquée dans la description du matériel roulant fournie au titre de l'accord de gouvernance du matériel roulant. Pour tenir compte de l'hétérogénéité du parc, les matériels ayant une capacité équivalente peuvent être inter-changés sans incidence sur l'indicateur de suivi du respect des compositions. Les critères d'équivalence des matériels considérés en règle générale sont les suivants:

- Si la capacité roulée est supérieure à la capacité prévue, les matériels sont considérés équivalents
- Si la capacité roulée est inférieure à la capacité prévue dans une limite raisonnable (environ 10%) et que le confort du matériel roulé est considéré comme supérieur au matériel prévu, les matériels sont considérés équivalents.

Les tableaux suivants détaillent pour chaque ligne les matériels considérés comme équivalents, indiqués en gris :

Ligne C

			Matériel utilisé								
			Z5600 4v	**Z5600 6v**	**Z5600 8v**	**Z8800 4v**	**Z8800 8v**	**Z20500 4v**	**Z20500 8v**	**Z20900 4v**	**Z20900 8v**
		Capacité (assis + debout)	939	1503	1878	907	1814	1001	2002	872	1744
Matériel Prévu	**Z5600 4v**	939	-								
	Z5600 6v	1503		-							
	Z5600 8v	1878			-						
	Z8800 4v	907				-					
	Z8800 8v	1814					-				
	Z20500 4v	1001						-			
	Z20500 8v	2002							-		
	Z20900 4v	872								-	
	Z20900 8v	1744									-

Lignes D & R

			Matériel utilisé							
			Z5300 4v	**Z5300 8v**	**Z20500 4v**	**Z20500 8v**	**Z20500 5v**	**Z20500 10v**	**Z5600 6v**	**Z5600 12v**
		Capacité (assis + debout)	794	1588	1001	2002	1305	2610	1503	3006
Matériel prévu	**Z5300 4v**	794	-							
	Z5300 8v	1588		-						
	Z20500 4v	1001			-					
	Z20500 8v	2002				-				
	Z20500 5v	1305					-			
	Z20500 10v	2610						-		
	Z5600 6v	1503							-	
	Z5600 12v	3006								-

Ligne E

			Matériel utilisé			
			Z22500 5v	**Z22500 10v**	**Z50000 8v**	**Z50000 16v**
		Capacité (assis + debout)	1282	2564	922	1844
Matériel Prévu	**Z22500 5v**	1282	-			
	Z22500 10v	2564		-		
	Z50000 8v	922			-	
	Z50000 16v	1844				-

Lignes H & K

			Matériel utilisé								
			Z20500 4v	**Z20500 8v**	**Z20900 4v**	**Z20900 8v**	**RIB/RIO 4v**	**RIB/RIO 8v**	**Z6100 9v**	**Z50000 8v**	**Z50000 16v**	**VB2N 7v**
		Capacité (assis + debout)	1001	2002	872	1744	723	1446	2169	922	1844	1778
Matériel Prévu	**Z20500 4v**	1001	-									
	Z20500 8v	2002		-								
	Z20900 4v	872			-							
	Z20900 8v	1744				-						
	RIB/RIO 4v	723					-					
	RIB/RIO 8v	1446						-				
	Z6100 9v	2169							-			
	Z50000 8v	922								-		
	Z50000 16v	1844									-	
	VB2N 7v	1778										-

170

Lignes J & L

			Matériel utilisé				
			Z6400 4v	**Z6400 8v**	**Z20500 4v**	**VB2N 6v**	**RIB/RIO 7v**
		Capacité (assis + debout)	668	1336	1001	1510	1263
Matériel Prévu	**Z6400 4v**	668	-				
	Z6400 8v	1336		-			
	Z20500 4v	1001			-		
	VB2N 6v	1510				-	
	RIB/RIO 7v	1263					-

Lignes N & U

			Matériel utilisé				
			Z8800 4v	**Z8800 8v**	**Z5300 4v**	**Z5300 8v**	**VB2N 7v**
		Capacité (assis + debout)	907	1814	794	1588	1778
Matériel Prévu	**Z8800 4v**	907	-				
	Z8800 8v	1814		-			
	Z5300 4v	794			-		
	Z5300 8v	1588				-	
	VB2N 7v	1778					-

171

Ligne P

			Matériel utilisé									
			Z50000 8v	**Z50000 16v**	**B82500 4v**	**B82500 8v**	**B82500 12v**	**Z20500 4v**	**Z20500 8v**	**Z20500 9v**	**RIB/RIO 4v**	**RIB/RIO 8v**
		Capacité (assis + debout)	922	1844	330	660	990	1001	2002	2306	723	1446
Matériel Prévu	**Z50000 8v**	922	-									
	Z50000 16v	1844		-								
	B82500 4v	330			-							
	B82500 8v	660				-						
	B82500 12v	990					-					
	Z20500 4v	1001						-				
	Z20500 8v	2002							-			
	Z20500 9v	2306								-		
	RIB/RIO 4v	723									-	
	RIB/RIO 8v	1446										-

2- Modalités de calcul des pénalités

Pour chaque branche, la pénalité est le produit d'une pénalité unitaire définie par le nombre de places x kilomètres commerciales (PKC) non conformes. Le montant de la pénalité unitaire sera déterminé courant 2013 de sorte que la pénalité de l'année 2013 soit identique qu'elle soit calculée avec l'indicateur mesuré en places x kilomètres ou en caisses x kilomètres.

Le montant de la pénalité totale est la somme des pénalités des branches.

La pénalité est nulle lorsque le niveau de la production constaté est égal à l'offre contractuelle annuelle définie à l'annexe I-A-5 minorée des places x kilomètres correspondant aux trains non réalisés en heures de pointes.

3- Reporting

Cet indicateur est transmis au STIF selon une fréquence mensuelle.

En complément, dans le cadre du reporting annuel, la SNCF présente sous forme d'un tableau excel, pour chacune des branches (hors RER A et B et tramway T4) :

- Les caisses x kilomètres prévues en JOB aux heures de pointe
- Les caisses x kilomètres réalisées en JOB aux heures de pointe
- Les caisses x kilomètres prévues en JOB aux heures de pointe au regard des trains x kilomètres effectivement réalisés
- Les écarts

- Les caisses x kilomètres prévues en JOB aux heures creuses
- Les caisses x kilomètres réalisées en JOB aux heures creuses
- Les caisses x kilomètres prévues en JOB aux heures creuses au regard des trains x kilomètres effectivement réalisés
- Les écarts

- Les caisses x kilomètres prévues les samedis
- Les caisses x kilomètres réalisées les samedis
- Les écarts

- Les caisses x kilomètres prévues les dimanches/fériés
- Les caisses x kilomètres réalisées les dimanches/fériés
- Les écarts

A compter de 2013, la SNCF fournira ces mêmes éléments exprimés en places x kilomètres.

ANNEXE I-A-8
LISTE DES TRAVAUX DE L'ANNEE N AYANT UNE INCIDENCE SIGNIFICATIVE SUR L'OFFRE CONTRACTUELLE– FERMETURE DE GARES / STATIONS

Conformément à l'article 9-3 du contrat, cette annexe sera complétée et transmise chaque année au plus tard le 31/10/N-1 et mise à jour mensuellement. Cette annexe sera établie conjointement avec la RATP pour les lignes de RER A et B et couvrira l'ensemble des branches de chacune des lignes.

1- Liste des travaux affectant les lignes ferrées

Branche	Nature des travaux	Période des travaux	Conséquences sur l'offre de transport et incidence sur l'offre kilométrique commerciale	Moyen de prise en charge des voyageurs et offre kilométrique substituée	Coût de la substitution (€)

2- Liste des travaux affectant la capacité de desserte de gares / stations

Train :

Gare /semaines	Ligne	Dates	S1	S2	xxx	xxx	xxx	xxx	S52
Total gares fermées									

Gares	Motif

RER :

Gare /semaines	Ligne	Dates	S1	S2	xxx	xxx	xxx	xxx	S52
Total gares fermées									

Gares	Motif

Tramway :

Station /semaines	Ligne	Dates	S1	S2	xxx	xxx	xxx	xxx	S52
Total gares fermées									

Stations	Motif

ANNEXE I-A-9
PROCEDURE DE MODIFICATION DE L'OFFRE DE REFERENCE

Cette annexe décrit les procédures de modification de l'offre contractuelle ferroviaire.

1- Les acteurs de la conception d'une nouvelle offre

1-1- La gestion du réseau

1-1-1- RFF

RFF est gestionnaire du réseau. Il est chargé de répartir les capacités d'infrastructure du Réseau Ferré National. À ce titre, RFF :

- répartit les capacités du réseau entre plages travaux et capacité disponible pour les sillons,
- attribue aux demandeurs un sillon en optimisant l'utilisation de la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler leur train,
- détermine les graphiques de circulation qui décrivent l'ensemble des sillons du RFN,
- arrête l'horaire de service qui retrace l'ensemble des mouvements du matériel roulant programmé pour l'année.

Dans le cadre du projet d'élaboration d'un nouvel horaire il revient donc à RFF de :

- recueillir l'expression de besoin des travaux (maintenance, renouvellement, développement et opérations pour tiers) et plages travaux et en limitations temporaires de vitesse,
- recueillir l'expression de besoin des Entreprises Ferroviaires, notamment la SNCF, et des AOT,
- traduire ces expressions dans une trame deux heures déclinée ensuite sur 24 heures pour un « jour ouvrable de base », les « pointes hebdomadaires et saisonnières »,
- consulter la SNCF sur l'adéquation de la trame avec les roulements de matériel,
- établir les graphiques d'occupation des voies en gare (GOV),
- analyser les conditions de réalisation des travaux d'infrastructure les plus en adéquation avec la trame structurée,
- construire l'horaire de service annuel sur la base des commandes de sillons transmises par les EF. La production de l'horaire de service est déléguée aux Bureaux horaires SNCF (nationaux, régionaux et locaux).

En interne à RFF, la Direction des sillons pilote le projet de structuration du graphique. Elle conduit les études et conçoit le graphique. Pour cela elle participe, en tant que pilote du projet, aux instances de suivi nationales et régionales ainsi qu'à tout groupe technique ad hoc. Elle participe au plateau commun qui vise à mutualiser les informations et à mieux coordonner l'analyse Graphique / GOV / Roulement.

La Direction régionale, en tant que représentante institutionnelle de RFF, est l'interlocutrice privilégiée du STIF, notamment au sein des instances de suivi de projet (Comité de pilotage et Comité technique).

1-1-2- Le Gestionnaire d'Infrastructure Délégué SNCF

Au titre des missions qui lui sont déléguées par RFF pour la maintenance:

- exprime les besoins de plages travaux pour la maintenance et pour le renouvellement,

- intervient dans le cadre de la gestion de la capacité et de l'arbitrage de son allocation entre travaux et circulations.

Au titre des missions qui lui sont déléguées par RFF pour l'exploitation de l'infrastructure:
- met à disposition la capacité d'infrastructure dévolue aux circulations,
- assume la gestion opérationnelle du changement de mode d'exploitation,
- en tant que producteur du service horaire annuel (BH), construit le graphique opérationnel.

1-2- Les demandeurs de sillons

1-2-1- SNCF

L'entreprise ferroviaire SNCF exprime les besoins de l'offre commerciale voyageurs nationale et, en relation avec le STIF et les autres AO, l'offre régionale et interrégionale (Transilien, TET, TER). Elle conduit également une politique de transport de fret dans un cadre désormais concurrentiel. Elle met en œuvre le roulement du matériel adéquat ainsi que l'organisation des agents nécessaires à l'exploitation.

Dans le cadre du projet de conception de l'offre, la SNCF :
- exprime la demande de la teneur de l'offre nationale cible : missions, politique de dessertes et fréquences selon les besoins des usagers,
- est force de proposition pour la définition de l'offre Transilien et TER, en lien avec les Autorités Organisatrices (STIF, Régions, Etat),
- examine les variantes de graphique sous l'angle de l'adéquation aux besoins (en lien avec le STIF et les Régions pour l'offre Transilien et TER), et des roulements Engins / Agents,
- négocie avec les Régions les dispositions financières à mettre en place pour effectuer l'offre TER préétablie,
- commande les sillons nécessaires à la circulation des trains,
- assure le service de transport prédéfini.

La Direction « programmes et système » pilote le projet pour ce qui relève des missions de l'entreprise ferroviaire SNCF.
Les activités 'Voyages, Fret, Proximités et les Délégations régionales Transilien/TER établissent, sous son autorité, les expressions de besoin et participent à la conception de la trame structurée.

1-2-2- Les autres entreprises ferroviaires et les nouveaux candidats autorisés fret

Depuis 2003, les EF établies dans un État membre de l'Union européenne sont habilitées, sous certaines conditions, à circuler sur le réseau ferré pour fournir un service de transport national ou international de marchandises. Elles sont à ce titre autorisées à commander des sillons à RFF. À partir de 2010, ces entreprises seront également autorisées à exploiter des trains internationaux de voyageurs.

D'autre part, depuis le 18 février 2008, certains acteurs du monde économique des transports sont aussi autorisés à présenter des demandes d'attribution de sillons à RFF, en vue de les mettre à disposition des EF pour assurer des services de transports.

Ces nouveaux acteurs ont également leur place dans le projet de conception d'offre. Ils expriment le besoin de capacité nécessaire à l'exploitation des services qu'ils proposent à leurs clients. RFF les informe des choix faits pour l'allocation prévisionnelle de capacité afin de leur assurer un accès non discriminatoire au réseau. Les EF effectuent le service de transport défini.

1-2-3- STIF

Le STIF, conformément aux textes en vigueur, élabore en relation avec la SNCF la consistance, la nature et le niveau de performance des services de transport ferroviaires de voyageurs en Ile-de-France ainsi que le parc de matériel roulant affecté à ces services et les conditions technico-commerciales de réalisation.

Dans le cadre de la conception d'une nouvelle offre, le STIF :

- exprime la demande de la teneur de l'offre Transilien cible : missions, politique de dessertes, fréquences et amplitudes horaires selon les besoins des usagers,
- commande à la SNCF la mise en œuvre effective des trains Transilien selon ces prescriptions (y compris la réservation des sillons nécessaires),
- négocie avec la SNCF les dispositions financières induites par cette offre.

2- Les instances de gouvernance et de concertation

2-1- Le dispositif de pilotage du projet de conception d'offre

Il se décline en trois niveaux :

Un dispositif de gouvernance national RFF / SNCF

Finalités : veiller au bon avancement du projet et à sa cohérence globale - assurer la meilleure coordination entre graphique et roulements.

Il est assuré par :

- un Comité de pilotage national RFF / SNCF co-présidé respectivement par le directeur du service Sillons de RFF et le directeur « programmes et système » de l'entreprise ferroviaire SNCF (fréquence : tous les 2 à 3 mois).
-
- un Comité technique national RFF / SNCF dont la mission est d'établir la trame cadencée sur le réseau principal (fréquence : mensuelle).

Un dispositif de gouvernance régional RFF / SNCF / STIF

Finalités : piloter, concevoir et déployer les nouvelles offres

Il est assuré par :
un Comité de pilotage régional RFF / SNCF / STIF co-présidé par le Directeur Régional de RFF, le Président de la Commission « Offre de Transport » ou le Directeur Général du STIF et le Directeur de Transilien (fréquence : tous les 2 à 3 mois). Ce comité pourra se réunir par sous-réseau et être élargi en tant que de besoin aux interlocuteurs concernés des régions limitrophes (Directeur Régional RFF, Conseil Régional, Directeur Délégué TER SNCF), ainsi qu'aux représentants des autres activités ferroviaires de services de voyageurs (SNCF Voyages).

Les périodes privilégiées rythmant le travail conduit sont en principe les suivantes:

- mi-décembre N-3 : examen des grandes options capacitaires (plages travaux)
- mi-février N-2 : premier arbitrage entre les études proposées
- mi-octobre N-2 : examen des scénarios de desserte, leur faisabilité, et les coûts d'exploitation
- mi-décembre N-2 : validation des scénarios soumis à étude de faisabilité
- mi-septembre N-1: présentation des écarts entre le vote du Conseil du STIF et les grilles horaires définitives.

Les projets de compte-rendu seront rédigés par RFF et soumis avant d'être validés à

l'ensemble des participants.

Les conclusions et questions débattues lors de ces Comités de pilotage sont en tant que de besoin précisées dans les comités de suivi d'offre prévus au contrat STIF-SNCF, et reprises dans ses compte-rendus.

- des Comités techniques par sous-réseaux RFF / SNCF / STIF / AOT limitrophes dont la mission est de concevoir conjointement la trame cadencée sur chaque sous-réseau (fréquence : mensuelle).
- des groupes de travail ad hoc peuvent également, si nécessaire, être mis en place

Un mode de fonctionnement privilégiant la coordination : le plateau commun

La coordination avec l'entreprise ferroviaire SNCF et les autres EF souhaitant une association aux processus en amont de la construction du service, s'effectue dans le cadre d'un « plateau commun ».
Considérant que la cohésion étroite entre capacité en ligne et en gare, et roulements est nécessaire, la coordination s'effectue sur la base d'itérations entre GI et EF à toutes les étapes de construction, tout en respectant les périmètres de responsabilité de chacun.

2-2- Les instances de décisions et de concertation du STIF

2-2-1- Le Conseil du STIF

Le STIF est administré par un Conseil de 29 membres.

Les affaires relevant de la compétence du Conseil peuvent, préalablement à la délibération du Conseil, être soumises à l'avis de commissions techniques composées de membre du Conseil désignés par le Conseil en son sein.

La Commission de l'Offre de Transport (COT) examine les affaires de la compétence du syndicat en matière de coordination et d'harmonisation des services réguliers de transports publics de voyageurs. Elle émet un avis sur les relations à desservir, les conditions générales d'exploitation et de financement des services.

2-2-2- Les Comités de ligne

Afin de favoriser un dialogue de proximité entre le STIF, la SNCF, RFF, les élus locaux et les associations représentatives des usagers sur l'offre de référence et son évolution, le STIF met en place, sous son pilotage, des comités de lignes sur les axes ferroviaires Transilien, conformément aux principes définis dans la « charte de fonctionnement des comités de ligne en Ile-de-France » qui figure en annexe II-D-1.

Il présentera lors de ces comités, la politique de développement et de coordination de l'offre, d'évolution du matériel roulant, et d'amélioration de la qualité de service sur l'axe concerné.

En sa qualité d'exploitant du réseau Transilien, la SNCF participera aux comités de ligne, en présentant notamment les résultats de ponctualité voyageurs et de régularité des trains, les mesures prises ou programmées pour améliorer le service rendu aux voyageurs.

En sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure, RFF participera aux comités de ligne, en présentant les conséquences sur l'exploitation des travaux, du renouvellement ou de la maintenance des infrastructures, en présentant les mesures prises ou programmées pour améliorer la ponctualité voyageurs et la régularité des trains, ainsi que le service rendu

aux voyageurs, et en répondant notamment aux questions relatives à sa politique de valorisation foncière autour des gares.

La présentation de la teneur des projets de nouvelles offres, et le recueil des observations des élus et associations sera réalisée prioritairement dans le cadre des comités de ligne organisés par le STIF. La SNCF pourra organiser à leur issue les réunions complémentaires de concertation utiles, avec les élus et associations (dont comités inter-gares).

Lorsque RFF ou la SNCF est saisi directement d'une question sur une modification de desserte par un élu, elle en informe aussitôt le STIF. Toute réponse sera concertée avec le STIF, et une copie sera adressée par RFF ou la SNCF au STIF.

Lorsque le STIF est saisi directement d'une question sur les dessertes par un élu, il se rapproche des services de la SNCF et de RFF pour obtenir, dans un délai de 15 jours, les éléments de réponse nécessaires. La copie du courrier de réponse est transmise à SNCF ou RFF.

3- Description du processus de conception

La conception du graphique structuré relève de la responsabilité de RFF. Cette élaboration s'effectue en étroite concertation avec les Entreprises Ferroviaires, dont la SNCF, et les Autorités Organisatrices, selon les étapes suivantes :

1. Objectifs de desserte
2. Etablissement de l'horaire systématique 2 heures
3. Horaire 24 heures catalogue
4. Horaire 7 jours
5. Horaire annuel

3-1- Les objectifs de desserte

Les besoins sont exprimés par le STIF sous la forme d'un cahier des charges entre octobre N-4 et février N-3.

Ils sont recensés par les Entreprises Ferroviaires et les Autorités Organisatrices. Ils sont traduits en missions systématiques, soit des trains circulant sur un trajet identique, avec la même politique d'arrêt, la même vitesse et la même fréquence dans les deux sens, ainsi que les correspondances à assurer. Plusieurs variantes peuvent être identifiées. Ces besoins ne correspondent pas à ce stade à un engagement définitif du STIF.

A cet effet, la SNCF transmet au STIF les comptages disponibles les plus récents, trains par trains (montants par gare + serpents de charge). Une consolidation par branche des mêmes données est communiquée pour l'heure de pointe du matin et pour l'ensemble de la journée.

3-2- L'horaire systématique 2 heures

L'élaboration de l'horaire systématique 2h intervient entre avril N-3 et septembre N-3.
Il s'agit de définir un « régime de base » qui se répétera tout au long de la journée. Ce régime est fixé sur une période d'une ou deux heures. L'horaire recouvre l'ensemble des besoins assumés par le réseau, y compris ceux du fret à moyenne et longue distance.

3-3- L'horaire 24 heures catalogue

L'élaboration de l'horaire 24h intervient entre août N-3 et juin N-2.

Cette étape consiste à décliner l'horaire systématique sur un jour ouvrable de base, en tenant compte :

- des moindres besoins en heures creuses (diminution de la fréquence ou limitation du parcours),
- des besoins de capacité pour la maintenance, incluant une plage de surveillance d'une heure pour la visite des installations et l'entretien courant,
- des besoins spécifiques des circulations hors système (dessertes particulières qui ne peuvent être couvertes par les missions systématiques et dont le volume ne justifie pas la définition d'une mission systématique dédiée),
- des besoins complémentaires du fret.

Sont également identifiés les sillons nécessaires pour les périodes de pointe hebdomadaires.
Ce travail de conception, qui fait appel à la souplesse et la créativité, nécessite une forte coopération entre les différents secteurs d'activités.

3-4- L'horaire 7 jours

L'élaboration de l'horaire 7 jours intervient entre juillet N-2 et novembre N-2.
Il décline notamment les grilles spécifiques des samedis et dimanches, ainsi que les adaptations de la grille JOB au vendredi.

3-5- L'horaire annuel

L'élaboration de l'horaire annuel intervient entre novembre N-2 et mars N-1
Extrapolation de l'horaire 24 heures sur l'année en intégrant l'évolution de la demande suivant les jours et saisons de l'année, les plages de maintenance annuelles et les plages réservées aux travaux de développement.

Lors de la finalisation des études de faisabilité d'une nouvelle grille horaire sur un sous-réseau donné, les principes de roulements prévus de matériel roulant et une estimation du taux de circulations à vide par rapport au nombre total de circulations seront transmis au STIF par la SNCF.

3-6- Modification du service de référence

Le Comité de Suivi de l'Offre validera la liste des opérations dont les modifications sont considérées comme significatives pour être intégrées à l'offre contractuelle.

Pour toute modification de l'offre contractuelle pérenne, la SNCF transmet au STIF un dossier qui fait apparaître :

- le calendrier de mise en œuvre de la modification significative ;
- les impacts pour les voyageurs ;
- les grilles horaires ;
- les unités d'œuvres mobilisées pour la réalisation de l'offre supplémentaire ;
- les données économiques (impact sur les recettes) ;
- les données financières (devis).

3-7- Planning

La procédure de modification de l'offre contractuelle se fait suivant le respect du calendrier présenté ci-dessous (calendrier du service annuel de l'année n), et respectera nécessairement les exigences de passage dans les instances du STIF correspondant à :

- Octobre N-2: Commission Offre Transport (COT)

Le STIF soumet à l'approbation de sa COT les grandes orientations de desserte soumises à études de faisabilité auprès de RFF. En cas de remise en cause ultérieure de ce choix, le STIF et la SNCF étudient ensemble l'offre à mettre en œuvre.

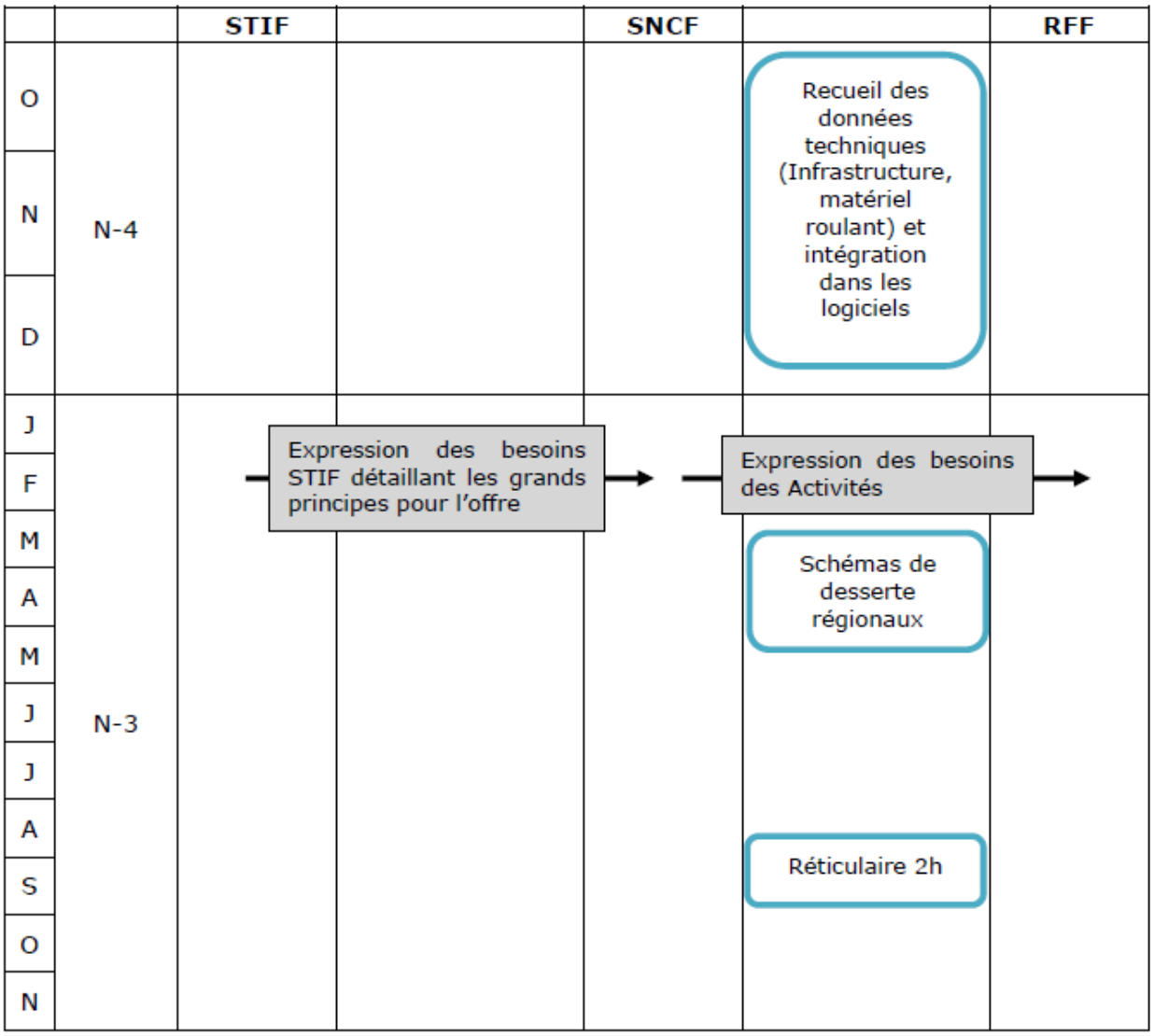
- Février N-1 : Commission Offre Transport (COT) et Conseil

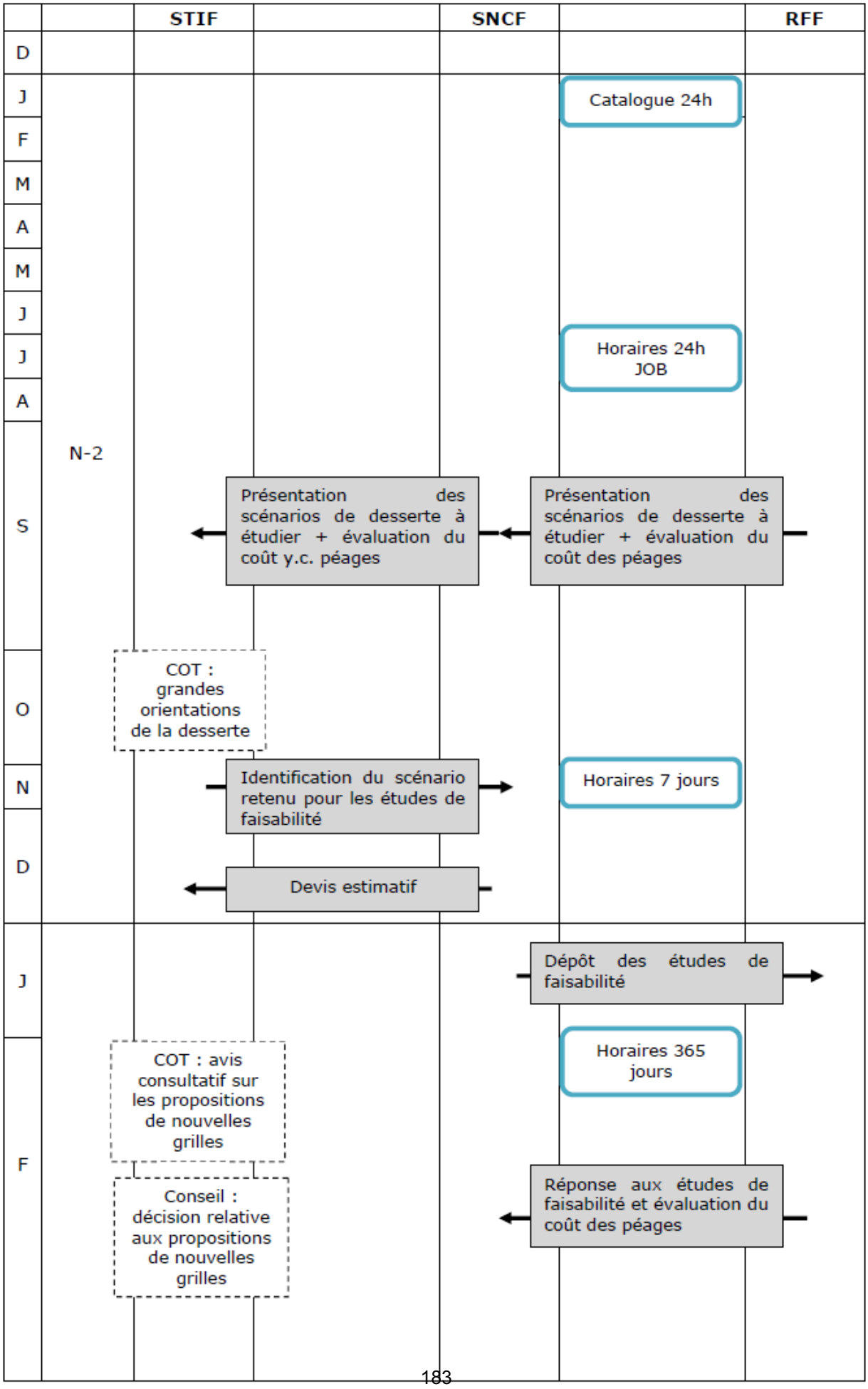
Le STIF soumet à l'approbation de ses administrateurs la teneur des grilles de desserte de la nouvelle offre, ainsi que l'enveloppe financière associée.

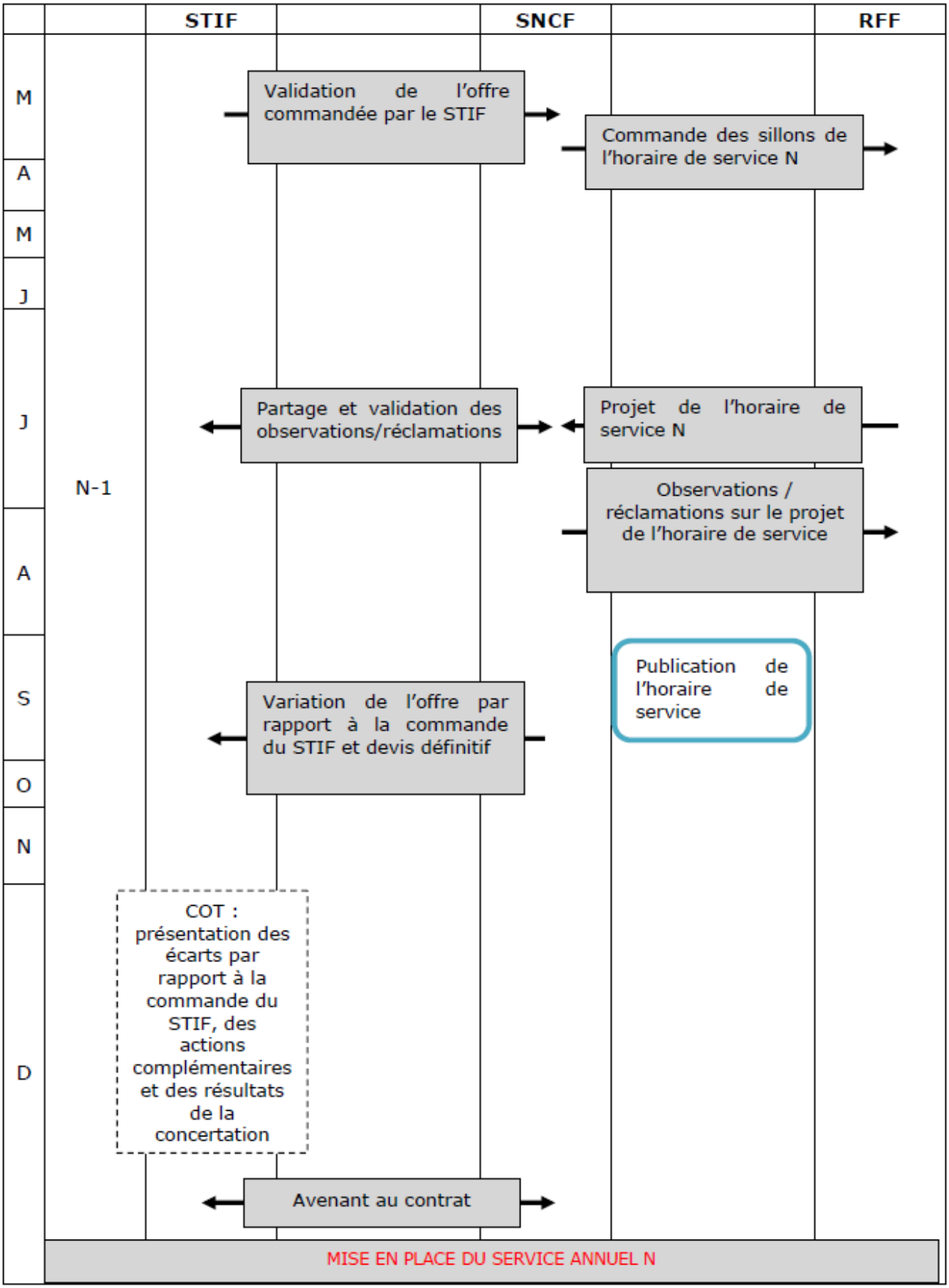
- Décembre N-1 : Commission Offre Transport (COT) et Conseil

Le STIF expose à sa COT les variations entre la grille commandée par le STIF et la grille délivrée. Le STIF soumet à son Conseil l'avenant au contrat.

Synthèse du calendrier :




STIF
SNCF
RFF
D
J
F
M
A
M
J
J
A
S
O
N
D
J
F
N-2
Catalogue 24h
Horaires 24h JOB
Présentation des scénarios de desserte à étudier + évaluation du coût y.c. péages
Présentation des scénarios de desserte à étudier + évaluation du coût des péages
COT : grandes orientations de la desserte
Identification du scénario retenu pour les études de faisabilité
Horaires 7 jours
Devis estimatif
Dépôt des études de faisabilité
Horaires 365 jours
COT : avis consultatif sur les propositions de nouvelles grilles
Conseil : décision relative aux propositions de nouvelles grilles
Réponse aux études de faisabilité et évaluation du coût des péages


STIF
SNCF
RFF
M
A
M
J
J
A
S
O
N
D
N-1
Validation de l'offre commandée par le STIF
Commande des sillons de l'horaire de service N
Partage et validation des observations/réclamations
Projet de l'horaire de service N
Observations / réclamations sur le projet de l'horaire de service
Publication de l'horaire de service
Variation de l'offre par rapport à la commande du STIF et devis définitif
COT : présentation des écarts par rapport à la commande du STIF, des actions complémentaires et des résultats de la concertation
Avenant au contrat
MISE EN PLACE DU SERVICE ANNUEL N

Dans le cas où ce calendrier peut être accéléré, les deux parties conviennent du calendrier adéquat. Notamment dans le cas où la SNCF fournirait un devis définitif plus tôt, le STIF fait part de son accord formel dès que possible.

4- Modalités de facturation (devis)

Les modalités de facturation d'une modification de l'offre contractuelle sont basées sur la variation marginale des coûts de production nécessaires à la modification de l'offre contractuelle.

Les facturations se font au regard d'un devis différencié détaillant, pour chaque projet de développement d'offre, le coût de l'offre supplémentaire.

4-1- Méthode de construction des devis

Le devis pour les modifications d'offre de l'année N reprend pour chaque poste de charges, les unités d'œuvre nécessaires à la mise en œuvre de l'offre nouvelle considérée et les coûts unitaires associés.

Les unités d'œuvre mobilisées sont déterminées et ajustées au regard du profil de chaque projet de développement d'offre : un premier calcul d'unités d'œuvre par poste de charges est effectué sans prendre en compte d'optimisation, puis il est modulé au regard de la spécificité de chaque projet (rôle du coefficient de modulation).

Les coûts unitaires associés sont issus de chaque poste du compte Transilien estimé pour l'année N-1 et indexé de l'évolution prévisionnelle pour l'année N.

Le devis sépare les frais de mise en service (ponctuels) et les charges d'exploitation (récurrentes).

La SNCF transmettra au cours de l'année 2012 une note détaillant la méthode d'élaboration de l'ensemble des coûts unitaires marginaux applicables, sauf exception dûment justifiée par la SNCF, pour l'élaboration des devis de tout renfort d'offre faisant l'objet d'un ajustement des contributions du STIF. Cette note présentera les coûts unitaires marginaux pour les différents postes de charges (notamment maintenance matériel roulant par type de matériel, traction, énergie de traction, accompagnement, lutte anti-fraude, sûreté, nettoyage, gardiennage) et détaillera les différentes composantes entrant dans le calcul de chacun de ces coûts unitaires.

4-2- Modèle de devis

Le modèle de devis sera annexé par avenant après validation des coûts unitaires de référence à intervenir courant 2012.

4-3- Barème de facturation

Pour chacune des modifications d'offre inférieures en valeur absolue à 5 000 trains x km, la SNCF facture sur la base d'un barème qui sera annexé par avenant après validation des coûts unitaires de référence à intervenir courant 2012.

ANNEXE I-A-10
PROCESSUS DE PROGRAMMATION ET REALISATION DES TRAVAUX

1- Introduction

Le STIF, ainsi que les opérateurs RATP, SNCF et le gestionnaire d'infrastructure RFF, sont particulièrement attentifs à la qualité du service de transport en Ile-de-France, et au premier titre à la régularité des circulations.

A ce titre, des objectifs exigeants figurent dans les contrats entre le STIF et les opérateurs, et sont associés à des incitations financières fortes qui responsabilisent les opérateurs en vue d'obtenir un service réalisé le plus proche du service défini par le STIF.

Par ailleurs, des programmes d'investissements très ambitieux figurent dans les contrats liant le STIF aux opérateurs, ainsi que dans la convention de partenariat entre le STIF et RFF en vue d'améliorer sensiblement la qualité de service et la régularité. Ils portent notamment sur le renouvellement des matériels roulants, sur les moyens de production, et sur l'amélioration de la fiabilité et de la performance des infrastructures.

Des Schémas Directeurs de lignes RER, et des Schémas de Secteurs de réseaux de trains de banlieue sont réalisés afin de concevoir des programmes d'investissement spécifiques à chaque ligne, et ont permis d'élaborer un véritable Plan de Mobilisation pour les transports en Ile-de-France, correspondant à 20,9 milliards d'euros sur 15 ans, principalement pour l'amélioration du réseau existant.

L'amélioration de la régularité, par la réduction du nombre et de la portée des incidents générant des retards, est la priorité absolue du STIF vis-à-vis du fonctionnement du système ferroviaire en Ile-de-France, exprimée aux opérateurs de transport. Les programmes d'investissement sont financés par le STIF, et mis en œuvre par les opérateurs et les gestionnaires d'infrastructure qui y concentrent une part importante de leurs capacités d'étude et de maîtrise d'ouvrage.

C'est pourquoi alors que la réalisation de ces programmes d'investissement génère une hausse du nombre de chantiers de maintenance, modernisation et développement du réseau en Ile-de-France, le STIF a souhaité formaliser un processus de travail partenarial structuré pour mieux prendre en compte en amont l'ensemble des impacts travaux sur les usagers et les circulations ainsi que l'ensemble des implications financières associées.

Au-delà de cette démarche qui se veut tripartite, il est essentiel que RFF et SNCF-TRANSILIEN complètent ce processus par des engagements bilatéraux propres à leur domaine de responsabilité respectif.

1.1- Objet du document

Le présent document a pour objectif de formaliser les modes de fonctionnement tripartites permettant une meilleure programmation des travaux et gestion de leurs impacts sur les usagers et les circulations et de détailler les attentes et engagements de chaque partie tout au long du processus de concertation, de programmation et de réalisation des travaux.

- Ce document n'a pas vocation à décrire de manière exhaustive et suffisante l'ensemble des relations entre chacune des parties prenantes pour aboutir à la programmation et réalisation des travaux. Il est entendu que des processus spécifiques, notamment entre SNCF-TRANSILIEN et RFF, devront être formalisés de manière bilatérale.

1.2- Parties prenantes

Il est convenu que les parties prenantes citées ci-après ne sont pas exclusives. D'autres Autorités Organisatrices des Transports et Entreprises Ferroviaires pourront être associées à ce processus de travail sur décision de RFF.

1.2.1- STIF

Le STIF est l'autorité organisatrice des transports publics de personnes en Ile-de-France. A ce titre, le STIF a notamment en charge :

- de définir l'offre de transport de référence et le niveau de qualité de service
- d'en assurer l'équilibre financier
- d'en contrôler l'exécution notamment au moyen d'indicateurs et d'incitations financières
- d'impulser et coordonner la modernisation du système de transports collectifs
- de définir, assurer ou faire assurer l'information multimodale

Le STIF acquitte le coût intégral des péages facturés par RFF à la SNCF et correspondant à la réalisation du service dont il confie l'exécution à la SNCF-TRANSILIEN selon les modalités prévues par le contrat liant les deux établissements. Les redevances acquittées permettent de couvrir en Ile-de-France le coût complet d'exploitation et de maintenance imputable à l'activité SNCF-TRANSILIEN, et donc de participer de manière soutenable au financement des investissements de renouvellement du réseau. Le STIF émet des recommandations à l'attention de RFF sur les décisions à prendre sur les modalités des travaux qui impactent le service de référence.

1.2.2- RFF

RFF, établissement public industriel et commercial, a pour objet l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national qu'il réalise conformément aux principes de service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France. Les principales missions de RFF sur le réseau ferré national sont :

- d'exercer la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement
- de définir les objectifs et les principes de la gestion du trafic et des circulations ainsi que du fonctionnement et de l'entretien des installations techniques et de sécurité. A ce titre, RFF entretient le réseau et le modernise au travers de son renouvellement progressif et continu, afin d'améliorer en permanence sa qualité et ses capacités de circulation. Pour assurer la maintenance, le renouvellement et le développement du réseau, RFF perçoit des redevances, fixées selon des barèmes nationaux. Le montant des redevances supportées par le STIF s'élève à plus de 600M€ par an. Ces péages permettent de couvrir le coût complet de l'exploitation de l'infrastructure liée à l'activité SNCF-TRANSILIEN. RFF décide des modalités de réalisation des travaux sur le réseau ferré national : leur mise en œuvre est confiée à la SNCF, que RFF rémunère à cet effet.
- de répartir sans discrimination entre différentes entités habilitées à formuler des demandes des capacités d'infrastructure pour des trafics de voyageurs ou de fret.

La Direction Régionale Ile-de-France de RFF est l'interlocuteur du STIF sur les aspects travaux en Ile-de-France.

1.2.3- SNCF TRANSILIEN

La SNCF, établissement public industriel et commercial, a pour objet d'exploiter, selon les principes du service public, le transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau ferré

national. La branche d'activités TRANSILIEN assure pour le compte du STIF la fourniture du service de référence sur les infrastructures du réseau ferré national appartenant à RFF dans les conditions prévues par le contrat STIF-SNCF en termes d'offre, de qualité de service, de tarification, de distribution de titres et de lutte contre la fraude, et informe le STIF sur son exécution. Ce contrat prévoit des obligations à la charge de la SNCF en ce qui concerne la régularité des circulations et des engagements de production avec un système d'indicateurs de suivi associé à un mécanisme de pénalités et d'incitations financières.

De plus, dans le cadre de son contrat avec le STIF, la SNCF est notamment force de proposition tant en ce qui concerne l'évolution de l'offre, l'amélioration de la qualité du service, la tarification, que la modernisation des réseaux, leur interopérabilité, et la coordination avec les autres opérateurs.

Les redevances d'infrastructure, ou péages, sont la contrepartie de la réservation et de l'utilisation de capacités d'infrastructure sur le réseau ferré national. Le paiement de ces redevances, actuellement assuré par la SNCF-TRANSILIEN, confère le droit pour celle-ci d'utiliser les capacités d'infrastructure attribuées par RFF et d'y exploiter le service public régional de transport de voyageurs défini par le STIF. Le STIF rembourse l'intégralité des redevances acquittées par la SNCF-TRANSILIEN.

1.3- Périmètre du document

Le présent document a pour vocation à s'appliquer à l'ensemble des travaux, qu'ils soient de maintenance, modernisation ou développement du réseau. Le document est structuré selon les différentes étapes qui composent le processus de conception et programmation des travaux.

Chaque type de travaux ayant des caractéristiques et impacts spécifiques, le document distinguera dans les chapitres qui suivent :

Les travaux s'inscrivant dans le cadre des plages-travaux dites stabilisées : travaux de maintenance préventive et corrective. Ces plages-travaux représentent 8 semaines par an en moyenne.

Les travaux spécifiques programmés dans des plages-travaux dites spéciales : travaux ponctuels d'investissement, de renouvellement d'installations existantes, de gros entretien (voie, appareils de voie, ouvrages d'art, installations de traction électrique).

Les travaux non anticipés : travaux inopinés impactant la capacité du réseau n'ayant pas pu être anticipés lors de la programmation de l'ensemble des travaux pour des raisons propres à RFF.

RFF met progressivement en place le principe de plages de travaux génériques dites «fenêtres d'indisponibilité» réservées de manière régulière dans la trame systématique: tous les chantiers (plages-travaux stabilisées comme plage-travaux spéciales) doivent s'inscrire prioritairement dans ces fenêtres. Les fenêtres d'indisponibilité doivent notamment permettre d'uniformiser les conséquences des travaux sur le plan de transport.

1.4- Organisation

RFF-Direction Régionale d'Ile-de-France, la SNCF-TRANSILIEN et le STIF conviennent d'identifier des interlocuteurs dédiés au sein de leurs organisations respectives qui auront en charge de s'organiser pour mettre en application le protocole décrit dans le présent

document. Le cas échéant, d'autres interlocuteurs pourront participer au groupe de travail ou être associés aux présentations faites dans le cadre cette démarche.

Le paragraphe 7 résume les différentes réunions et les livrables prévus dans le cadre de cette organisation.

2- Etape 1 : Analyses préliminaires

A partir d'un plan stratégique clairement défini de maintenance et renouvellement du réseau, RFF bâtira et partagera chaque année avec le STIF et SNCF un portefeuille prévisionnel de travaux sur l'ensemble du réseau francilien à horizon 3-5 ans tenant compte du niveau de performance attendu de l'infrastructure, des besoins de renouvellement en fonction des diagnostics sur l'état du réseau, des projets de développement envisagés et des ressources mobilisables. Il permettra d'élaborer le contenu des conventions STIF-RFF en termes de maintenance et investissements.

Ce programme prévisionnel n'a pas vocation à ce stade à traiter de la conception ni de l'ordonnancement précis des projets.

Cette étape doit permettre d'identifier les chantiers qui auront un fort impact sur les circulations, c'est-à-dire tout chantier qui nécessiterait :

- **Une programmation des travaux dans des plages travaux nécessitant une déformation des fenêtres d'indisponibilité génériques.**
- **Et/ou**
- **Une application des fenêtres d'indisponibilité supérieure à 8 semaines dans l'année pour permettre leur programmation.**
- **Et/ou**
- **Une interruption de tronçon de ligne supérieure à 24 heures**
- **Et/ou**
- **La mise en œuvre de Limitations Temporaires de Vitesse ayant un impact sur le plan de transport (réduction du débit etc…)**

Il est important que, pour chaque ligne commerciale du réseau ferré national en Ile-de-France, les chantiers soient analysés par RFF et SNCF dans leur globalité, y compris en tenant compte des chantiers sous la responsabilité d'une maîtrise d'ouvrage autre que RFF, notamment en lien direct avec RATP. Le STIF s'attachera, sous réserve de disposer des informations nécessaires issues des différents gestionnaires d'infrastructure concernés, à recenser l'ensemble des chantiers programmés sur le réseau francilien hors réseau ferré national et à communiquer ces informations à RFF et SNCF-TRANSILIEN. Ces informations permettront à RFF d'identifier les éventuelles opportunités, comme la mise en parallèle des chantiers, mises en service d'autres lignes, qui permettraient d'améliorer les conditions de réalisation des chantiers ou d'anticiper d'éventuelles difficultés.

Par ailleurs, afin d'éclairer les choix des modes de réalisation des chantiers, RFF s'engage à réaliser des études permettant de comparer les effets de la politique de massification de la production dans le contexte de zone dense de l'Ile-de-France à d'autres modes de réalisation des chantiers, ceci pour chacun des domaines d'intervention (voie, alimentation électrique, signalisation…).

Livrables :

RFF et SNCF-TRANSILIEN présenteront chaque année en décembre au STIF une liste des chantiers à fort impact recensés par ligne pour les 5 années à venir et leurs impacts prévisibles sur le plan de transport (estimation de la durée du chantier et son amplitude horaire).

3- Etape 2 : Conception détaillée

Cette étape doit permettre de définir le mode de réalisation des chantiers. Pendant cette phase se figent les caractéristiques des fenêtres d'indisponibilité, les éventuelles déformations de fenêtres d'indisponibilité et, en parallèle, les trames de sillons éventuellement adaptées. L'objectif est d'aboutir pour chaque chantier à une solution partagée entre chaque partie à l'issue d'un processus plus transparent.

3.1- Fenêtres d'indisponibilité génériques

Les fenêtres d'indisponibilité sont des espaces de l'horaire ferroviaire génériques en semaine dans lesquelles aucune circulation n'est prévue et destinées à tout type de travaux sur l'infrastructure. Ces fenêtres sont caractérisées par :

Une amplitude horaire. Une fois définie, l'amplitude horaire a vocation à rester identique d'une année sur l'autre, sauf cas particuliers tels que des modifications de desserte
Un régime d'application : positionnement calendaire de la fenêtre, redéfinie chaque année en fonction des opérations.

Les fenêtres d'indisponibilité sont définies pour chaque segment (portion de ligne dont l'infrastructure est homogène sur toute sa longueur) d'axes ferroviaires. Les travaux sur le réseau ferré devront être prioritairement positionnés dans ces fenêtres génériques d'indisponibilité dont le dimensionnement et l'ordonnancement devront être conçus par RFF selon le processus de concertation décrit dans ce qui suit. Ce processus doit permettre à RFF de finaliser la définition de ces plages-travaux au plus tard en avril A-2 précédant le service de l'année A, conformément au Document de Référence du Réseau de RFF, en prenant en compte les spécificités de la zone dense.

3.1.1- Typologie des fenêtres d'indisponibilité

RFF s'engage à limiter l'amplitude des fenêtres d'indisponibilité aux strictes nécessités des chantiers et s'efforcera à:

- dimensionner les fenêtres d'indisponibilité de sorte à ne pas impacter de circulations voyageurs dans la mesure du possible et dans tous les cas à ne pas impacter de trains dont la charge dépasserait 200 voyageurs sur le tronçon concerné
- ne pas impacter les premiers trains du matin, indispensables pour initier la pointe de matinée
- tenir compte de la faisabilité des substitutions routières (allongement des temps de parcours etc…) dans le dimensionnement des fenêtres

RFF et SNCF-TRANSILIEN établiront au plus tard en janvier A-2 la liste des fenêtres d'indisponibilités repérées par un numéro d'identification avec pour chacune des fenêtres sur chacun des axes une proposition de typologie qui détaillera a minima :

Niveau d'information	Responsabilité
Le positionnement géographique de la fenêtre (PK début, PK fin).	RFF
Les gares encadrantes.	RFF
Les caractéristiques de la voie (nombre de voies, équipement IPCS) sur le tronçon concerné.	RFF
L'amplitude horaire : heure de début et heure de fin des travaux et amplitude totale de la fenêtre.	RFF

Niveau d'information	Responsabilité
L'impact sur l'infrastructure : nombre de voies concernées.	RFF
La liste des trains de voyageurs : TRANSILIEN, TER et TET ayant plus de deux arrêts en Ile-de-France, impactés : numéro de train, Origine-Destination, heure de départ et d'arrivée, l'Entreprise Ferroviaire.	RFF
La charge de chacun des trains : calculée sur la section ferroviaire non circulable à partir des dernières données de comptages disponibles.	SNCF-TRANSILIEN
Le mode de substitution possible, défini avec d'autres exploitants le cas échéant, et en particulier la RATP : lieu de prise en charge de la clientèle, estimation de l'allongement de temps de parcours sur la totalité du trajet substitué.	SNCF-TRANSILIEN en lien avec RATP (RER A et B)
Une estimation du surcoût journalier engendré par la mise en œuvre de l'offre de substitution : différence entre les coûts de réalisation de l'offre de substitution (coût des bus et renfort du personnel d'accompagnement) et les économies de charges d'exploitation pour non réalisation de l'offre de référence (énergie et maintenance).	SNCF-TRANSILIEN
Une estimation du montant des péages non facturés correspondants aux trains TRANSILIEN non circulés du fait des travaux.	RFF

Ces éléments seront présentés au STIF pour information. Sur ces bases, RFF, SNCF-TRANSILIEN et le STIF discuteront de l'acceptabilité technique, économique et sociale de chacune de ces fenêtres.
Les éventuels surcoûts liés à la mise en œuvre de l'offre de substitution, dont le contenu est directement lié aux modalités de réalisation des travaux décidées par RFF, doivent être inclus dans l'estimation des opérations de développement et de maintenance du réseau. RFF tiendra systématiquement compte de ces éventuels surcoûts dans le coût global des travaux financés au travers des péages ou des projets spécifiques de développement du réseau.
La SNCF-TRANSILIEN s'engage par ailleurs à être transparente sur les coûts liés à l'offre de substitution et les éventuelles économies associées à la non réalisation de l'offre de référence.

L'amplitude horaire des fenêtres ayant vocation à rester en général identique d'une année sur l'autre, RFF mènera ce travail de concertation la première année de mise en œuvre du processus de fenêtre d'indisponibilité puis lors de chaque modification de la typologie d'une fenêtre.

3.1.2- Régime d'application des fenêtres d'indisponibilité

La durée d'une plage-travaux dépend étroitement du type de travail de maintenance ou de développement mis en œuvre sur le tronçon concerné. RFF présentera chaque année au plus tard en janvier A-2 au STIF et à la SNCF-TRANSILIEN un projet d'ordonnancement des opérations planifiées sur chaque fenêtre d'indisponibilité. Cette présentation couvrira l'ensemble de l'année calendaire A et sera détaillé à la semaine.
RFF s'engage à limiter l'utilisation des fenêtres d'indisponibilité impactant les circulations aux strictes nécessités des chantiers et s'efforcera à:

- Optimiser le planning d'ordonnancement en maximisant la réalisation des opérations en parallèle et en tenant compte de l'ensemble des chantiers prévus sur le réseau francilien
- Limiter le régime d'application des fenêtres d'indisponibilité à 40 jours dans l'année, hors travaux spécifiques.

Le projet présenté par RFF devra préciser pour chaque opération recensée :
- l'objet des travaux
- le nombre de semaines d'utilisation de la fenêtre d'indisponibilité
- les limitations temporaires de vitesse (LTV) en précisant les voies concernées
- l'utilisation d'installations temporaires ou permanentes de contre-sens (ITCS - IPCS), la mise en œuvre de voie unique temporaire (VUT)

A partir de ces informations, RFF complètera le tableau de description des fenêtres d'indisponibilité en renseignant pour chaque fenêtre le nombre de semaines d'application proposées sur l'année A.

Sur ces bases, RFF, la SNCF-TRANSILIEN et le STIF discuteront de l'acceptabilité technique, économique et sociale de chacune de ces fenêtres.

Livrables :
A l'issue de ce processus de concertation, RFF transmettra au STIF et à la SNCF-TRANSILIEN chaque année, sous la forme d'un tableau établi pour chaque axe ferroviaire, la liste des fenêtres d'indisponibilité, la typologie et le calendrier d'application pour l'année A retenus par RFF pour chacune d'elles au plus tard en avril A-2.

3.2- Chantiers à fort impact

La réalisation de travaux à fort impact nécessite par nature une déformation des fenêtres d'indisponibilité ou leur programmation sur une durée supérieure à 40 jours dans l'année.

3.2.1- Modalités de réalisation des chantiers à fort impact jugés particulièrement significatifs

Cette étape doit permettre à RFF d'arrêter, après concertation avec le STIF et SNCF-TRANSILIEN, et au plus tard 3 ans avant leur réalisation, les modalités de réalisation des chantiers à fort impact jugés particulièrement significatifs.

A partir de la liste des chantiers identifiés lors de la phase d'analyse préliminaire, le STIF, la SNCF-TRANSILIEN et RFF identifieront lors d'un travail commun semestriel les chantiers dont l'impact est jugé particulièrement significatif et pour lesquels un détail des modes de réalisation envisagés par RFF sera nécessaire.
Dans ce cas, RFF et SNCF-TRANSILIEN s'attacheront à identifier différents scénarios possibles de réalisation des travaux en évaluant pour chaque scénario :

Niveau d'information	Responsabilité
Les enjeux du projet, les objectifs et les délais.	RFF
Les aspects techniques et environnementaux : méthode de réalisation, contraintes techniques, risques et niveaux de criticité…	RFF
Les aspects économiques :	
○ durée et évaluation des coûts du chantier	RFF
○ Les éventuels surcoûts, tels que définis ci-après, liés à la mise en œuvre de l'offre de substitution. Ceux-ci seront inclus par RFF dans l'estimation des opérations	SNCF-TRANSILIEN

Niveau d'information	Responsabilité
Les impacts voyageurs :	
o impacts sur la grille horaire, nombre de trains touchés	RFF
o estimation du nombre de voyageurs touchés	SNCF-TRANSILIEN en lien avec RATP (RER A et B)

Ces éléments seront présentés au STIF pour information. En parallèle, RFF et SNCF-TRANSILIEN s'impliqueront dans un processus de concertation institutionnelle auprès des élus et associations de voyageurs concernés. Pour chaque scénario impactant des circulations, RFF et SNCF-TRANSILIEN quantifieront les reports de charges sur les différentes lignes du réseau francilien (tous modes) et les modalités de substitution possibles en tenant compte de la charge des trains à substituer. Dans ce cas, SNCF-TRANSILIEN détaillera le principe de la substitution : bus*km, nombre de bus, Origine-Destination, allongement du temps de parcours sur la totalité du trajet substitué et présentera un chiffrage du surcoût total engendré par la mise en œuvre de l'offre de substitution : différence entre les coûts de réalisation de l'offre de substitution (coût des bus et renfort du personnel d'accompagnement) et les économies de charges d'exploitation pour non réalisation de l'offre de référence (énergie et maintenance) sur toute la période considérée.

L'étude de ces scénarios peuvent permettre au STIF, à SNCF-TRANSILIEN et aux élus et associations de voyageurs le cas échéant d'émettre des recommandations sur le mode de réalisation des chantiers qui de leur point de vue serait à privilégier.

Livrables :
Pour chacun de ces chantiers fortement impactants, RFF définira, après comparaison des différentes options envisageables, le mode de réalisation des chantiers en tenant compte notamment des besoins des voyageurs, des coûts liés à la réalisation des travaux et des coûts liés à la mise en œuvre d'une offre de transport de substitution.

3.2.2- Planification des chantiers à fort impact

Une fois les modalités de réalisation des chantiers définies, RFF présentera chaque année au plus tard en janvier A-2 au STIF et à la SNCF-TRANSILIEN un projet de planning des opérations à fort impact. Cette présentation couvrira l'ensemble de l'année calendaire A et sera détaillée à la semaine pour chacune des lignes TRANSILIEN concernées.

A partir de l'ensemble de ces éléments, SNCF-TRANSILIEN et la STIF discuteront de l'acceptabilité technique, économique et sociale de ce planning.

Livrables :
A l'issue de ce processus de concertation, RFF transmettra au STIF et à la SNCF-TRANSILIEN chaque année, au plus tard en avril A-2, par exemple sous la forme d'un planning de type « chemin de fer » établi pour chaque branche de ligne du réseau TRANSILIEN, la liste des chantiers ayant un impact sur les voyageurs et les circulations planifiés sur l'année A en tout point de la ligne considérée.

3.2.3- Programmation de travaux et modifications de travaux non anticipées

RFF s'engage à limiter autant que possible le traitement de plages-travaux faites au-delà de décembre A-2 et dans ce cas privilégiera des plages-travaux sans impact sur les circulations de voyageurs. Dans tous les cas, RFF informera le STIF et la SNCF-TRANSILIEN de toute modification substantielle de planning des travaux à fort impact (annulation d'opération, décalage supérieur à 1 mois ou modification des modalités de réalisation se traduisant par des impacts différents pour les voyageurs) selon le même niveau de détail que décrit précédemment, et transmettra au STIF et à la SNCF-TRANSILIEN les plannings mis à jour.

La programmation de travaux impactant la capacité faite au-delà de septembre A-1 suivra le processus de définition et le cas échéant d'indemnisation prévu dans le Document de Référence du Réseau en vigueur.

La mise au point progressive du chantier et divers aléas peuvent conduire à une nécessité d'adaptation du programme de travaux. Tout changement ne sera décidé par RFF qu'après concertation préalable avec la SNCF-TRANSILIEN, et le cas échéant le STIF pour les chantiers à fort impact. En particulier, RFF s'engage à informer la SNCF-TRANSILIEN et le STIF de toute annulation au plus tard 6 mois avant la date prévue de démarrage du chantier.

4- Etape 3 : Réalisation du chantier

Cette phase doit permettre de définir au plus tard 3 mois avant la réalisation des chantiers le plan de transport adapté et le plan d'information mis en œuvre pour chacun des travaux prévus en année A.

4.1- Mise en œuvre d'un plan de transport adapté

RFF évaluera les conséquences des Limitations Temporaires de Vitesse (LTV) sur les circulations et la régularité des trains en considérant l'ensemble des chantiers prévus en même temps sur une même ligne. En règle générale, RFF établira un horaire spécifique pour tenir compte des conséquences de travaux ou LTV y compris lorsque les modifications d'horaires sont inférieures à 3 minutes. Toutefois, son application sera convenue avec la SNCF-TRANSILIEN.

Par ailleurs, RFF s'engage à confirmer l'impact définitif des travaux sur le graphique des sillons au moins 4 mois avant leur commencement, ce qui laisse le temps nécessaire à l'établissement du plan de transport et à l'information de la clientèle. La SNCF-TRANSILIEN met alors en place pour chaque travaux un service de substitution approprié à la suppression des circulations ferroviaires correspondant au nombre d'arrêts de la liaison ferroviaire supprimée, en recherchant par tous les moyens à minimiser les temps de parcours en mode routier en proposant des dessertes par zone. Ce plan de transport adapté est valable pour toute la durée de la perturbation engendrée par les travaux. SNCF-TRANSILIEN veillera à actualiser ce plan de transport pour tenir compte de l'évolution et de la durée de la perturbation.
De plus, dans le cadre de son contrat avec le STIF, la SNCF-TRANSILIEN fournira chaque trimestre un relevé des services supprimés pour cause de travaux pour chaque axe en précisant :

- La nature des travaux ayant une incidence sur le niveau d'offre et la localisation du chantier
- La période des travaux
- Les conséquences sur le plan de transport et sur l'offre kilométrique commerciale
- Le moyen de prise en charge des voyageurs
- L'offre kilométrique effectivement substituée

4.2- Information des voyageurs

La SNCF-TRANSILIEN a la responsabilité de communiquer aux voyageurs et au STIF le plan de transport adapté définitif prévu pour chaque perturbation liée aux travaux, conformément aux exigences prévues dans son contrat avec le STIF. En particulier, la SNCF-TRANSILIEN mettra à disposition des voyageurs les informations: au plus tard 1 mois avant le démarrage des travaux sur le site Internet de TRANSILIEN et 15 jours avant le démarrage des travaux sur des affiches en gare, sous réserve de disposer d'une information fiable et anticipée sur le mode de réalisation des chantiers et de leurs impacts sur le plan de transport. SNCF-TRANSILIEN transmettra également ces informations au STIF, conformément aux dispositions prévues dans le contrat STIF-SNCF concernant la transmission des informations circonstancielles à la base de données communautaire du STIF, et ce simultanément à la mise en ligne des informations sur son propre site Internet. De plus, la SNCF-TRANSILIEN prévoira, lorsque la nature du chantier le justifie, des annonces sonores régulières dans les gares de la ligne ou en correspondance avec celle-ci pour avertir de manière synthétique les voyageurs de travaux prévus ou en cours et des perturbations attendues.

Pour les travaux à fort impact jugés significatifs, et en particulier pour les projets de renouvellement du réseau, RFF et SNCF-TRANSILIEN élaboreront conjointement et en complément de la communication détaillée sur le plan de transport adapté assuré par ailleurs par la SNCF-TRANSILIEN, un plan de communication spécifique sur la nature des travaux et leurs impacts.
Cette communication (communiqué de presse, affiches en gare) devra préciser :
- la localisation du chantier, sa nature, les bénéfices attendus pour les voyageurs et le système ferroviaire de manière générale
- les différents acteurs et notamment les financeurs
- le calendrier de l'opération
- le mode de réalisation du chantier et les raisons de ce choix
- l'impact sur les circulations et le service de transport à disposition des voyageurs pendant la durée des travaux

De plus, RFF et SNCF-TRANSILIEN s'impliqueront en amont dans le processus de concertation institutionnelle, notamment :
- par leur participation aux différents comités de ligne organisés par le STIF,
- par des échanges directs avec les élus locaux et les associations d'usagers.

4.3- Suivi de l'utilisation des plages-travaux

RFF s'engage à développer dès à présent et au fur et à mesure du déploiement des fenêtres d'indisponibilité un système de suivi de l'utilisation des plages-travaux. Sur la base du planning annuel des travaux, RFF identifiera dans un rapport annuel au STIF et à la SNCF-TRANSILIEN, les plages-travaux stabilisées et spéciales effectivement utilisées par les équipes de maintenance et travaux.

5- Etape 4 : Retour d'expérience

Ce processus d'échange et de concertation sur les travaux entre RFF, la SNCF-TRANSILIEN et le STIF est nécessaire pour progresser dans la démarche et tirer des enseignements pour les opérations à venir.

RFF et SNCF-TRANSILIEN présenteront chaque année un bilan de l'utilisation des plages-travaux et de leurs conséquences sur l'exploitation et les voyageurs (mise en œuvre des substitutions, difficultés de réalisation des chantiers, sous utilisation des fenêtres par rapport au prévu). Cette analyse devra permettre d'identifier de potentiels besoins d'adaptation des fenêtres d'indisponibilité et le cas échéant proposer des modifications à apporter au présent protocole.

En complément, chaque année, RFF, la SNCF-TRANSILIEN et le STIF définiront une liste de chantiers jugés significatifs pour lesquels un Retour d'Expérience plus approfondi sera souhaité. RFF présentera un bilan des chantiers dans un délai de 6 mois à l'issue de leur achèvement. Ce bilan évaluera le niveau de réalisation des objectifs attendus (capacité, performances…) et le respect des engagements réciproques définis tout au long du processus travaux et notamment les conditions de libération des sillons (horaires, ralentissement…).

6- Arbitrages

Les différentes étapes de la concertation sur les travaux doivent permettre de concevoir un mode de réalisation des chantiers partagé par chacune des parties. Toutefois, si à l'issu de ce processus transparent et partagé aucun consensus ne peut être trouvé, il est entendu que RFF décide du mode réalisation de ses chantiers qui restent quoi qu'il en soit de son entière responsabilité.

7- Programme de travail dans le cadre du processus travaux

Périodicité	Objet
Annuelle : avant le 15/12	• Présentation par RFF de l'ensemble des chantiers à fort impact recensés par ligne à horizon 3-5 ans. • Identification par RFF, SNCF-TRANSILIEN et le STIF des chantiers à fort impact significatifs pour lesquels une étude approfondie devra être menée par RFF.
Semestrielle	Pour les travaux à fort impacts significatifs donnant lieu à une étude approfondie : analyse des scénarios de réalisation des travaux proposés par RFF et SNCF-TRANSILIEN.
Annuelle : avant le 31/01	Transmission par RFF et SNCF-TRANSILIEN d'un projet de typologie et régime d'application des fenêtres d'indisponibilité de l'année A+2 et du détail de leurs impacts (document de travail).
Bimestriel : entre la transmission par RFF du projet de fenêtres de d'indisponibilité et avril de l'année A+2	Travail RFF, SNCF-TRANSILIEN, STIF sur la typologie et le régime d'application des fenêtres d'indisponibilité de l'année A+2.
Annuelle : avant le 30/04	• Transmission par RFF des fenêtres d'indisponibilité de l'année A+2 finalisées. • Transmission par RFF d'un planning global par branche/ligne présentant en tout point de la ligne l'ensemble des travaux à fort impact programmés sur l'année A+2. • Bilan par RFF et SNCF-TRANSILIEN de l'utilisation des plages-travaux de l'année A-1 et de leurs conséquences sur l'exploitation et les voyageurs.

ANNEXE I A 11
DEFINITION DES INDICATEURS SOUMIS A MALUS

1 PONCTUALITE DES VOYAGEURS

1.1 - Ponctualité des voyageurs par ligne, en co-responsabilité avec la RATP pour les RER A et B

Service de référence
Sur l'ensemble du service (heures de pointes et heures creuses), la semaine, les samedis et dimanches, les voyageurs arrivent à l'heure dans leur gare de destination ou ont un retard à l'arrivée inférieur à 5 minutes par rapport à l'horaire théorique.
Cette mesure est commune aux deux entreprises RATP et SNCF afin d'évaluer la ponctualité produite par la RATP et la SNCF sur les lignes qu'elles co-exploitent, les RER A et B. La remise à zéro de la mesure à l'interconnexion est supprimée et le retard des voyageurs est mesuré d'un bout à l'autre de la ligne.

Périmètre de la mesure
Sur chacune des treize lignes Transilien.

Objectif de conformité et montant des bonus-malus

	Borne inférieure	**Objectif**	**Montant du bonus malus SNCF**
RER A	87%	94%	**480 000 €**
RER B	84%	94%	**1 080 000 €**
RER C	90%	93%	**1 300 000 €**
RER D	87%	92.5%	**1 300 000 €**
RER E	93%	95%	**770 000 €**
Paris Nord Ouest (H)	87%	92.5%	**480 000 €**
Paris Saint Lazare nord (J)	90%	94%	**510 000 €**
Paris Nord Crépy (K)	87%	92.5%	**30 000 €**
Paris Saint Lazare sud (L)	90%	94%	**700 000 €**
Paris Montparnasse (N)	90%	93%	**320 000 €**
Paris Est (P)	90%	94%	**230 000 €**
Paris Sud Est (R)	90%	93%	**150 000 €**
La Verrière La Défense (U)	90%	94%	**150 000 €**
TOTAL			**7 500 000 €**

Méthode de mesure
Deux matrices ont été créées pour calculer une note globale brute de la journée :
- une matrice des missions sur l'horaire théorique des trains (en JO, Sa et DF) : c'est l'horaire affiché dans les gares,
- une matrice origine/destination des flux voyageurs théoriques

Un enregistrement en temps réel de la circulation pour chaque train (heure d'arrivée et heure de départ réelle dans toutes les gares) est effectué quotidiennement.

Calcul de la ponctualité voyageurs
Quotidiennement, une comparaison est faite pour chaque train et pour chaque gare desservie par ce train entre l'heure d'arrivée théorique et l'heure d'arrivée réelle. Si cette différence est supérieure à 5 minutes, le nombre de voyageurs retardés est calculé.
Ce nombre de voyageurs retardés provient de la matrice origine/destination, réactualisée chaque jour.
Le taux de voyageurs bien servis résulte du rapprochement entre les voyageurs gênés ainsi déterminés et le trafic total. Ce taux est appelé "ponctualité voyageurs".

Les jours de grève concernés par l'article 12 sont neutralisés.

Reporting

Cet indicateur est transmis au STIF à une fréquence mensuelle, trimestrielle et annuelle.

Incitation financière
Pour chaque ligne, le montant du bonus-malus est déterminé en fonction du niveau moyen annuel atteint.
- si la ponctualité des voyageurs est supérieure ou égale à l'objectif, la SNCF obtient le bonus maximum défini pour la ligne
- si la ponctualité des voyageurs est inférieure ou égale à la borne inférieure fixée pour la ligne, la SNCF obtient le malus maximum défini pour la ligne
- si la ponctualité voyageurs est comprise strictement entre la borne inférieure et l'objectif, la SNCF obtient un malus égal à : (bonus max) x (objectif – ponctualité) / (objectif – borne inférieure)

1.2 Evolution de la ponctualité voyageurs par branche

Service de référence
Sur l'ensemble du service (heures de pointes et heures creuses), la semaine et les samedi et dimanche, les voyageurs arrivent à l'heure dans leur gare de destination ou ont un retard à l'arrivée inférieur à 5 minutes par rapport à l'horaire théorique.

Périmètre de la mesure
Sur chacune des 44 branches Transilien.

Méthode de mesure et calcul de la ponctualité par branche
La méthode de mesure et le calcul de la ponctualité sont identiques au 3.2.1.

Les jours de grève concernés par l'article 12 sont neutralisés.

Reporting
Cet indicateur est transmis au STIF à une fréquence mensuelle, trimestrielle et annuelle.

Incitation financière au progrès sur les branches
Sur chaque branche, l'écart entre la ponctualité annuelle de l'année N et celle de l'année N-1 donne lieu à bonus-malus selon les pas de progression suivants :

Variation annuelle et montant du bonus-malus pour la SNCF

Lignes	Branches	Montant maximum (€)	Seuil Malus max	Seuil 1/2 malus	Seuil 1/2 bonus	Seuil Bonus max
RER A	Nanterre-Préfecture / Cergy-le-Haut	80000	-4,00	-2,00	2,00	4,00
	Poissy	80000	-4,00	-2,00	2,00	4,00
RER B	Paris-Nord / Aulnay-sous-Bois	60000	-2,50	-1,50	1,50	2,50
	Paris-Nord / Mitry-Claye	150000	-2,50	-1,50	1,50	2,50
	Paris-Nord / Aéroport CDG 2	150000	-2,50	-1,50	1,50	2,50
RER C	Brétigny	50000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
	Dourdan	50000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
	Massy-Palaiseau	55000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
	Saint-Martin d'Etampes	50000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
	Saint-Quentin-en-Yvelines	55000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
	Pontoise	70000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
	Versailles-Chantiers	55000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
	Versailles-Rive-Gauche	55000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
RER D	RER D Nord	160000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
	RER D Sud via Combs-la-Ville	110000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
	RER D Sud via Corbeil-Essonnes	170000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
RER E	Haussmann-St-Lazare / Chelles-Gournay	120000	-0,50	-0,30	0,30	0,50
	Haussmann-St-Lazare / Villiers-sur-Marne / Tournan	140000	-0,50	-0,30	0,30	0,50
Paris Nord Ouest (H)	Creil - Pontoise	30000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
	Paris - Ermont - Persan	30000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
	Paris - Ermont - Pontoise	40000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
	Paris - Montsoult - Luzarches	40000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
	Paris - Montsoult - Persan	30000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
Paris St Lazare Nord (J)	Paris-Saint-Lazare / Ermont-Eaubonne (groupe IV)	40000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
	Paris-Saint-Lazare / Mantes-la-Jolie via Poissy (groupe V)	40000	-2,00	-1,00	1,00	2,00

	Paris-Saint-Lazare / Mantes-la-Jolie via Conflans-Ste-Honorine & Paris-Saint-Lazare / Gisors (groupe VI)	90000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
Paris Nord Crépy en Valois (K)	Paris Nord / Crépy en Valois	30000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
Paris St Lazare Sud (L)	Saint-Germain-en-Laye / Noisy-le-Roi	40000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
	Paris-Saint-Lazare / Saint-Nom-la-Bretèche & Paris-Saint-Lazare / Versailles-Rive-Droite (groupe II)	70000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
	Paris-Saint-Lazare / Cergy-le-Haut (groupe III)	60000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
Paris Montparnasse (N)	Paris Montparnasse / Dreux	20000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
	Paris Montparnasse / Mantes-la-Jolie	10000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
	Paris Montparnasse / Plaisir-Grignon	20000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
	Paris Montparnasse / Rambouillet	40000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
	Paris Montparnasse / Sèvres-Rive-Gauche	20000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
La Verrière - La Défense (U)	La Verrière / La Défense	60000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
Paris Est (P)	Esbly / Crécy-la-Chapelle	10000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
	Paris Est / Château-Thierry	35000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
	Paris Est / Coulommiers	10000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
	Paris Est / La Ferté-Milon	15000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
	Paris Est / Longueville / Provins	10000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
Paris Sud Est (R)	Paris Lyon / Montargis	25000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
	Paris Lyon / Melun / Montereau via Moret	10000	-2,00	-1,00	1,00	2,00
	Melun / Montereau via Héricy	15000	-2,00	-1,00	1,00	2,00

1.3 Ponctualité du tramway

Service de référence
Le voyageur n'attend pas le tramway plus de i+ 2 minutes, i étant l'intervalle moyen

Périmètre de la mesure
1 sous réseau, le T4

Objectif de conformité

Borne inférieure	Objectif	Borne supérieure
94%	**97%**	100%

Montant du bonus-malus
100 000 euros

Méthode de mesure
La mesure est réalisée à l'aide du SAEIV.

Calcul de la note
La mesure porte sur le temps d'attente du voyageur. Ce temps d'attente ne doit pas être supérieur à i+2 minutes, i étant l'intervalle moyen pour une tranche horaire donnée.

Reporting
Cet indicateur est transmis au STIF à une fréquence mensuelle (M+15), trimestrielle et annuelle.

La transmission inclut le pourcentage de courses réalisées par rapport au nombre de courses théoriques mesuré tous les jours pour l'ensemble des circulations.

2. MODALITES DE CALCUL DU BONUS MALUS DES INDICATEURS DES TRAINS AYANT CIRCULE

2.1 - Mesure du nombre de trains ayant circulé aux heures de pointe dans les tronçons centraux des lignes A et B en co-responsabilité avec la RATP

Référence
Le service, décrit en annexe I-A-1, permet de calculer le nombre de trains théoriques prévus devant circuler dans les tronçons centraux des RER A et B aux heures de pointe.

Périmètre de la mesure
La mesure est effectuée par la RATP sur le tronçon central du RER A au passage à la gare de Châtelet et sur le tronçon central du RER B au passage à la gare de Saint-Michel.

Méthode de mesure
La RATP mesure pour chaque ligne de RER le nombre de trains ayant circulé dans le tronçon central aux heures de pointes sur chaque voie par une méthode exhaustive.
La mesure s'applique uniquement les Jours Ouvrables aux heures de pointe, et les heures de pointe considérées sont :
- pour la pointe du matin, de 7h30 à 9h30
- pour la pointe du soir, de 16h30 à 19h30.

Les jours de grève concernés par l'article 12 sont neutralisés.
Les journées faisant l'objet d'un plan de transport adapté aux heures de pointe dans le tronçon central sont neutralisées.

Le détail des jours neutralisés est communiqué au STIF.

Objectif de conformité et montant des bonus-malus

Le montant des bonus malus maximum est défini par ligne comme suit :

	Borne inférieure	Valeur médiane	Objectif	Montant du bonus malus RATP	Montant du bonus malus SNCF
Ligne A	90 %	93 %	96 %	80% RATP, soit 400 000 €	20% SNCF, soit 100 000 €
Ligne B	90 %	93 %	96 %	50% RATP, soit 250 000 €	50% SNCF, soit 250 000 €
TOTAL				650 000 €	**350 000 €**

Calcul du taux de trains ayant circulé
Le calcul est effectué annuellement en considérant sur les jours ouvrables hors grève le rapport entre le nombre de trains ayant effectivement circulé et le nombre de trains prévus, comptabilisés dans les deux sens au passage à la gare Châtelet-Les-Halles pour le RER A et à la gare Saint Michel pour le RER B.

Reporting
Cet indicateur est transmis au STIF à une fréquence mensuelle, trimestrielle et annuelle.

Incitation financière
Pour chaque ligne, le montant du bonus-malus est déterminé en fonction du niveau annuel atteint.

- si le taux de trains ayant circulé est supérieur ou égal à l'objectif, la SNCF obtient le bonus maximum défini pour la ligne

- si le taux est inférieur ou égal à la borne inférieure, la SNCF obtient le malus maximum défini pour la ligne

- si le taux est compris entre la borne inférieure et l'objectif, la SNCF obtient un bonus malus égal à : (bonus max) x (taux – médiane) / (objectif – médiane)

2.2- Mesure des trains ayant circulé sur les branches du domaine SNCF

Service de référence
Le service de référence, défini en annexe I-A-1, permet de calculer le nombre de trains théoriques prévus devant circuler sur les branches tout au long de la journée.

Lorsque le plan de transport est adapté, le nombre de trains théoriques considérés est calculé selon ce plan de transport adapté. Le détail de ces adaptations est communicable au STIF.

Périmètre de la mesure
La mesure est effectuée sur les 44 branches du domaine SNCF (hors tram-train T4).

Méthode de mesure
La SNCF mesure chaque jour ouvrable pour chaque branche de chaque ligne le nombre de trains ayant circulé sur la branche en dénombrant les trains arrivés à leur terminus théorique.
Les jours de grève concernés par l'article 12 sont neutralisés.

Objectif de conformité et montant des bonus-malus

L'indicateur donne lieu à bonus-malus.

Le montant des bonus-malus maximum est défini par branche comme suit :

Ligne	Ligne	Borne inférieure	Médiane	Objectif	Montant A maximal du bonus-malus € 2011
RER A	Nanterre Préfecture – Cergy le Haut	96%	98%	100%	75 000 €
	Nanterre Préfecture – Poissy	96%	98%	100%	60 000 €
RER B	Paris-Nord – Aulnay sous Bois	96%	98%	100%	25 000 €
	Paris Nord - Aéroport CDG	96%	98%	100%	125 000 €
	Paris Nord - Mitry-Claye	96%	98%	100%	75 000 €
RER C	Invalides – Brétigny	96%	98%	100%	10 000 €
	Invalides – Dourdan	96%	98%	100%	30 000 €
	Invalides - Massy-Palaiseau	96%	98%	100%	35 000 €
	Invalides - Saint-Martin d'Etampes	96%	98%	100%	20 000 €
	Invalides - Saint-Quentin-en-Yvelines	96%	98%	100%	35 000 €
	Invalides – Pontoise	96%	98%	100%	35 000 €
	Invalides – Versailles Chantiers	96%	98%	100%	30 000 €
	Invalides – Versailles Rive Gauche	96%	98%	100%	30 000 €
RER D	Châtelet – Nord	96%	98%	100%	60 000 €
	Châtelet – Sud via Combs-la-Ville	96%	98%	100%	35 000 €
	Châtelet – Sud via Corbeil-Essonnes	96%	98%	100%	95 000 €
RER E	Haussmann-St-Lazare – Chelles Gournay	96%	98%	100%	85 000 €
	Haussmann-St-Lazare	96%	98%	100%	105 000 €

Ligne	Ligne	Borne inférieure	Médiane	Objectif	Montant A maximal du bonus-malus € 2011
	- Villiers-sur-Marne / Tournan				
Ligne H	Paris Nord – Ermont Eaubonne / Persan-Beaumont	96%	98%	100%	50 000 €
	Paris Nord – Ermont Eaubonne / Pontoise	96%	98%	100%	40 000 €
	Paris Nord – Montsoult Maffliers / Persan-Beaumont	96%	98%	100%	55 000 €
	Paris Nord – Montsoult Maffliers / Luzarches	96%	98%	100%	20 000 €
	Creil – Pontoise	96%	98%	100%	20 000 €
Ligne J	Paris Saint-Lazare – Ermont Eaubonne (Groupe IV)	96%	98%	100%	75 000 €
	Paris Saint-Lazare – Mantes la Jolie via Poissy (Groupe V)	96%	98%	100%	40 000 €
	Paris Saint-Lazare – Mantes la Jolie via Conflans Sainte Honorine & Paris Saint-Lazare - Gisors (Groupe VI)	96%	98%	100%	100 000 €
Ligne K	Paris Nord – Crépy en Valois	96%	98%	100%	10 000 €
Ligne L	Saint Germain en Laye – Noisy le Roi	96%	98%	100%	40 000 €
	Paris Saint-Lazare – Saint Nom La Bretèche & Paris-Saint-Lazare – Versailles Rive Droite (Groupe II)	96%	98%	100%	150 000 €
	Paris Saint-Lazare – Cergy Le Haut (Groupe III)	96%	98%	100%	115 000 €
Ligne	Paris Montparnasse –	96%	98%	100%	20 000 €

Ligne	Ligne	Borne inférieure	Médiane	Objectif	Montant A maximal du bonus-malus € 2011
N	Dreux				
	Paris Montparnasse – Mantes la Jolie	96%	98%	100%	15 000 €
	Paris Montparnasse – Plaisir Grignon	96%	98%	100%	20 000 €
	Paris Montparnasse – Rambouillet	96%	98%	100%	40 000 €
	Paris Montparnasse – Sèvres Rive Gauche	96%	98%	100%	15 000 €
Ligne P	Esbly – Crécy La Chapelle	96%	98%	100%	20 000 €
	Paris Est – Château Thierry	96%	98%	100%	55 000 €
	Paris Est – Coulommiers	96%	98%	100%	15 000 €
	Paris Est - La Ferté Milon	96%	98%	100%	15 000 €
	Paris Est - Longueville / Provins	96%	98%	100%	20 000 €
Ligne R	Paris Lyon – Montargis	96%	98%	100%	20 000 €
	Paris Lyon - Melun / Montereau via Moret	96%	98%	100%	10 000 €
	Paris Lyon - Melun / Montereau via Héricy	96%	98%	100%	20 000 €
Ligne U	La Verrière - La Défense	96%	98%	100%	35 000 €
TOTAL					**2 000 000€**

Calcul du taux de trains ayant circulé

Le calcul est effectué annuellement en considérant sur les jours ouvrables hors grève le rapport entre le nombre de trains ayant effectivement circulé et le nombre de trains prévus.

Reporting

Cet indicateur est transmis au STIF à une fréquence mensuelle, trimestrielle et annuelle.

Incitation financière

Pour chaque branche, le montant du bonus-malus est déterminé en fonction du niveau annuel atteint :

- si le taux de trains ayant circulé est supérieur ou égal à l'objectif, la SNCF obtient le bonus maximum défini pour la ligne

- si le taux est inférieur ou égal à la borne inférieure, la SNCF obtient le malus maximum défini pour la ligne

- si le taux est compris entre la borne inférieure et l'objectif, la SNCF obtient un bonus malus égal à : (bonus max) x (taux – médiane) / (objectif – médiane)

ANNEXE I-A-12
AFFECTATION DES CAUSES D'IRREGULARITE

La SNCF et la RATP définissent en commun la grille d'analyse qui sera utilisée à partir de 2013.
En 2012, le reporting SNCF s'effectue selon une grille provisoire.

ANNEXE I-A-13
CHARTE DE FONCTIONNEMENT DES RETOURS D'EXPERIENCE SUR LA GESTION DES SITUATIONS PERTURBEES

1- Contexte

L'amélioration de la régularité, par la réduction du nombre et de la portée des incidents générant des retards, est la priorité absolue du STIF vis-à-vis du fonctionnement du système ferroviaire en Ile-de-France, exprimée aux opérateurs de transport. Les programmes d'investissement sont financés par le STIF, et mis en œuvre par les opérateurs qui y concentrent une part importante de leurs capacités d'étude et de maîtrise d'ouvrage.

Pour autant, au-delà de cet effort à mener, et au vu de la primauté donnée par les voyageurs à la régularité des circulations, il est apparu indispensable au STIF d'agir également afin de mieux prendre en compte les besoins des voyageurs au cours des situations perturbées.

C'est ainsi que le nouveau Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France, tel qu'approuvé par le Conseil du STIF du 9 février 2011, intègre la mise en place d'améliorations dans la gestion du service aux voyageurs lors des situations perturbées, à l'issue d'un travail commun piloté par le STIF, réalisé par les opérateurs RATP, SNCF et RFF, et en associant étroitement les représentants des voyageurs.
Il préconise ainsi que « *deux axes de travail seront mis en œuvre pour améliorer la gestion des situations perturbées :*

- *Établir des scénarios anticipés d'exploitation en situation perturbée.*

Afin de minimiser l'importance des situations perturbées (travaux, incidents) et la gêne occasionnée aux voyageurs, il convient d'établir de manière anticipée des scénarios d'exploitation pour les situations perturbées les plus courantes, en coordination avec l'ensemble des acteurs opérationnels. L'objectif est de mettre en place, d'ici à 2015, des scénarios d'exploitation opérationnels et appliqués pour toutes les situations perturbées courantes.

- *Informer les voyageurs en temps réel en cas de situation perturbée (cf. action 2.6).*

Il s'agit d'imaginer de nouvelles approches et de mettre en place les mesures possibles pour que les voyageurs touchés par une situation perturbée n'aient plus le sentiment d'être livrés à eux-mêmes. Au-delà du traitement d'un incident par un opérateur, cette action touche tous les partenaires engagés dans les transports publics.»

Dans ce contexte, le STIF souhaite instaurer une démarche de retours d'expérience permettant un dialogue entre chacun des acteurs du système ferroviaire suite à des situations perturbées.

La présente charte définit les objectifs de la démarche et les règles de fonctionnement de ces retours d'expérience.

2- Périmètre et objectifs de la démarche

La présente démarche porte sur les situations perturbées inopinées sur le réseau ferroviaire (train de banlieue, RER, métro), quelle qu'en soit la cause.

Elle se concentre sur la gestion d'une perturbation une fois que celle-ci est apparue. La diminution du nombre et de la portée des incidents générant des retards est traitée dans d'autres cadres.

La présente démarche vise essentiellement à mieux prendre en compte la perception des usagers, en vue de définir des actions innovantes permettant d'améliorer le traitement des voyageurs par les opérateurs et gestionnaires d'infrastructure lors des situations perturbées. L'objectif est ainsi de déployer un effort d'écoute, de prise en compte des expressions et de pédagogie commun à tous les acteurs du système ferroviaire envers les usagers, et de faciliter l'émergence d'actions innovantes d'organisation et d'investissement pour que ces situations les pénalisent le moins possible.

Il ne s'agit pas pour le STIF de s'ingérer dans des missions d'ordre opérationnel, du seul ressort des opérateurs, mais de veiller à l'écoute et à la prise en compte des attentes des voyageurs franciliens.

Cette démarche ne vise pas à se substituer aux instances mises en place par les opérateurs avec les associations d'usagers, au cours desquelles les situations perturbées font parties des sujets abordés. En revanche, elle complète utilement la démarche de Comités de Ligne organisée par le STIF.

3- Fonctionnement des retours d'expérience

Constitution des réunions

Il s'agit d'organiser des réunions faisant suite à un incident précis, avec une fréquence de l'ordre de six par an sur l'ensemble des réseaux. Pour cela, le STIF, en accord avec les opérateurs concernés, sélectionnera une perturbation ayant eu un impact fort sur les usagers, identifiée comme pouvant donner lieu à une analyse constructive. La réunion aura lieu un à deux mois après l'incident, laissant aux opérateurs le temps d'élaborer les documents qui y seront présentés.

Le STIF contactera des voyageurs ayant vécu cette situation, identifiés par le biais des remontées à l'opérateur, ou par le biais des associations d'usagers de la ligne concernée. Ces voyageurs resteront en nombre limité, inférieur à cinq.

Des administrateurs du STIF, particulièrement concernés, pourront être présents.

Objectif général

L'objectif de ces réunions est essentiellement :

- de permettre aux usagers d'avoir face à eux l'ensemble des acteurs du système
- de permettre aux usagers de s'exprimer sur leur vision de la qualité du service délivrée lors d'une situation perturbée, et de faire remonter les principaux problèmes et axes d'amélioration à leurs yeux
- de permettre aux opérateurs de présenter les actions déjà engagées en vue d'améliorer la qualité de service

Déroulement des réunions

Les réunions pourront se tenir au STIF, ou dans les locaux d'un opérateur, afin de permettre une visite des installations de la ligne concernée.

Le STIF rappellera tout d'abord le contexte de l'organisation de cette réunion, son objectif, et le rôle des différents intervenants.

Les usagers exprimeront dans un premier temps leur vécu de l'incident, et leur ressenti sur sa gestion, ainsi que des idées d'améliorations qui auraient rendu à leurs yeux la situation moins critique.

Les opérateurs expliqueront ensuite les actions qu'ils ont mises en œuvre pour gérer cette perturbation précise, puis présenteront les principes de gestion sur la ligne concernée, ainsi que leurs travaux généraux en cours sur l'amélioration de la gestion des situations perturbées, ce dernier point en commun avec le STIF pour les sujets qui le justifient.

Suites des réunions

Le STIF élaborera un compte-rendu de ces réunions.

Suite à ces réunions, le STIF et les opérateurs veilleront, pour les sujets qui les concernent, à la prise en compte des expressions dans les actions d'amélioration :

- sur un sujet purement opérationnel, les opérateurs pourront présenter au STIF au cours des comités contractuels suivants les actions menées, et les résultats obtenus.
- sur un sujet impliquant le STIF :
    - en intégrant ces éléments aux travaux communs en cours, tels que le SDIV, ou les schémas directeurs ou de secteur
    - en mettant en place de nouvelles modalités de travail pour les sujets qui ne renvoient pas aux schémas directeurs déjà engagés

Une présentation synthétique du REX et des éventuelles actions engagées ou résultats obtenus sera ensuite réalisée au cours du Comité de ligne suivant, et pourra être mise en ligne sur le site internet du STIF.

I – L'OFFRE ET LA REGULARITE ASSOCIEE

B – L'OFFRE ROUTIERE

ANNEXE I-B-1
OFFRE ROUTIERE DONT NOCTILIEN

Cette annexe vise à décrire le format des informations transmises par la SNCF concernant l'offre contractuelle, les modalités de calcul de l'indicateur de ponctualité ainsi les conditions d'évolution de l'offre.

Les modalités de calcul des indicateurs de qualité de service hors ponctualité sont définies au titre II du contrat et dans les annexes II-C.

1/ L'OFFRE CONTRACTUELLE

Les données sont transmises sous format informatique, compatible Excel et sans cellules fusionnées avant le 1er juillet 2012.

Les mises à jour sont transmises par la SNCF à chaque nouvelle année pour tenir compte des mises en service d'offres nouvelles qui font l'objet d'avenants en cours d'année.

1-1- Liste des lignes routières exploitées par la SNCF

L'offre routière contractuelle comprend :

- 16 lignes du réseau Noctilien
  - N130 : Paris/Marne-la-Vallée TGV
  - N131 : Paris/Brétigny
  - N132 : Paris/Melun
  - N133 : Paris/Juvisy
  - N134 : Paris/Combs-la-Ville
  - N135 : Villeneuve-Saint-Georges/Corbeil-Essonnes
  - N140 : Paris/Aulnay-sous-Bois
  - N141 : Paris/Meaux
  - N142 : Paris/Tournan
  - N143 : Paris/Roissy
  - N144 : Paris/Corbeil-Essonnes
  - N145 : Paris/La Verrière
  - N150 : Paris/Cergy
  - N151 : Paris/Mantes
  - N152 : Paris/Cergy via Conflans-Sainte-Honorine
  - N154 : Paris/Montigny-Beauchamp
- 5 lignes de jour :
  - Etampes – Angerville
  - Pereire – Pont Cardinet
  - Coulommiers – La Ferté Gaucher
  - Longueville – Provins
  - Ménerville – Rosny-sur-Seine
- 3 lignes d'extrême soirée :
  - Mantes-la-Jolie – Les Mureaux – Conflans-Sainte-Honorine
  - Corbeil – Melun
  - Corbeil – La Ferté-Alais

1-2- Calendrier général d'application des nuits types pour les différentes années du contrat

Le calendrier de circulation Noctilien comprend deux types de nuits différentes :

- De la nuit du Dimanche au Lundi à la nuit du Jeudi au Vendredi : Semaine
- La nuit du vendredi au samedi, la nuit du samedi au dimanche et la nuit de veille de fête à jour de fête : SDF

Sur certaines lignes, il n'y a pas de différences entre les services semaine et SDF

Particularité de la ligne 143 :
Chaque nuit de la période entre le 1er juillet et le 31 août, certaines courses de cette ligne sont doublées. Ce type de nuit est alors dénommé Eté.

Nombre de nuits type	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
semaine	253	251	251	252
SDF	113	114	114	113

Calendrier particulier de la ligne 143 :

Nombre de nuits type	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
semaine	209	207	209	209
SDF	95	96	94	94
Eté	62	62	62	62

1-3- Description du kilométrage, des unités d'œuvre et des coûts pour chaque ligne Noctilien

Pour chaque année du contrat, pour chaque ligne comme pour l'ensemble du réseau Noctilien, la SNCF fournit les éléments suivants :

Kilométrage : Les kilomètres commerciaux (KCC) ;

Véhicules :

Le nombre de véhicules de base;
Le nombre de véhicules de réserve;
Le taux d'utilisation des véhicules de réserve;
Le kilométrage par véhicule;
Le coût de l'amortissement des véhicules;
Le coût des frais financiers des véhicules.

Personnel :

Les heures de conduite (en ETP);
Les heures d'accompagnement (en ETP);
Le coût de conduite;
Le coût d'accompagnement.

Roulage :

Coût des consomables (carburants, lubrifiants...);
Coût de la maintenance (pièces et main d'oeuvre).

Charges fixes :

Frais généraux du prestataire;
Frais d'organisation et de régulation;
Coûts de gestion des marchés.

1-4- Affrètements et parc de véhicules

La SNCF transmet au STIF à la signature du présent contrat, l'ensemble des contrats d'affrètement passés avec les entreprises exploitant les lignes Noctilien ainsi que les avenants afférents à ces contrats. Dès la signature d'un nouveau contrat ou avenant, la SNCF transmet ces éléments au STIF.

La SNCF transmet également, à chaque nouvelle année, une liste récapitulative des exploitants par ligne Noctilien, ainsi que la description du parc de véhicules employés par chacun d'eux. Cette description comprend, pour chaque transporteur affrété, la liste exhaustive des véhicules mobilisés pour l'exécution du service contractuel Noctilien, mentionnant les détails suivants : marque et type du véhicule, date de première mise en service, norme environnementale, immatriculation et nombre de places offertes. Pour chacun de ces véhicules, le lieu habituel de remisage sera précisé.

2 / INDICATEUR DE PONCTUALITE

Service de référence
L'indicateur enregistre l'écart en minutes entre l'heure de passage réelle du bus et l'horaire prévu, dans une plage horaire allant jusqu'à l'heure prévue + 10 minutes.

L'heure constatée par le SAEIV est arrondie à la minute inférieure.

Objectif de conformité

L'objectif et les bornes figurent dans le tableau ci-dessous :

Année	Borne inférieure	Objectif	Borne supérieure
2012 à 2015	T1 – 2 points	T1	T1 + 2 points

Montant du bonus-malus
Le montant maximum du bonus/malus est de 100 000 euros.

Méthode de mesure
La SNCF effectue les mesures via le SAIEV. Les mesures sont effectuées de manière automatique, dans les deux sens et sur certains points SAE de chaque ligne (au départ et sur les 5 points de plus forte montée).

Il est regardé si l'heure de passage observée appartient :

- à l'intervalle (H ; H+5) ou à l'intervalle (H+5 ; H+10), H étant l'heure prévue de passage

  Sur la plage horaire mesurée:

  - entre H* et H+5, on considère que les passages sont conformes à 100%
  - entre H+5 et H+10, on considère que les passages sont conformes à 50%

- au-delà de H+10, on considère que les passages ne sont pas conformes

Le pourcentage d'objectifs satisfaits ou pourcentage de conformité de la ligne est obtenu rapportant la somme des passages conformes à la somme des passages prévus sur la période mesurée.

(*) les avances sont non conformes dès la première minute.

L'indicateur donne lieu à une moyenne par ligne mensuelle, trimestrielle et annuelle.

Modalités de mise en place de la mesure
La SNCF disposant des données brutes, mettra en place en place cette méthodologie à la date de la signature du contrat + 2 mois.
La SNCF réalisera le calcul du taux de ponctualité réalisé sur la base des données brutes depuis le 1er janvier 2012 et du service de référence contractualisé.
A la signature du contrat + 2 mois, l'objectif de référence (T1) pour l'ensemble des lignes correspondra à la moyenne arithmétique des résultats depuis le 1er janvier 2012.

Organisation de la mesure
La SNCF effectue des mesures toutes les nuits sur toutes les courses.

Dans les cas exceptionnels ou le système ne dispose pas de données ou bien fournit des valeurs aberrantes ou inexploitables, les résultats seront estimés à la valeur moyenne des trois derniers mois.

Prise en compte du trafic
Un traitement complémentaire assurera la pondération par le trafic de chaque ligne, afin de fournir des résultats globaux pour le réseau Noctilien en pourcentage des objectifs satisfaits.

Calcul de la note
Le résultat mensuel du réseau Noctilien est la moyenne arithmétique des résultats mensuels des lignes constitutives de ce réseau. Le résultat annuel (moyenne arithmétique des résultats trimestriels) sert de base au calcul du bonus/malus.

Reporting
L'indicateur calculé mensuellement est fourni par ligne trimestriellement et annuellement au STIF.

3/ EVOLUTION DE L'OFFRE

Le STIF et la SNCF recherchent en permanence l'amélioration de l'offre de transport, pour une meilleure adéquation de l'offre à la demande, nécessitant l'examen de modification de l'offre routière et en particulier du réseau Noctilien.

Toute adaptation de l'offre contractuelle à la hausse ou à la baisse doit faire l'objet d'une analyse et d'un chiffrage établis sur la base des coûts marginaux et des recettes pour déterminer notamment son impact sur les moyens et la rémunération de la SNCF. Dans tous les cas, même lorsque l'impact financier est nul (à moyens constants), la SNCF doit fournir au STIF les éléments techniques listés ci-dessous.

Chaque projet d'évolution d'offre doit faire l'objet d'un dossier technique chiffré, sur la base notamment des éléments suivants :
- Les éléments de contexte ;
- Une description fonctionnelle du projet (dans le cas des changements de structure de lignes : évolution avant/après de l'itinéraire (vert = nouveau, rouge = abandonné).

- Une estimation du nombre de voyages supplémentaires annuels ;
- Une date de mise en service ;
- Les fiches de lignes ;
- Un devis détaillé (comprenant notamment les KCC, et le détail des unités d'œuvre) sur la base des coûts marginaux ;

Ce dossier doit être effectué au plus tard 4 mois avant la date de mise en service prévisionnelle, sauf en cas d'accord des parties sur un autre délai.
Le STIF transmettra par courrier l'approbation de la modification et de ses caractéristiques.

La SNCF transmet systématiquement une déclaration de mise en œuvre des modifications dans un délai maximal de 15 jours après la date effective de mise en service.

I – OFFRE ET REGULARITE ASSOCIEE

C. ENGAGEMENT DE SERVICE ET D'INFORMATION EN CAS DE GREVE

ANNEXE I-C-1
PLAN D'INFORMATION VOYAGEUR POUR LE DISPOSITIF DE CONTINUITE DU SERVICE

1 - Le contenu et les délais du plan d'information

48 heures avant une perturbation importante, la SNCF communique publiquement sur le risque d'une perturbation et donne rendez vous pour une information détaillée le lendemain.

24 heures avant le début d'une perturbation importante, la SNCF communique publiquement et sur ses sous réseaux en informant de la nature, des localisations de la perturbation et des prévisions du niveau de service.

Le jour même de la perturbation, dès 6h30, une information précise est donnée sur les niveaux de service selon le mode utilisé.

Le début et la fin prévisionnelle de la perturbation devront être obligatoirement indiqués. Les voyageurs seront informés des horaires des trains circulant le jour de grève pour chaque ligne affectée par la perturbation.

2 – Les supports

L'information doit être gratuite, précise et fiable. Tous les voyageurs n'ayant pas accès aux supports numériques, les moyens traditionnels de communication devront être associés aux moyens technologiquement plus récents afin que l'information soit diffusée le plus largement possible.

Les supports de communication sont les suivants :

une information téléphonique

- par un numéro vert gratuit (0 805 700 805) mis spécialement en service en cas de perturbation importante et permettant soit d'obtenir les horaires des trains prévus à la circulation grâce à des téléconseillers, soit les tendances de circulation si le service est saturé ou fermé par un renvoi automatique sur le serveur vocal.
- par les numéros habituels : les conseillers Info (0891 36 20 20/0.23 €/min) pour les horaires ; le serveurs vocal Transilien (0 890 36 10 10/0.15€/min) et les 36 35 pour les tendances de circulation ;

une information à distance

- sur internet avec les sites abcdtrains.com pour les horaires des trains prévus à la circulation qui sont régulièrement mis à jour et transilien.com pour l'état du trafic.
- Vers les téléphones portables : Portail Mobile Transilien sur le wap qui renseigne sur les 6 prochains trains et abcdtrains.com sur le wap ;

une information dans la presse quotidienne régionale (achat d'espace pour informer les voyageurs sur les outils d'information) ;

des annonces en gares ;

un affichage dans chaque gare Transilien et dans les principaux points d'arrêts routiers de la liste exhaustive des trains circulant le jour de grève.

Par ailleurs, des agents Transilien sont présents dans les gares afin de renseigner et d'informer au mieux les voyageurs.

ANNEXE I-C-2
MODALITES DE REMBOURSEMENT DES VOYAGEURS POUR LE DISPOSITIF DE CONTINUITE DU SERVICE

1- Principe général

En cas de grèves ou d'autres perturbations connues à l'avance, le client qui n'aura pu utiliser le titre de transport qu'il avait acheté, du fait d'un manquement imputable à l'entreprise dans la mise en œuvre soit du plan de transport, soit du plan d'information, pourra bénéficier du remboursement partiel ou total de ce titre selon les modalités décrites ci-dessous :

- pour les abonnements : les modalités et le montant de ce remboursement sont définis en fonction du type du titre et de la durée pendant laquelle son utilisation a été empêchée ;

- en ce qui concerne les billets : l'information donnée sur la perturbation, notamment en cas de grève, permet au client de choisir de ne pas voyager ce jour-là (et donc ne pas composter son titre de transport). Le billet (non composté) étant valable sur une longue période, il n'y a donc pas lieu de procéder au remboursement.

2- Inexécution avérée

L'inexécution sera appréciée par axe. Le remboursement sera effectué sous forme d'une réduction de prix de vente de titres, appliquée dans les gares de l'axe concerné.

Pour les abonnements vendus en gare (cartes Orange mensuelles et hebdomadaires, CST à 75% de réduction…), les prix des abonnements en vente dans les périodes suivant la grève seront réduits à due proportion des jours d'inexécution (par jour d'inexécution du service, 1/ x ème de l'abonnement mensuel ou hebdomadaire, x = nombre de jours du mois si abonnement mensuel ou 7 si abonnement hebdomadaire).

Pour les abonnements annuels de type Intégrale ou Imagine'R, la mensualité du mois M+1 (ou M + 2 selon le temps disponible pour préparer la mise en œuvre des traitements) sera réduite selon la proportion évoquée ci-dessus pour l'abonnement mensuel.

En cas de manquement marginal dans la mise en œuvre du plan de transport ou du plan d'information, le client pourra, s'il le désire, adresser une demande de remboursement.

Le Centre de Relations Clientèle Transilien examinera la demande du client, dans le but d'établir s'il a effectivement été dans l'impossibilité de voyager, et effectuera le remboursement du titre à due proportion des jours où cette impossibilité aura été constatée.

ANNEXE I-C-3
PLAN DE TRANSPORT ADAPTE POUR LE DISPOSITIF DE CONTINUITE DU SERVICE

En cas de perturbations significatives résultant d'un préavis de grève pour un jour donné, conformément à l'article 13, la SNCF met en place un plan de transport adapté d'au moins 50% du service normal en heure de pointe sur les RER A et B.

Pour les RER A et B, des plans de transports adaptés sont élaborés sur la base de ces niveaux de service. Ils déterminent pour chacune de ces deux lignes les fréquences et horaires des trains par gare.

Sur les onze autres lignes, la SNCF met en place un plan de transport adapté sur la base d'un niveau de service fonction du niveau de conflictualité :

- soit 60% du service normal en heure de pointe
- soit au moins 50% du service normal en heure de pointe
- soit 33% du service normal en heure de pointe

Trois plans de transports adaptés sont élaborés sur la base de ces niveaux de service. Ils déterminent pour chacune des 11 lignes les fréquences et horaires des trains par gare. Ils s'appliquent pour les heures de pointe.

Ces trois plans de transports adaptés sont consultables au STIF.

II – LES OBLIGATIONS DE QUALITE DE SERVICE ASSOCIEES A L'EXECUTION DE L'OFFRE CONTRACTUELLE

II – LES OBLIGATIONS DE QUALITE DE SERVICE ASSOCIEES A L'EXECUTION DE L'OFFRE CONTRACTUELLE

A. INFORMATION VOYAGEURS

ANNEXE II A 1
MISE EN ŒUVRE DU SCHEMA DIRECTEUR D'INFORMATION VOYAGEUR

L'information voyageur sur site

Les orientations du SDIV et les prescriptions de la Charte des supports et contenus d'information voyageurs sur site, d'octobre 2009, annexée au présent contrat, sont prises en compte pour tous les équipements neufs, renouvelés ou mis à jour, en fonction du PQI.

L'information présente sur le réseau de transport :

La SNCF prévoit l'adaptation des supports d'information voyageur lors d'installation de nouveaux équipements ou de rénovation, notamment à l'occasion de renouvellement prévu par les autres Schémas directeurs du STIF (Schéma directeur d'accessibilité, Schéma directeur du matériel roulant, Schéma directeur des Gares routières), dans les pôles rénovés.

La SNCF s'engage en particulier à :

- indiquer, à chaque fois que cela est possible, l'ensemble des informations sur les réseaux en correspondance, sur les mêmes supports et selon les mêmes représentations que ceux du réseau géré par la SNCF, y compris les informations de prochains passages et de perturbations des réseaux en correspondance ;
- respecter une cohérence de l'information délivrée sur tout le réseau francilien et faciliter sa lisibilité, notamment à travers l'unicité des signes, l'exhaustivité des informations et la recherche de cohérence et de simplicité des dénominations ;
- pour Noctilien, expérimenter les prescriptions de présentation concernant les points d'arrêt routiers, ainsi que la gestion par un « transporteur majoritaire » d'arrêts partagés par plusieurs transporteurs, afin de faciliter le déploiement d'une information voyageur cohérente. Pour la généralisation, les règles de gouvernance d'un point d'arrêt multi-transporteurs, et notamment la notion de transporteur majoritaire, devront être définies dans le cadre d'un travail partenarial et seront intégrées au présent contrat par voie d'avenant.

Les cartographies multitransporteurs :

Les différentes représentations cartographiques de l'offre de transport présentes sur le réseau seront progressivement multitransporteurs (dans des délais et conditions restant à définir), c'est-à-dire présentant l'ensemble de l'offre de transport public sur la zone géographique qu'elles couvrent. Le STIF fournira aux transporteurs les informations nécessaires.

Dans un souci de mise en cohérence des contenus, elles répondent aux prescriptions du 'Cahier des préconisations cartographiques' en cours de définition ; ce dernier sera construit en partenariat avec les transporteurs, puis annexé au présent contrat par voie d'avenant. La SNCF s'engage à développer la gamme des cartes prévues dans le « cahier des préconisations cartographiques » une fois celui-ci annexé au présent contrat. Sans attendre ce cahier, la SNCF s'engage en particulier sur les cartes suivantes:

La carte du réseau régional :

La carte du réseau régional du STIF est déployée sur l'ensemble des supports (sur site) prévus dans un délai d'un an après la mise à disposition de la version stabilisée par le STIF et se substituera progressivement (et avant fin 2014) aux cartes Région actuellement distribuées et affichées.

Le STIF s'engage à mettre à jour cette carte une fois par an.

La SNCF s'engage à contribuer à cette actualisation et à la validation du contenu sur les lignes de son réseau en remontant au STIF les informations relatives aux modifications survenues entre 2 versions du document.

La SNCF expérimente la réalisation de 'cartes bassin', de façon exceptionnelle (bassins qui n'ont pas de transporteur majoritaire), et est responsable ensuite de leur production sur des périmètres prévus dans le Cahier de préconisations cartographiques, sous réserve de la mise à disposition à la SNCF par le STIF des informations des autres transporteurs . Le STIF devra également fournir la hiérarchisation des lignes de bus en fonction du PDU. L'affichage de ce type de carte au delà des bassins d'expérimentation sera conditionné au déploiement et financement par le STIF de supports spécifiques en gare.

La SNCF réalise des plans de proximité intégrant les modes actifs, conformément aux orientations du PDU..

Les plans de lieu seront à construire par la SNCF pour les pôles pour ceux, pour lesquelles elle est présente et nommément désignée pour leur réalisation.

Ce plan d'action se met en place sur la durée du contrat.

2/ L'information diffusée à distance, notamment sur les médias numériques :

Compte tenu du développement des technologies internet et mobiles, le STIF considère que l'information sur les supports personnels est un relais important de l'information sur le réseau. La SNCF s'engage à développer ces supports en assurant :

- la complémentarité et la cohérence avec l'information diffusée sur le réseau de transport ;
- la cohérence avec les informations diffusées par les autres transporteurs franciliens.

La SNCF s'engage, pour ce faire, à participer au groupe de travail piloté par le STIF chargé de définir les prescriptions de la Charte des supports et des contenus hors site ; cette dernière, une fois définie dans le cadre d'un travail partenarial, sera annexée au présent contrat par voie d'avenant.

3/ L'amélioration des échanges de données

La constitution des référentiels nécessaires aux échanges facilités de données d'information voyageur en Ile-de-France

Les Référentiels Arrêts et Tracés doivent permettre au STIF de consolider les informations fournies par l'ensemble des transporteurs, en établissant une norme partagée et unique des données de transports franciliennes.

La SNCF s'engage notamment à :

- Participer aux groupes de travail animés par le STIF ;
- Prendre en compte les impacts techniques et organisationnels liés à la mise en œuvre des référentiels, dans le respect de la date de mise en exploitation prévue en février 2013 ;

- Alimenter, sur les objets dont elle a la charge, les référentiels, en garantissant notamment la mise à jour des données transmises ; les modalités sont en cours d'élaboration dans le cadre du groupe de travail « référentiels, tracés et arrêts ».

Pour ce contrat, les référentiels ont vocation à être utilisés dans tous les flux de données « information voyageurs ». Les modalités d'utilisation de ces référentiels pour les autres flux de données seront étudiées en vue du prochain contrat. Les principes de mise en œuvre et d'alimentation des référentiels, communs à tous les transporteurs figurent dans l'annexe II-A–5 du présent contrat.

A la fin des travaux de mise en œuvre, les conditions d'exploitation du référentiel seront précisées puis à l'issue d'un travail partenarial, annexées au contrat par voie d'avenant.

La conception et la mise en œuvre de l'architecture temps réel multi-transporteurs en Ile-de-France :

La gestion en temps réel des perturbations et de l'information des voyageurs relève de la responsabilité des transporteurs.

En application de la Charte des supports et contenus, les SIV doivent permettre non seulement la diffusion de l'information voyageur des réseaux dont ils permettent le suivi, mais également de l'information des autres réseaux de transport en correspondance, quel que soit le mode ou le transporteur. La SNCF s'engage à échanger les données temps réel dans les conditions et les modalités définies dans les Spécifications Techniques SIRI IDF, en assurant à tous la qualité, l'intégrité, la disponibilité et la sécurité des dites Données Temps Réel. Le financement sera prévu dans le cadre d'accords spécifiques.

Le déploiement se fera en deux phases dont les échéances prévisionnelles sont à ce jour :

- 2014 : liaison opérationnelle entre le concentrateur SNCF et ceux des autres transporteurs ;
- Fin 2015 : alimentation du relais STIF dont les modalités seront fixées par un protocole défini par les Parties sur la base des conclusions du groupe de travail « SIRI Ile de France ».

A cet égard, la SNCF s'engage notamment, dans le cadre des accords spécifiques qui seront signés, à:

- fournir aux autres opérateurs, sous le format local Agreement SIRI, les données temps réel nécessaires à leur diffusion dans les espaces de transport qui sont de leur responsabilité ;
- diffuser les données temps réel issues des autres transporteurs dans les espaces de transport dont elle a la responsabilité ;
- participer à l'instance de gouvernance du Local Agreement SIRI, instance présidée par le STIF et comprenant les différents transporteurs opérant en Ile de France. Cette instance de gouvernance permet de définir, planifier, les évolutions du « Local Agreement IDF » qui seront mises en œuvre par les transporteurs ;
- mettre en place un concentrateur pour les échanges de données temps réel afin de limiter au mieux le nombre d'interfaces SIRI présentées aux autres transporteurs et au STIF ;
- développer des systèmes internes de diffusion de l'information compatibles avec ces objectifs.

Des compléments peuvent être apportés à la présente annexe pendant la durée du contrat sur décision de l'instance de gouvernance du Local Agreement SIRI IDF, puis

déclinés au niveau de chaque transporteur dans le cadre d'un avenant au présent contrat. Il est laissé la possibilité à la SNCF d'établir avec les autres transporteurs des conventions particulières fixant les détails techniques et opérationnels des échanges entre concentrateurs (un modèle de convention figure en annexe II-A-3 du présent contrat pour exemple).

ANNEXE II A 2
CHARTE DES SUPPORTS ET CONTENU DU SDIV

CD ROM

ANNEXE II A 3
ECHANGES DE DONNEES DE L'INFORMATION VOYAGEUR EN TEMPS REEL
(EN COMPLEMENT DU LOCAL AGREEMENT SIRI – ANNEXE II A 4)

1. OBJECTIFS

Le schéma directeur de l'information voyageurs d'Ile de France prévoit notamment de donner aux voyageurs de l'information temps réel :

aux points d'arrêts :

- les heures d'arrivée ou le temps d'attente des prochains véhicules,
- des informations sur l'état de la ou des lignes desservies,
- des informations sur les perturbations prévues ou imprévues
- …

en embarqué :

- Le code de la ligne et la direction,
- le nom du prochain arrêt,
- le nom de l'arrêt en cours,
- un plan de ligne dynamique,
- les retards ou avances,
- les retards ou avances des lignes en correspondance (tous modes de transports en commun confondus),
- l'heure estimée d'arrivée aux prochains points de régulation,
- l'heure estimée au point de destination,
- des informations sur les perturbations prévues ou en cours,
- …

Ces informations peuvent être en tout ou partie sonorisées. Elles sont désignées ci-après les « Données Temps Réel ».

La gestion en temps réel des perturbations et de l'information des voyageurs relève de la responsabilité de chaque transporteur sur son périmètre. Chaque transporteur opérant dans un réseau régional multi-modes et multi-transporteurs inter-opéré, il doit assurer également la diffusion de l'information voyageurs des autres réseaux de transport public en correspondance, quel que soit le mode ou l'opérateur. Pour ce faire, des échanges de données doivent être mis en place entre les transporteurs.

La transmission des Données Temps Réel entre transporteurs a pour objectif d'améliorer l'information voyageurs, notamment en assurant aux voyageurs une information instantanée, complète et de qualité sur le trafic de l'ensemble du réseau, en particulier dans le cas de situations perturbées. Pour faciliter cette transmission, le STIF a dans un premier temps identifié les spécifications techniques européennes applicables dans le domaine des échanges d'informations en temps réel, à savoir les « *technical specifications* » (spécifications techniques – TS) intitulées « *Service Interface for Real Time Information – CEN/TS 15531* » (SIRI), élaborées par le Comité Européen de la Normalisation.
Sachant que la norme SIRI a un spectre large et présente l'ensemble des combinaisons possibles d'échanges de données en temps réel et de données circonstancielles entre systèmes d'informations de transporteurs différents, le STIF a défini une déclinaison locale de cette norme. Ont été précisées les parties retenues et les interprétations

spécifiques retenues, compte tenu des besoins franciliens et de l'état des systèmes existants. C'est le « *Profil SIRI pour l'Ile de France* », dit, *« Local Agreement SIRI IDF ».*

Le respect du « Local Agreement SIRI IDF » est obligatoire dans l'acceptation des dossiers de subventions. Il figure dans l'annexe II A 4 jointe, « Local Agreement SIRI IDF V.2.2 ».

2 : MODALITES DE FOURNITURE DES DONNEES TEMPS REEL

2 – 1 : exigences de qualité :

L'Entreprise s'engage à échanger les Données Temps Réel dans les conditions et selon les modalités définies dans le « Local Agreement SIRI IDF », en assurant à tous la qualité, l'intégrité, la disponibilité et la sécurité des dites Données Temps Réel.

A ce titre, l'Entreprise s'engage en fonction du PQI notamment à :

- Produire et mettre à disposition auprès des autres transporteurs et aux responsables de la diffusion de l'information voyageur sur les gares routières, les Données Temps Réel nécessaires à leurs diffusions dans les espaces de transport qui sont de leurs responsabilités. C'est le rôle de Producteur des données Temps Réel.
- Diffuser les Données Temps Réel produites et mises à disposition des autres transporteurs dans les espaces de transport dont l'Entreprise a la responsabilité. C'est le rôle de Diffuseur des données Temps Réel.
- Participer aux instances de gouvernance du « Local Agreement SIRI IDF », instances présidées par le STIF et comprenant les différents transporteurs opérant en Ile-de-France. Cette instance de gouvernance permet de définir, partager, coordonner et suivre les évolutions du « Local Agreement SIRI IDF » et des développements qui en découlent.
- Mettre en place au niveau d'une structure d'entreprise commune à plusieurs réseaux (groupe par exemple) des concentrateurs pour les échanges de Données Temps Réel, dispositifs techniques qui ont pour objectif de limiter au mieux le nombre d'interfaces SIRI présentées aux autres acteurs des échanges.
- Garantir le bon fonctionnement des systèmes informatiques nécessaires aux échanges de Données Temps Réel en collaboration et coordination avec tous les producteurs et diffuseurs de Données Temps Réel.

2 – 2 : modalités financières :

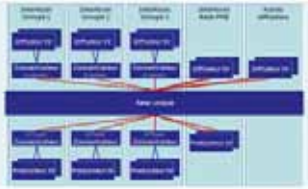
Ces échanges de données temps réel se font de manière réciproque et sans contrepartie financière entre les Parties.

Les coûts liés à ces échanges seront traités directement entre la SNCF et le STIF.

3 : MISE EN OEUVRE

3 – 1 : échéances

La mise en œuvre des échanges de Données Temps Réel se décompose en trois étapes :

	Etape 1	Etape 2	Etape 3
Modèles d'échanges			
Périmètre	Lieux expérimentaux	Points de correspondance	Tous les arrêts
Services	Informations SNCF dans les bus Expérimentations et initiatives locales pour des pôles, gares routières et afficheurs partagés	Déploiement progressif des SAEIV et info multi-opérateurs Diffusions locales d'informations multi-opérateurs par les plus gros transporteurs Accès aux données multi à distance (supports mobile et internet par agrégation de contenu) Infos pour les correspondances garanties	Nouvelle brique SI intégrant les connecteurs SIRI Accès aux données à distance (supports mobile et internet) via le relai unique Diffusions locales d'informations multi-transporteurs par des diffuseurs plus nombreux
Acteurs	Le STIF pilote, coordonne, instruit les dossiers, et arbitre les éventuelles divergences Les opérateurs participent en mode communautaire à la mise en œuvre des échanges	Le STIF assure la MOA d'un relai pour les PME Les groupes mettent en conformité ou développent des concentrateurs afin de ne présenter qu'une seule interface SIRI par groupe	Le STIF assure la MOA d'un relai unique Chaque réseau en contrat avec le STIF a pour obligation de se connecter au relai unique pour les échanges avec les autres opérateurs. Les concentrateurs groupes peuvent subsister 1

Les principales échéances à respecter sont les suivantes :

- Mi-2014 fin de l'étape 2 : les échanges de Données Temps Réel doivent impérativement transiter via les concentrateurs des groupes, ainsi que le relais que le STIF mettra en œuvre à l'intention des transporteurs indépendants.
- Fin 2015 fin de l'étape 3 : les échanges entre le concentrateur SNCF et le relais STIF sont mis en service

L'objectif est de permettre l'échange des Données temps réel entre tous les SAEIV opérationnels à fin 2016.

3 – 2 : Propriété des données

La SNCF conserve la propriété pleine et entière des données Temps Réel qu'elle produit et met à disposition des Partenaires et du Stif. Ceux-ci notamment s'interdisent de toute diffusion à des tiers sans accord écrit de la SNCF.

La SNCF pourra dans tous les cas librement réutiliser et rediffuser l'ensemble des données Temps Réel qu'elle produit relative à son offre de transport de la manière qu'elle le souhaite.

4 : CONTRAT DE SERVICES

Pendant toute la durée de ce Contrat, l'Entreprise s'engage à exécuter ses tâches et ses obligations de manière professionnelle et avec tout le soin requis.

Ces tâches et obligations sont communes à tous les acteurs des transports publics impliqués dans la mise en œuvre de ces échanges de données Temps réel (opérateurs de transports, gestionnaire de gares routières, …) et désignés ci-après les « Partenaires ».

L'Entreprise garantit aux Partenaires son soutien sans faille et la mise en œuvre de ses compétences et de l'expérience qu'elle a pu développer dans l'exécution de projets de cette nature pour, ensemble, parvenir au fonctionnement des échanges de Données Temps Réel.

L'Entreprise s'engage en fonction du PQI à :

- surveiller le bon fonctionnement de l'infrastructure (équipements et liaisons de transmission qui lui incombent) nécessaire à l'échange des Données Temps Réel ;
- assurer l'inaccessibilité, par des tiers non identifiés, des Données Temps Réel dans des conditions leur permettant de modifier ou de supprimer lesdites Données ;
- l'administration et l'adaptation permanente de la capacité de traitement de l'infrastructure à l'évolution prévisible du trafic d'échanges ;
- l'adaptation permanente de l'infrastructure aux besoins nécessités par les échanges ;
- la mise en place des meilleurs dispositifs (matériels et logiciels) de sécurité destinés à lutter contre les intrusions et actes de piratage et à protéger toutes les Données Temps Réel échangées ainsi que les équipements de l'autre partie. L'Entreprise s'assurera que les technologies et logiciels utilisés ne permettent pas de fraude et/ou de détournement des données ;
- la mise en place et la gestion des contrôles et codes d'accès.

En particulier, l'Entreprise est tenue à une obligation de :

1. **mise en œuvre d'un diagnostic partagé** des dysfonctionnements pour la partie des équipements et liaisons qui la concernent ;

2. **mise en œuvre de son savoir-faire, de son expertise et de ses moyens** dans l'échange des Données Temps Réel, afin d'atteindre les objectifs visés dans la présente annexe ;

3. **suivi général** de la bonne exécution des dispositifs d'échanges ainsi que, le cas échéant, la préparation et la participation à l'instance de gouvernance du « Local Agreement SIRI IDF » dans le but d'améliorer la qualité des échanges ;

4. **collaboration et coordination ;** à ce titre, l'Entreprise s'engage à :
    a. fournir avec diligence toutes les informations qui lui seront demandées à l'exclusion de celles qui seraient jugées confidentielles ;
    b. établir une concertation étroite et continue avec les Partenaires, pour veiller à la réalisation des objectifs de la présente annexe ;

5. **conseil et mise en garde :** l'Entreprise s'engage à conseiller et mettre en garde les Partenaires pendant toute la durée d'exécution du Contrat de manière à ce que les obligations de chaque Partenaire puissent être exécutées et articulées dans les meilleures conditions. L'Entreprise est en particulier soumise à un devoir d'alerte à l'égard des autres Partenaires concernant :
    a. toutes mesures d'amélioration des différentes tâches confiées et/ou de réduction du coût desdites tâches compte tenu des besoins de l'Entreprise et des Partenaires, sous réserve qu'il n'en résulte pas une diminution de la qualité de service ;

b. l'atteinte des objectifs cités dans la présente annexe ;
c. la cohérence permanente des moyens et des choix pris par l'équipe de l'Entreprise durant toute la durée du Contrat ;
d. les évolutions technologiques pouvant concerner le projet. A ce titre, l'Entreprise s'engage à informer les Partenaires au travers de l'instance de gouvernance du « Local Agreement SIRI IDF » de ces évolutions qui présenteraient un risque d'altération des échanges ;
e. le respect des délais propres au projet; au cas où l'Entreprise aurait connaissance d'un événement ou d'un fait quelconque, y compris s'il est imputable à un Partenaire, susceptible d'entraîner un retard par rapport à ces délais, l'Entreprise s'engage à en aviser sans délai et, de préférence, par écrit les Partenaires concernés ;
f. De prévenir les Partenaires d'une interruption de service.

L'entreprise communiquera dans le cadre de la tenue de l'instance de gouvernance du « Local Agreement SIRI IDF » du suivi ou à tout moment en cas de demande expresse d'un Partenaire un rapport stipulant par écrit les mises en garde et préconisations à suivre, communiquées par ses soins au Partenaire. Ces préconisations seront discutées auprès de l'instance de gouvernance du « Local Agreement SIRI IDF ».

6. **adaptation et réactivité :** L'entreprise s'engage à adapter ses interventions aux consignes d'exécution particulières qui pourraient être formulées au cours de l'exécution du présent Contrat ;

7. **sécurité** : L'Entreprise s'engage à appliquer, dans le cadre de l'exécution du présent Contrat, toutes mesures conformes à l'état de l'art en matière de sécurité informatique et télécommunications afin d'assurer la sécurité et la confidentialité des Données Temps Réel et des transmissions, ainsi que la sécurité physique de ses installations ;

8. **respect des prescriptions techniques** : L'entreprise s'engage à respecter l'ensemble des règles de la technique et notamment l'ensemble des prescriptions d'utilisation du matériel et des logiciels qui lui seront, le cas échéant, communiquées dans le cadre d'une convention ad-hoc établie entre l'Entreprise et les Partenaires.

Les modalités particulières de la mise en œuvre des échanges de données temps réel entre l'Entreprise et un Partenaire peuvent faire l'objet d'une convention ad hoc établie entre l'Entreprise et le Partenaire. Un modèle est joint ci-dessous pour exemple.

EXEMPLE DE CONVENTION
DES ECHANGES DE DONNEES TEMPS REEL

[La convention type comporte des indications sur le contenu de la convention effective, à l'usage des rédacteurs. Ces indications sont encadrées de crochets [].Ces indications ne doivent plus apparaître dans la version définitive d'une convention.
*Les informations à compléter, adapter ou préciser dans chaque convention sont signalées par des étoiles **** ou par des crochets [], précédés par une mention de type « à compléter ».]*

Parties à la Convention :

Entre :
****
représenté par
****
ci-après désigné [YYY]

et
****
représenté par
****
ci-après désigné [ZZZ]

YYY et ZZZ sont ci-après collectivement dénommées « les Parties » et individuellement une « Partie ».

Préambule

Les Parties sont des entreprises exploitant le service public de transport collectif régulier de voyageurs en Ile-de-France. Elles jouent un rôle essentiel dans l'amélioration des services offerts aux voyageurs et entendent participer pleinement à la mise en œuvre des mesures visant à améliorer l'information du voyageur, initiées par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), autorité organisatrice des transports publics de voyageurs en Ile-de-France.

Cette démarche s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur de l'Information Voyageur en Ile de France (SDIV), résultant d'une réflexion relative à l'information voyageur menée par le STIF, en concertation avec l'ensemble des acteurs du transport.

Les documents de référence sont :

- Les dispositions contractuelles relatives à l'information voyageur du contrat d'exploitation que chacune des Parties a signé avec le STIF, ci-après les « Contrats »
- Le Local Agreement SIRI profil Ile-de-France, ainsi que l'ensemble des décisions prises par l'instance de gouvernance SIRI pilotée par le STIF et regroupant l'ensemble des transporteurs impliqués dans la mise en œuvre des échanges d'informations en temps réel, ci-après « Spécifications Techniques IDF ».

Dans le cadre des échanges intermodaux liés à l'information des voyageurs utilisant les transports en commun en Île de France, et en conformité avec les Contrats, les Parties souhaitent confirmer leur engagement d'assurer aux voyageurs une information instantanée, complète et de qualité sur le trafic, en particulier dans le cas de situations perturbées, en formalisant leur engagement de respecter les Spécifications Techniques IDF.

Il a été convenu ce qui suit.

Objet et Périmètre de la présente Convention

- Objet

La présente Convention a pour objet de fixer les conditions de la fourniture par chacune des Parties à l'autre Partie des Données Temps Réel relatives au service de transport qu'elle exploite (telles que ces Données Temps Réel sont définies à l'Article 1.2 ci-dessous).

La transmission des Données Temps Réel a pour objectif d'améliorer l'information voyageur, notamment en assurant aux voyageurs de chaque Partie une information instantanée, complète et de qualité sur le trafic, en particulier dans le cas de situations perturbées.

- Périmètre

La présente Convention concerne les « Données Temps Réel », à savoir :

- les avances-retards calculées par rapport à la position des véhicules sur le réseau,
- tous les messages d'information impactant les circulations en cours ou à venir à très court terme.

- Documents contractuels

Les documents contractuels auxquels sont soumises les Parties et les normes utilisés pour la définition de la teneur des informations fournies (ci-après la « Convention ») sont, dans l'ordre de priorité décroissante :

1. les « Contrats »,
2. les Spécifications Techniques IDF , version x.x,
3. les présentes conditions juridiques ,
4. les spécifications techniques d'interface SIRI de chacune des Parties

Modalités de fourniture des Données Temps Réel

Les Parties s'engagent à échanger les Données Temps Réel dans les conditions et selon les modalités définies dans les Contrats, et notamment l'annexe relative aux données temps réel, et les Spécifications Techniques IDF, en assurant à tout la qualité, l'intégrité, la disponibilité et la sécurité desdites Données Temps Réel.
Toute modification des paramètres techniques associés aux échanges doit avoir l'accord des deux Parties et du STIF.

Propriété et usage des données

- Propriété des Données Temps Réel YYY

La Partie émettrice des Données Temps Réel, reste propriétaire de ces Données.

- Droits d'utilisation des contenus intermodaux

La Partie émettrice des Données Temps Réel concède l'usage des contenus intermodaux à l'autre Partie dans les conditions suivantes :

- usage strictement informatif à destination :
  - des voyageurs au cours de leurs déplacements ou dans la préparation immédiate de ces déplacements, strictement dans le domaine de transport qui est confié à la partie réceptrice,
  - des personnels et systèmes de la Partie réceptrice dans l'accomplissement d'une mission d'information ou dans le but d'améliorer l'exécution d'un service de transport par adaptation ponctuelle des conditions d'exécution en fonction de la situation,
- l'utilisation de ces contenus pour des traitements en temps différé n'est pas autorisée,
- la durée de conservation des contenus par les personnels et dans les systèmes de la Partie réceptrice est limitée à vingt quatre (24) heures à compter de la fin de validité des messages dont ils sont issus,
- toutefois la Partie réceptrice est autorisée à archiver les messages informatiques porteurs des Données Temps Réel à seule fin d'éventuels audits diligentés uniquement par le STIF qui pourraient être nécessités par des circonstances particulières ; la durée d'archivage sera au plus de 1 an à compter du moment de la réception des messages par la partie réceptrice. La Partie Réceptrice n'est pas autorisée à exploiter pour son propre compte ou le compte d'un Tiers autre que le STIF, ces données.,
- la partie réceptrice n'est pas autorisée à transmettre les Données Temps Réel reçues de l'émetteur à un tiers, que ce soit à titre onéreux ou gratuit, sauf aux voyageurs, dans les conditions ci-dessus
- la diffusion de l'information par la partie réceptrice peut nécessiter des aménagements de pure forme et présentation, pour en faciliter la compréhension par les destinataires, mais ne doit en aucun cas donner lieu à des transformations ou interprétations du contenu informationnel.

Obligations des Parties

Pendant toute la durée de ce Contrat, chacune des Parties s'engage à exécuter ses tâches et ses obligations de manière professionnelle et avec tout le soin requis.

Chacune des Parties garantit à l'autre Partie son soutien sans faille et la mise en œuvre de ses compétences et de l'expérience qu'il a pu développer dans l'exécution de projets de cette nature pour, ensemble, parvenir à la bonne exécution de la Convention.

Confidentialité

Pendant toute la durée de la présente Convention et jusqu'à l'expiration du délai pendant lequel la Partie est autorisée à conserver les informations, chacune des Parties s'engage à prendre toutes les précautions pour assurer la confidentialité et éviter la diffusion à des tiers des informations obtenues, échangées ou générées dans le cadre de la mise en œuvre de cette convention [à l'exception des informations qui, par leur nature, sont destinées à être communiquées aux usagers du service de transport (ci-après les « Informations Confidentielles »).

Chacune des Parties s'engage à respecter le caractère confidentiel des Informations Confidentielles de l'autre Partie échangées au titre du présent Contrat et à ne pas les révéler ou laisser à la disposition de tiers, sans avoir obtenu l'accord préalable et écrit de l'autre Partie, sauf sur injonction d'un tribunal ou de toute autorité de contrôle.

En particulier, chacune des Parties prend notamment toutes les précautions contre l'accès non autorisé, la falsification, la destruction, la copie ou l'utilisation frauduleuse de ces informations.

Chacune des Parties prendra les mêmes précautions pour conserver le caractère secret des Informations Confidentielles de l'autre Partie que celles qu'elle observe habituellement pour ses propres Informations Confidentielles. Chacune des Parties s'engage :

- à ne pas les divulguer et à assurer, de manière générale, leur sécurité en prenant toutes les mesures qu'elles jugeront utiles ;
- à ne communiquer ces Informations Confidentielles qu'à leurs employés qui, du fait de leurs fonctions, auront besoin de ces informations ;
- à sensibiliser les membres de leur personnel amenés à connaître des Informations Confidentielles en leur faisant signer un engagement personnel et spécifique de confidentialité.

Responsabilité et Force majeure

- Responsabilité

Chacune des Parties sera responsable, conformément au droit commun, de ses manquements vis-à-vis de l'autre dans le cadre de l'exécution de la Convention.

Chacune des Parties est soumise à une obligation de résultat concernant les obligations prévues à sa charge en tant que Partie émettrice des Données Circonstancielles, ainsi qu'au titre de l'Article 5 « Confidentialité ».

Pour les autres obligations, chaque Partie est soumise à une obligation de moyens et sa responsabilité ne pourra être engagée que pour autant que la Partie victime apporte la preuve précise de façon cumulée :

- d'un manquement de la Partie défaillante à ses obligations contractuelles,
- de la réalité de son préjudice et de son caractère personnel et certain,
- et que le manquement de la Partie défaillante est la cause directe de son dommage.

- **Force majeure**

En cas de force majeure, il appartient à la Partie concernée, sous peine de ne pouvoir s'en prévaloir, dans un délai de un jour ouvré à compter de la survenance de l'événement :

- D'informer l'autre Partie
- d'en indiquer la durée prévisible ;
- d'informer l'autre Partie des dispositions prises ou qu'elle compte prendre.

Si le cas de force majeure se poursuit pendant plus de 7 jours ouvrables l'une ou l'autre des Parties devront en informer immédiatement et par écrit le STIF et chercher ensemble, une solution respectueuse des objectifs fixés par la présente Convention.

- **Sous-traitance**

Aucune des Parties ne peut céder tout ou partie de ses droits ou obligations, ni sous-traiter la totalité de ses droits et obligations résultant de la Convention.
Les sous-traitants éventuels devront se conformer aux obligations de la présente Convention.

Conditions financières

Aucune des Parties ne demande à l'autre de contrepartie financière aux échanges de données concernés par la présente Convention.
Chacune des Parties supporte les frais relatifs à la connexion de son système aux réseaux, lignes et autres moyens de télécommunications nécessaires à l'application de la présente convention de la manière détaillée dans l'Annexe Technique à la présente Convention.

Administration et suivi de fonctionnement de la Convention

Chacune des Parties désigne un interlocuteur technique et un interlocuteur administratif.
L'interlocuteur technique est sollicité pour toute question technique de fonctionnement des systèmes concourant à la mise en œuvre de la présente Convention.
L'interlocuteur administratif est sollicité pour toute autre question intéressant la mise en œuvre de la Convention.

Les interlocuteurs sont désignés par échanges de lettres.

Propriété et Garanties

- **Propriété des outils**

Chacune des Parties reste propriétaire des outils (matériels, logiciels, ...) utilisés au titre des présentes. Chacune des Parties supporte, en tant que propriétaire de ses propres outils, l'entière responsabilité des dégâts ou dommages quelconques causés à l'autre Partie ou à des tiers par ces outils (virus...).

Chacune des Parties s'engage, par ailleurs, à posséder des licences régulières et en vigueur lui permettant d'utiliser en toute légalité dans le cadre des présentes, les logiciels et autres créations intellectuelles ne lui appartenant pas. Il en fournira une copie à l'autre Partie, à première demande de celle-ci.

De même, les outils appartenant à l'une des Parties et confiés par celle-ci à l'autre Partie dans le cadre de la Convention restent en toutes circonstances la propriété exclusive de la Partie qui les a confiés.

- **Propriété du savoir-faire**

Chacune des Parties conserve la titularité exclusive des droits de propriété intellectuelle (notamment brevets, droits d'auteur) et la propriété du savoir-faire et des méthodologies lui appartenant avant leur utilisation dans le cadre de la présente Convention, ainsi que des améliorations et des compléments qu'elle pourrait leur apporter en cours de réalisation de la Convention. A ce titre, les Parties sont autorisées à réutiliser librement le savoir-faire acquis au cours de la Convention, sous réserve du respect des informations confidentielles appartenant à l'autre Partie.

- **Garantie de jouissance paisible**

Chacune des Parties garantit à l'autre Partie une jouissance paisible des Données Circonstancielles et, le cas échéant, des livrables fournis à l'autre Partie au titre de la présente Convention, de son fait personnel.

Chacune des Parties garantit donc à l'autre Partie que les Données Circonstancielles et chacun de ses (éventuels) livrables ne porte pas atteinte aux droits, notamment de propriété intellectuelle, appartenant à un tiers.

Durée d'application de la Convention

La présente Convention prend effet à compter de la date de sa signature par les deux Parties,

Pendant la durée de cette Convention, les versions des documents et normes applicables sont celles qui sont désignées à l'Article 1.3 de la présente Convention.

Un changement substantiel dans les documents sur lesquels repose la présente Convention, définis à l'Article 1.3, est susceptible d'entraîner son invalidation ou sa renégociation.

Traitement des litiges

En cas de manquement par l'une ou l'autre des Parties à l'une de ses obligations résultant de la présente Convention, l'autre Partie sera autorisée, (__) ___ jours après mise en demeure envoyée par lettre recommandée avec avis de réception, restée sans effet, ou immédiatement en cas de manquement non réparable, à chercher en priorité une solution amiable Les Parties en informeront le STIF.

En cas d'échec ou d'impossibilité de conciliation, la juridiction compétente est le Tribunal *[à compléter]*.

[A compléter sur les effets des manquements]

Fait et signé à xxxxxxx le xx/xx/20xx en deux exemplaires originaux

Pour YYY : Pour ZZZ :
M. [xxxx xxxx xxxx] Mme [yyyyyy yyyyyyy]
(signature) (signature)

_____

Annexe : Annexe Technique

ANNEXE TECHNIQUE

Pour la PARTIE YYYY :

- Personne à contacter sur les aspects administratifs ou juridiques relatifs à cette convention :
  - Nom Prénom :
  - Tél :
  - Courriel :
- Personne à contacter sur les aspects techniques relatifs à cette convention :
  - Nom Prénom :
  - Tél :
  - Courriel :

- Plateforme de recette :
  - Version(s) du Local Agreement SIRI profil IDF :
  - Version de la spécification technique d'interface SIRI de la Partie :
  - Nom de host :
  - Adresse IP :
  - Port TCP :
  - …
- Plateforme de pré production :
  - Version(s) du Local Agreement SIRI profil IDF :
  - Version de la spécification technique d'interface SIRI de la Partie :
  - Nom de host :
  - Adresse IP :
  - Port TCP :
  - …
- Plateforme de production :
  - Version(s) du Local Agreement SIRI profil IDF :
  - Version de la spécification technique d'interface SIRI de la Partie :
  - Nom de host :
  - Adresse IP :
  - Port TCP :
  - …

Pour la PARTIE ZZZZ :

- Personne à contacter sur les aspects administratifs ou juridiques relatifs à cette convention :
  - Nom Prénom :
  - Tél :
  - Courriel :
- Personne à contacter sur les aspects techniques relatifs à cette convention :
  - Nom Prénom :
  - Tél :
  - Courriel :

- Plateforme de recette :
  - Version(s) du Local Agreement SIRI profil IDF :
  - Version de la spécification technique d'interface SIRI de la Partie :
  - Nom de host :
  - Adresse IP :
  - Port TCP :
  - …
- Plateforme de pré production :
  - Version(s) du Local Agreement SIRI profil IDF :
  - Version de la spécification technique d'interface SIRI de la Partie :
  - Nom de host :
  - Adresse IP :
  - Port TCP :
  - …
- Plateforme de production :
  - Version(s) du Local Agreement SIRI profil IDF :
  - Version de la spécification technique d'interface SIRI de la Partie :
  - Nom de host :
  - Adresse IP :
  - Port TCP :
  - …

Organisme en charge de la **liaison télécom** utilisée entre les Parties :
Partie en charge de la supervision de la liaison Télécom : YYYY / ZZZZ
Nom du contact :
Tél :
Courriel :
Caractéristiques techniques de la liaison télécom :

ANNEXE II A 4
PROTOCOLE SIRI IDF

CD Rom

ANNEXE II A 5
PRINCIPES D'ALIMENTATION DU SYSTEME D'INFORMATION MULTIMODAL ET DES REFERENTIELS TRANSPORTS FRANCILIENS

L'information multimodale relève du communautaire et de la maîtrise d'ouvrage du STIF.
Il revient à la SNCF d'y contribuer pour ce qui relève de son champ de compétence, pour un certain nombre de données et selon des procédures identifiées.
Des critères de qualité définis conjointement entre le STIF et la SNCF (notamment sur le mode de calcul, date d'implémentation et modalités de suivi et d'échanges), sont à respecter au niveau des données transmises, afin que, suite aux différents process d'intégration et consolidation mis en œuvre par le STIF, les données de la base communautaire soient représentatives de l'offre de référence, dans son exhaustivité, sa complétude et sa véracité.

1. DONNEES FOURNIES PAR LA SNCF A LA BASE COMMUNAUTAIRE

La SNCF fournit au STIF pour la base communautaire ses données d'offre théorique, ainsi qu'un certain nombre d'autres informations listées ci-après :

I.1.Données d'offre théorique

L'offre de référence regroupe toutes les lignes ferrées et les lignes bus (Noctilien, lignes bus de fin de soirée, …) déclarées au plan de transport.

Les données de référence concernant l'information voyageur comprennent :
- les données réseau, structurées conformément à la codification en vigueur convenu avec le STIF ;
- les courses et calendrier d'application;
- les correspondances bus intra-transporteurs, et correspondances bus – gare et gare – gare ;
- la zone tarifaire de chaque arrêt situé en Ile-de- France.

Les données, définies ci-dessus, sont fournies par la SNCF à partir de ses outils, sous forme d'un ensemble de fichiers texte, comprenant les informations pour toutes ses lignes (RER, train, tram-train, Noctilien, bus de journée et d'extrême soirée).

Accessoirement, pour une partie de l'offre bus (navette Pont Cardinet et bus travaux Castor par exemple), la SNCF fournit les données sous forme d'une base « AMIEX ».

Les autres données de référence concernant :
- l'accessibilité des arrêts, stations et gares ainsi que des lignes de transport;
- les équipements d'information sonores et visuels aux arrêts, stations et gares;
- l'équipement des gares en dispositifs spécifiques (bandes podotactiles, boucles magnétiques, etc) ;

sont fournies par la SNCF sous un format Excel spécifique. Après mise en place des référentiels Arrêts et Tracés, le STIF et la SNCF étudieront conjointement la manière d'introduire ces données complémentaires dans les flux échangés en lieu et place des transmissions par fichier excel, par avenant au contrat.

- ***Eléments de qualité***

Les données fournies par la SNCF doivent être conformes à ce que rencontre le voyageur sur le terrain ; elles respectent les critères de qualité suivants :

- Informations identifiées de façon unique :
  - A court terme, utilisation des codes pour identifier les lignes (import et export) : la SNCF doit assurer la cohérence et la pérennité de ses codes techniques de lignes, conformément à ceux définis avec le STIF ;
  - A moyen terme, utilisation des identifiants référentiels définis par le STIF pour alimenter la base communautaire, concernant les arrêts.
- Informations justes : une donnée juste est une donnée conforme à la réalité ; la desserte, les horaires, mais également le code et le nom de la ligne doivent être cohérents avec ce que peut constater un voyageur sur le terrain ;
- Informations à jour : il est demandé une mise à jour à chaque modification de l'offre et à minima 2 mises à jour par an, même si l'offre est inchangée ;
- Profondeur de calendrier : la profondeur de calendrier demandée est de 3 semaines.
  Un indicateur suit la qualité des informations transmises (voir en fin d'annexe).

I.2. Données d'informations circonstancielles :

Ces informations complètent l'information théorique, en indiquant les perturbations prévues et imprévues, subies sur les lignes, les arrêts ou leur équipement, voire les horaires modifiés.

I.2.1. Informations circonstancielles portant sur le trafic

Ces informations sont un complément de l'information théorique. Elles concernent :

- des perturbations prévues, comme des gares fermées pour rénovation, des travaux sur voies ferrées ou sur les routes;
- des perturbations imprévues : incident matériel (caténaire cassé, problème alimentation électrique ou signalétique), ou d'origine humaine (voyageur malade, bagage abandonné, ..)
- données d'informations en cas de grèves (horaires modifiés).

- **Eléments de qualité** :

Ces informations circonstancielles sont transmises avec l'objet de la perturbation prévue, le détail du message, les objets transport impactés (ligne ou arrêt), date début et fin de publication sur les média, une date de début/ fin prévisionnelle/ durée prévisionnelle/ clôture/ informations sur itinéraires alternatifs.
Ces informations sont transmises au moins une fois par jour.
Ces informations comprennent les informations circonstancielles présentes sur le site transilien.com.
Un indicateur suit la fourniture effective de ces informations au STIF (voir en fin d'annexe). Ce contrôle sera effectué par le STIF ou son prestataire. .

Dans le cas des grèves, la SNCF fournit, accessibles sur un site internet (actuellement abcdtrain.com), les données horaires modifiées. Le STIF mettra à disposition les données via un lien de son site vianavigo.com sur le site de la SNCF.

I.2.2. Information sur le fonctionnement des ascenseurs

L'état du fonctionnement de chaque ascenseur, relevé chaque matin des jours ouvrables, est transmis au STIF (ou son prestataire désigné) dans un fichier Excel selon les modalités décrites ci-dessous.

- **Eléments de qualité**

La SNCF fournit l'état du fonctionnement des ascenseurs trois fois par jour du lundi au vendredi et une fois par jour les samedis, dimanches et fêtes tel que prévu au contrat.
Le STIF vérifie la présence d'un fichier et que l'heure d'arrivée est antérieure à 8h00, à 14h et à 20h pour les jours de semaine et 8h30 pour les samedis, dimanches et fêtes. Ce contrôle sera effectué par le STIF ou son prestataire.

I.3. Autres informations

I.3.1.Fiches horaires et plans de ligne

L'accès du site STIF vers les fiches horaires et les plans de ligne du site SNCF seront étudiés. Les horaires sont fournis aux voyageurs sous forme de tableau synthétique par ligne ou réseau (cas des RER), avec indication des codes missions. Les plans sont également fournis par lignes ou par réseau.

I.3.2.Information sur les tarifs

La SNCF fournit au STIF des fichiers excel contenant :
- La liste des OD possibles avec pour chacune les codes tarifs correspondants ;
- La liste des prix par codes tarif, avec indication du prix du billet unitaire et du prix par carnet de dix (10).

La liste des codes tarifs par OD contient pour chaque OD possible, le nom et le code UIC de la gare de départ, le nom et le code UIC de la gare d'arrivée et la liste de 1 à n codes de prix (ou « numéro de prix ») correspondants.

La liste des prix par codes tarifs est un fichier Excel qui contient pour chaque code tarif (ou « numéro de prix »), le prix du billet unitaire et le prix par carnet de dix (10).

- **Eléments de qualité**

Une nouvelle version de ces fichiers sera envoyée au STIF à chaque modification de tarif ou de codification OD.

Le délai entre la décision de mise à jour des tarifs (effectuée par le STIF) et la fourniture effective du fichier des prix par code tarif (effectuée par la SNCF) devra être la plus réduite possible, de manière à ce que les mises à jour puissent être en ligne au moins trois semaines avant la date effective de mise en application des nouveaux tarifs.

2 : PROCESS DES ECHANGES D'INFORMATION ENTRE LA SNCF ET LA BASE COMMUNAUTAIRE DU STIF

Les échanges de données entre la SNCF et le STIF se font suivant des procédures formalisées. Les parties s'engagent sur le respect de ces process afin que les échanges soient maîtrisés au cours du temps et la qualité des données assurées**.** Toute évolution technique ultérieure de part ou d'autre devra être formalisée sous forme d'avenant, permettant d'assurer la continuité et la maîtrise du système au cours du temps.

II.1. Process pour la fourniture des données d'offre théorique

Les données sont fournies à chaque modification de l'offre et au minimum 2 fois par an, lors des changements d'horaires d'hiver et d'été. La SNCF envoie à partir de ses outils un

ensemble de fichiers texte, comprenant les informations pour toutes ses lignes (RER, Train, tram train, Noctilien, bus de journée et d'extrême soirée).

A la signature du contrat, les formats d'alimentation sont ceux en vigueur fin 2011, c'est-à-dire ceux définis en 2008. Le document définissant le format d'échange est fourni par le STIF.

A moyen terme, dans le cadre de la mise en place du référentiel (paragraphe 3), ces formats évolueront ou seront complétés.

Accessoirement, pour une partie de l'offre bus (navette Pont Cardinet et bus travaux Castor par exemple), la SNCF fournit les données sous forme d'une base « AMIEX ».

L'envoi se fait par mail dans tous les cas ou par dépôt sur un serveur FTP du STIF. En retour, un accusé de réception et d'intégration est fourni par le STIF par mail.

Fourniture de la base de données d'offre théorique par le STIF à la SNCF :

D'ici la mise en œuvre des webservices

Dans le cadre des échanges de données, une copie de l'offre théorique (OPTILE, RATP, SNCF) est extraite de la base communautaire et transmise à la SNCF, à chaque mise à jour du site Vianavigo.com. Les données exportées vers la SNCF bénéficient de l'ensemble des contrôles qualité effectués par le STIF.

Pendant la période de transition vers les web-services.

Dans le cadre des échanges de données, une copie de l'offre théorique (OPTILE, RATP, SNCF) est extraite de la base communautaire et transmise à la SNCF, à une périodicité à convenir entre les parties Les données exportées vers la SNCF bénéficient de l'ensemble des contrôles qualité effectués par le STIF.

II.2. Process pour la fourniture des informations circonstancielles

Process pour la fourniture des informations circonstancielles :

Les informations circonstancielles donnent lieu à au moins un envoi par jour ; doivent être envoyées toutes les informations circonstancielles présentes sur le site à distance de la SNCF.

Les messages se structurent somme suit :
Objet transport impacté (ligne ou arrêt) / date début et fin de publication sur les media / objet de la perturbation / date début et durée prévisionnelle de l'impact / tout message de perturbation est suivi d'un message de clôture de l'évènement ; des itinéraires alternatifs le cas échéant.

Le formalisme en vigueur début 2012 est maintenu:

Information transmise par mail au format texte (non html) avec les indications suivantes :

Pour l'objet du mail : identifiant unique de la perturbation

Pour le contenu, les éléments structurants sont :

- **Référence**: identifiant unique de la perturbation
- **Réseau :** réseau de la ligne impactée **Mise en ligne**: date et heure de début de la publication sur le média (exemple : 21/12/2011 18:00:00)
- **Mise hors ligne**: date et heure de fin de la publication sur le média (exemple : 21/12/2011 21:00:00)
- **Niveau d'Importance** : (1 : non bloquant | 0 : bloquant | 2 : information)
- **Début de perturbation** : date de début d'impact de la perturbation (exemple : 21/12/2011 18:00:00)
- **Fin de perturbation** : date de début d'impact de la perturbation (exemple : 21/12/2011 21:00:00)
- **Codes STIF** : codes des parcours de lignes impactées composés du préfixe DUA et du code technique; si plusieurs lignes utiliser le séparateur # (exemple : DUA8008500101002#DUA8008500101001 -> pour 2 parcours du T4).
- **Titre**: titre de la perturbation préfixé du code commercial de la ligne (exemple : Ligne T4 : reprise du trafic après interruption)
- **Text**: descriptif de la perturbation avec URL externe(s) éventuelle(s) pour + d'info (entre balises libellé du lien)
-

Pour un mail de mise à jour d'une perturbation, le code pérenne de la perturbation (référence) sera pris en compte pour remplacer le contenu de l'information.

Process pour la remontée journalière de l'état des ascenseurs

A la signature du contrat, les formats d'alimentation sont ceux en vigueur fin 2011, c'est-à-dire ceux définis en 2008 : format Excel pour les données de disponibilité des équipements d'accessibilité. Le document définissant le format des flux d'échange est fourni par le STIF**.**

Ces fichiers sont mis à disposition sur un serveur FTP ou saisis dans une interface par internet.

II.3. Process pour la fourniture des autres informations

II.3.1.Process pour la fourniture des fiches horaires et les plans de ligne

La SNCF met à disposition ces données sur son site internet. Les liens sont à définir entre sites.

II.3.2.Process pour la fourniture des tarifs

Les données d'appartenance des points d'arrêts aux zones tarifaires sont fournies avec les informations théoriques.

Les tarifs sont fournis sous forme de fichiers Excel tels que définis précédemment.

3 : PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE ET D'ALIMENTATION DES REFERENTIELS TRANSPORTS FRANCILIENS

Les référentiels Arrêts et Tracés doivent permettre la consolidation des informations fournies par l'ensemble des transporteurs en établissant des concepts et une identification partagée et unique des données de transports franciliennes.

A ce titre, la SNCF participe, avec les autres transporteurs, aux groupes de travail animés par le STIF.

Elle doit prendre en compte les impacts techniques et organisationnels liés à la mise en œuvre des référentiels.

Pour les arrêts, la prise en compte des impacts devra intervenir en 2012, afin de respecter l'objectif de mise en exploitation du référentiel en 2013.
Il s'agit notamment d'intégrer (dans le respect de règles de pérennité et d'unicité) puis de livrer à chaque envoi de données vers le référentiel un identifiant attribué par le référentiel, pour chaque objet dont la SNCF à la charge :

- Arrêts physiques (Zones d'embarquement particulières du référentiel des arrêts) ;
- Arrêts commerciaux (Zones de Lieu particulières du référentiel des arrêts).

Pour les tracés bus, la SNCF fait parvenir au STIF un nouveau tracé, dès qu'une évolution de l'offre associée en modifie la structure.

En phase d'exploitation, la SNCF s'engage à alimenter les référentiels, en garantissant notamment la mise à jour des données transmises et le respect des règles de pérennité et d'unicité, sur les objets dont elle a la charge.

A moyen terme, la SNCF s'engage à ce que les flux d'alimentation et d'échanges de données, notamment pour l'alimentation de la base communautaire et les échanges de données temps réel, utilisent les identifiants des référentiels**.** Des avenants seront prévus pour les mises en place pour les différents types de données.

SNCF - Système de qualité de service
Information voyageur
Qualité des données transmises au SIM

- **Service de référence :**

Les données transmises au SIM doivent répondre à un certain nombre d'éléments de qualité portant sur plusieurs critères, et en particulier :

- Mises à jour
- Format d'import
- Codification
- Profondeur de calendrier
- Niveau d'offre
- Continuité de l'offre

- **Périmètre de la mesure :**

Les données d'offre théorique de l'ensemble des lignes ferrées et bus de la SNCF.

- **Objectif de conformité :**

Par critère et selon un seuil de conformité.

- **Méthodologie :**

Le STIF procède aux différents contrôles définis pour chacun des 6 critères ci-dessus. Le STIF transmet à la SNCF, sous 48 heures ouvrées après avoir détecté la non-conformité, les motifs de la non-conformité.
La SNCF dispose alors de 5 jours ouvrés pour analyser la non-conformité afin de confirmer ou non son caractère « avéré », c'est-à-dire si la non-conformité lui est imputable ou non.
Si la SNCF constate que la non-conformité ne lui est pas imputable (la non-conformité est alors dite « non-avérée ») (ex : dispositif de réception du STIF non disponible) alors elle communique au STIF les éléments de son analyse afin que le STIF lève la non-conformité sur la base des arguments fournis par la SNCF.
Si la SNCF constate que la non-conformité lui est imputable, elle est tenue de la corriger sous 8 jours. En cas de points litigieux, ils seront examinés lors des réunions techniques préparatoires au Comité QS visé à l'article 27 ou lors des bilatérales.

Ces indicateurs sont suivis à titre d'information.

1 – Mise à jour :

Service de référence :

Les données doivent être transmises à chaque modification d'offre, au plus tard 3 semaines avant leur mise en vigueur, et a minima deux fois par an.

méthodologie :

De façon aléatoire, le STIF procède à un contrôle de la remontée effective de la modification d'une offre programmée.

Indicateur :

Si une offre contractuelle avec le STIF, ne figure pas en base à partir du jour de son ouverture, la mise à jour de l'offre est déclarée non conforme.

En cas d'absence de l'offre, le contrôle sera réalisé à nouveau la semaine suivante.

2 – Format :

Service de référence :

Les informations en entrée de l'import se présentent sous forme de fichiers textes à plat.

Les fichiers en entrée sont les suivants :

Nom fichier	**Description**
Arret	Données relatives aux arrêts
Arret_Desserte	Données relatives aux horaires
Correspondance_Arret_Arret	Décrit une correspondance entre arrêts physiques
Desserte	Données relatives aux circulations
Groupe	Données relatives aux groupes de transporteurs
Exploite	Lignes exploitées par un transporteur
Ligne	Données relatives aux lignes
Condition_ Service	Définition des conditions de service
Rattache	Rattachement d'arrêts physiques à une commune
Reseau	Identification des réseaux de transporteurs
Acheminement_Train	Données relatives aux services
Transporteur	Données relatives aux transporteurs
Paramètres	Jours de service
Transporteur_reseau	Appartenance d'un transporteur à un réseau

Les contrôles suivants garantissent le respect du format d'échange :

- Fichiers vides : les fichiers sont présents et alimentés
- Doublons : Chaque donnée de référence devra subir un contrôle de non-existence
- Intégrité : les données respectent les contraintes d'intégrités référentielles
- Format : conformité des types des champs, des longueurs des champs ainsi que la validité des valeurs contenues dans ces champs, et ce, au niveau de chaque enregistrement
- Contrôle de la Croissance des horaires et de l'intervalle de temps entre deux arrêts consécutifs (<2h)

L'import des fichiers SNCF dans la base communautaire génère un message d'erreur dans le LOG si l'un des contrôles ci-dessus n'est pas respecté.

méthodologie :

Calcul fait à chaque réception d'import SNCF (fichier texte) :

I = % des imports respectant les contrôles ci-dessus

Indicateur :

Le nombre de mesures conformes doit être supérieur à 97% sur le mois.

3 – codification :

- Utilisation des codes pour identifier les lignes (import et export) : la SNCF doit assurer la cohérence et la pérennité de ses codes techniques de lignes. Cette codification sera susceptible d'évoluer lors de la mise en place des référentiels.

Service de référence :

Code Transporteur (TTT) + Code Réseau (RRR) + Code Ligne (LLL) + Code Sous-Ligne (SSSS)

Pour le ferré, les codes Transporteur et Réseau doivent correspondre à la liste ci-dessous :

Transporteur	Code Réseau	Code com.	Libellé
810	801	A	A
810	802	B	B
800	803	C	C
800	804	D	D
800	805	E	E
800	853	H & K	Paris Nord
800	854	J & L	Paris St Lazare
800	852	N	Paris Rive Gauche
800	850	P & T4	Paris Est
800	851	R	Paris Sud Est
800	855	U	La Verrière - La Défense

Pour Noctilien, les codes Transporteur, Réseau et Ligne doivent correspondre à la liste ci-dessous :

Code Transporteur	Code Réseau	Code Ligne	Libellé
800	987	003	N132
800	987	004	N130
800	987	005	N151
800	987	006	N131
800	987	007	N150
800	987	008	N140
800	987	009	N141
800	987	010	N142
800	987	011	N152

800	987	012	N134
800	987	013	N135
800	987	014	N143
800	987	015	N144
800	987	016	N145
800	987	017	N154
800	987	018	N133

méthodologie :

Calcul fait à chaque réception de base SNCF et SNCF Amiwin :

i= % des lignes respectant la codification ci-dessus

Indicateur :

Ig= moyenne (i)

Ig doit être supérieur à 92 %

4 – profondeur de calendrier

service de référence ::

La profondeur de calendrier : la profondeur de calendrier demandée est de 3 semaines.

Date de fin de validité = Dernière date pour laquelle la ligne dispose d'offre.
Le STIF réalise des contrôles chaque jeudi.

méthodologie :

Si la date de fin de validité de l'offre de transport SNCF est inférieure à la date du jour + 21 jours, alors, la profondeur de calendrier est non conforme.

Ferré : Pour chaque Réseau (14, sauf TER) :

x = Maximum (Date de fin de validité de chaque ligne)
Si x > Date du jour +21 alors i =1
Si x < Date du jour +21 alors i =0

Noctilien : Pour chaque ligne TTTRRRLLL (16 lignes) :
x = Date de fin de validité de chaque ligne
Si x > Date du jour +21 alors i =1
Si x < Date du jour +21 alors i =0

I= Somme (i)

Si toutes les lignes Noctilien et réseaux ferrés ont 3 semaines de profondeur d'offre alors I=30

Indicateur :

Ig= moyenne (I)

Ig doit être supérieur à 29.

5 – continuité de l'offre :

L'offre sur les réseaux ferrés et sur le Noctilien est continue (pas de jour d'arrêt).

Service de référence :

L'offre sur les réseaux ferrés et Noctilien de la SNCF est « continue » (pas de jour sans offre théorique déclarée) dans la base communautaire du STIF.

Offre calculée par le nombre de courses par jour sur le réseau entier pour le ferré ou sur la ligne entière pour le Noctilien.

méthodologie :

Le STIF réalise des contrôles chaque jeudi, sur la base des données envoyées par la SNCF jusqu'au jour du contrôle inclus, pour s'assurer du respect de la conformité de la continuité de l'offre SNCF.

Calcul hebdomadaire, chaque jeudi, portant sur l'offre des 21 jours suivants pour les Noctilien et les lignes ferrées.

Ferré : Pour chaque Réseau (14, sauf TER) :

x = nombre de courses sur le réseau par jour

Si sur aucun des 21 jours interrogés x= 0, alors i =1
Si sur un ou plus des 21 jours interrogés x= 0, alors i =0

Noctilien : Pour chaque ligne TTTRRRLLL (16 lignes) :
x = nombre de courses sur la ligne par jour

Si sur aucun des 21 jours interrogés x= 0, alors i =1
Si sur un ou plus des 21 jours interrogés x= 0, alors i =0

I= Somme (i)

Si toutes les lignes Noctilien et réseaux ferrés n'ont aucun trou d'offre sur 3 semaines alors I=30

Indicateur :

Ig= moyenne (I)

Chaque semaine, à chaque contrôle, Ig doit être supérieur à 29.

6 – niveau d'offre

Service de référence:

L'offre pour chaque réseau ferré et chaque ligne Noctilien pour un JOB doit être comprise dans un seuil. Ces seuils sont définis et mis à jour, pour chaque réseau ferré (sauf TER) et chaque ligne Noctilien, avec la SNCF tous les trimestres lors du comité de suivi SIM.

Exemple de livrable SNCF :

Code Transporteur	Code Réseau	Code Ligne	Libellé	Seuil min	Seuil max
810	801		A	*Sa min*	*Sa max*
810	802		B	*Sb min*	*Sb max*
800	803		C	*Sc min*	*Sc max*
800	804		D	*Sd min*	*Sd max*
800	805		E	*Se min*	*Se max*
800	853		H	*Sh min*	*Sh max*
800	863		K	*Sk min*	*Sk max*
800	854		J	*Sj min*	*Sj max*
800	864		L	*Sl min*	*Sl max*
800	852		N	*Sn min*	*Sn max*
800	850		P	*Sp min*	*Sp max*
800	860		T4	*St4 min*	*St4 max*
800	851		R	*Sr min*	*Sr max*
800	855		U	*Su min*	*Su max*
800	987	003	N132	*Sn132 min*	*Sn132 max*
800	987	004	N130	*Sn130 min*	*Sn130 max*
800	987	005	N151	*Sn151 min*	*Sn151 max*
800	987	006	N131	*Sn131 min*	*Sn131 max*
800	987	007	N150	*Sn130 min*	*Sn130 max*
800	987	008	N140	*Sn140 min*	*Sn140 max*
800	987	009	N141	*Sn141 min*	*Sn141 max*
800	987	010	N142	*Sn142 min*	*Sn142 max*
800	987	011	N152	*Sn152 min*	*Sn152 max*
800	987	012	N134	*Sn134 min*	*Sn134 max*
800	987	013	N135	*Sn135min*	*Sn135max*
800	987	014	N143	*Sn143 min*	*Sn143 max*
800	987	015	N144	*Sn144 min*	*Sn144 max*
800	987	016	N145	*Sn145 min*	*Sn145 max*
800	987	017	N154	*Sn154 min*	*Sn154 max*
800	987	018	N133	*Sn133 min*	*Sn133 max*

Offre calculée par le nombre de courses par jour sur le réseau entier pour le ferré ou sur la ligne entière pour les Noctilien.

Le STIF procède à un calcul hebdomadaire, chaque jeudi, portant sur l'offre du mardi suivant.

Indicateur :

Ferré : Pour chaque Réseau (14, sauf TER) :

x = nombre de courses sur le réseau pour un mardi

Si x>= Smin et x=< Smax, alors i =1
Sinon x=0

Noctilien : Pour chaque ligne TTTRRRLLL (16 lignes) :
x = nombre de courses pour chaque ligne pour un mardi

Si x>= Smin et x=< Smax, alors i =1
Sinon x=0

I= Somme (i)

Si toutes les lignes Noctilien et réseaux ferrés ont une offre comprise dans les seuils fixés au préalable par la SNCF (offre de référence) pour le mardi suivant le calcul, alors I=30

Indicateur global :

Ig= moyenne (I)

Chaque semaine, à chaque contrôle Ig doit être supérieur à 29.

SNCF - Système de qualité de service
Information voyageur
Transmission des informations circonstancielles

Objectif :
La SNCF transmet l'état du trafic et la liste des informations circonstancielles affectant son réseau.
En situation normale, cette transmission doit être effective au moins une fois par jour.
En cas de perturbations, un évènement doit donner lieu à plusieurs transmissions (au moins un au début de l'évènement, et un à la clôture).

Définition de la situation inacceptable :
Plusieurs cas :
- la SNCF n'envoie pas de fichier sur une période de 24 heures ;
- la SNCF n'envoie pas l'intégralité des informations circonstancielles affectant son réseau et présentes sur son site transilien.com ;
- la SNCF change unilatéralement le format d'échanges convenu.

Méthodologie :
Ces éléments seront contrôlés :
- Soit par analyse des envois sur 24 heures ;
- Soit par capture d'écrans sur le site transilien.com sur une journée choisie aléatoirement sur le mois ;
- Soit par l'examen des messages d'erreurs sur l'import.

Indicateur :
Si un au moins des éléments contrôlés n'est pas conforme, la non-conformité est déclarée.

ANNEXE II A 6
UTILISATION DES CARTES REGIONALES EDITEES PAR LE STIF

1/ Objet de l'annexe

La présente annexe vise à encadrer les conditions de diffusion, de réutilisation et de déploiement des cartographies régionales éditées par le STIF. Il s'agit notamment de favoriser la diffusion élargie de ces plans tout en cherchant à prémunir ces réalisations, de déformations ou altérations qui rendraient leurs identifications difficiles ou leurs usages détournés de leurs vocations initiales.

2/ Documents de référence

Les cartes régionales seront déclinées en thématiques particulières (carte des principaux réseaux de transport circulant en journée, carte UFR, carte malvoyant, carte des Parcs Relais…).
Chaque thématique peut également faire l'objet de contenus adaptés en fonction de la dimension cible du document.

Le STIF s'engage, dans un premier temps, à mettre à disposition et à maintenir des documents de référence pour chaque déclinaison des cartes.
Le STIF, pour répondre à un besoin propre ou sur demande des opérateurs, pourra réaliser des documents complémentaires permettant la couverture de formats spécifiques venant compléter et harmoniser le dispositif d'information voyageur régional. Ces réalisations permettront notamment la couverture progressive de l'ensemble des supports existant. Ces nouveaux documents viendront alors enrichir la liste des documents de référence disponibles.

3.1 La carte régionale des transports

Les 3 documents de référence sont les suivants :

- La carte régionale « grand format » a vocation à être affichée sur les supports de grande taille. Ce document intègre la description des réseaux ferrés (Train, RER, Métro et Tram) ainsi que les TZen, Bus Mobiliens et Express hors Paris.
  La dimension optimum d'affichage est de 125 cm x 96,8 cm

- La carte régionale « moyen format » a vocation à être affichée sur les supports de taille moyenne. Ce document intègre la description des réseaux ferrés (Train, RER, Métro et Tram).
  La dimension optimum d'affichage est de 55cm. X 55cm.

- La carte régionale « petit format » a vocation à être affichée sur les supports de petite taille. Ce document intègre la description des principaux réseaux ferrés (Train et RER).
  La dimension optimum d'affichage est de 25cm. X 25cm.

4/ Fourniture

Les cartes régionales sont livrés aux formats PDF ou Adobe Illustrator pour PC avec les polices de caractère, en qualité impression haute définition.

5/ Propriété intellectuelle

Le STIF reste seul titulaire des droits de propriété intellectuelle afférents aux cartes régionales. En aucun cas, les présentes dispositions n'entraînent un quelconque transfert de droit de propriété sur les cartes régionales au profit de la SNCF.

En conséquence, la SNCF ne pourra pas nantir les cartes régionales.

Par ailleurs, la SNCF ne pourra ni les céder, ni les sous-licencier, ni les prêter à titre onéreux ou gratuit à des tiers, sans l'accord préalable expresse du STIF. Dans ces hypothèses, la SNCF fera signer à chaque tiers un document dans lequel il s'engage :

- à ne pas utiliser les cartes régionales pour d'autres usages que ceux nécessaires à sa mission ;
- à ne pas communiquer à des tiers les fichiers mis à sa disposition, sous quelque forme que ce soit ;
- à détruire à l'issue de sa mission toutes les données qui lui auront été communiquées, et à n'en conserver aucune copie, sous quelque forme que ce soit.

Enfin, la SNCF s'engage à informer le STIF de toute atteinte aux droits de propriété du STIF dont il pourrait avoir connaissance.

Le STIF garantit à la SNCF une jouissance paisible des cartes régionales, de son seul fait personnel. A ce titre, le STIF ne saurait être tenu responsable des évictions résultant de faits de tiers, les présentes dispositions étant consenties aux risques et périls de la SNCF.

6/ Périmètre d'utilisation de la carte fournie

L'utilisation des cartes régionales doit s'inscrire dans une action concrète d'information des voyageurs ou de promotion des transports publics.

La SNCF s'engage à utiliser les cartes régionales d'une manière qui ne porte pas atteinte à la réputation du STIF.

7/ Adaptation du document.

La SNCF est autorisée à adapter les cartographies régionales afin d'assurer notamment la compatibilité avec les supports et médias à couvrir.

a) Intégrité visuelle des cartes.

Les fichiers fournis par le STIF seront utilisés :

- sans altération des proportions (respect du rapport hauteur / largeur)
- sans écart significatif des dimensions d'impression prévus afin de conserver une bonne lisibilité au produit final.
- sans surcharge.

b) Les adaptations autorisées de manières restrictives concernent l'habillage du document.

L'habillage est défini comme étant l'ensemble des éléments inclus dans l'espace du document dans lequel la carte est intégrée.

Les éléments obligatoirement présents sont :

- la légende. Elle sera fournie dans les documents de référence et l'ensemble des textes explicatifs et références aux objets cartographiques devra être repris in extenso.
- le titre est défini pour chacun des documents de référence et doit être conservé.
- l'index des gares, obligatoire pour les documents « grand format » et à envisager pour les documents plus petit lorsque la surface du document le permet.
- les logos du STIF et de la SNCF

- des compléments d'informations ayant pour but d'identifier le diffuseur ou un contexte particulier de diffusion.

c) Validation
Dans tous les cas d'adaptation des contenus le STIF souhaitent pouvoir valider le document dans sa première version mise en œuvre et dans ses évolutions. La validation du STIF devra être réalisée dans un délai de 4 semaines à compter de la réception de la demande de validation. Passé ce délai, l'absence de réponse vaut acceptation tacite par le STIF.

8/ Responsabilités
La SNCF exploite et diffuse les documents relatifs à la carte régionale dans les conditions de responsabilités prévues au contrat sans que d'aucune manière le STIF ne soit responsable vis-à-vis des tiers de la réutilisation par l'opérateur de la carte régionale.
Le STIF s'engage à mettre en œuvre les moyens adaptés pour fournir la carte régionale selon les modalités convenues. En aucun cas, la responsabilité du STIF ne pourra être engagée au titre d'un dommage indirect ou imprévisible pouvant résulter de la carte régionale par l'opérateur.

9/ Mise à jour
Le STIF prendra en charge la mise à jour une fois par an, des informations pour tous les formats de la carte régionale. Dans le cas d'ouverture de nouvelles infrastructures de transport, le STIF est susceptible de proposer des mises à jour complémentaires.

La SNCF fera part au STIF de toutes informations permettant de corriger ou d'améliorer les documents mis à disposition.

II – LES OBLIGATIONS DE QUALITE DE SERVICE ASSOCIEE A L'EXECUTION DE L'OFFRE CONTRACTUELLE

B. SECURITE

ANNEXE II B 1
TYPOLOGIE DE NIVEAUX DE SERVICES

ANNEXE II B 2
RELATIVE A LA SECURITE

Fait à Paris, en trois exemplaires originaux, le 3 mai 2012

Sophie MOUGARD HUCHON	**Guillaume PEPY**	**Jean-Paul**
Directrice générale du STIF	Président de SNCF	Président du STIF

ANNEXE II B 1
TYPOLOGIE DE NIVEAUX DE SERVICES

A travers le présent contrat, la SNCF s'engage à une amélioration significative des services apportés aux voyageurs par ses agents, notamment en période de pointe et de situation perturbée, et principalement sur la qualité de l'information délivrée, de la gestion des flux et plus généralement de la visibilité d'une présence humaine dans les espaces transport.
Le STIF finance, à travers ce contrat, 170 ETP supplémentaires d'agents commerciaux SNCF en contact avec le public.
En outre, le niveau de service dans les gares ne peut pas être réduit (tant en terme d'ouverture de gare, de nombre d'agents en contact avec le public que de services offerts, notamment Accès Plus).
Le niveau minimal de présence humaine par catégorie de gares, classées en fonction de leur fréquentation présenté dans le tableau suivant est entendu comme un minimum pour les gares n'atteignant pas ce niveau de service, notamment quand elles changent de catégorie de fréquentation.

		Niveau de service 1	**Niveau de service 2**	**Niveau de service 3**	**Niveau de service 4**	**Niveau de service 5**
Nombre de montants journaliers		+ de 15 000	de 5000 à 15 000	de 1000 à 5000	- de 1000	- de 500
Pourcentage de gares concernées au 1er janvier 2008		11%	20%	30%	24%	15%
Horaires d'ouverture des gares (1)	semaine	6h15-00h00	6h35-23h00	7h00-19h00	7h30-12h00	fermé
	samedi	6h30-00h00	7h00-23h00	Quelques heures selon le contexte local	fermé	fermé
	dimanche		7h00-21h15			
Informations sur les horaires d'ouverture		par affichage dans chaque gare et sur internet	par affichage dans chaque gare et sur internet	par affichage dans chaque gare et sur internet	par affichage dans chaque gare et sur internet	non
Présence humaine	journée	oui	oui	oui	oui le matin, non l'après midi	non
	extrême soirée	oui	Oui	soit en gare soit à bord des trains	non	non
	week-end	oui	Oui	selon le contexte local	selon le contexte local	non
	sur les quais en pointe	oui	Oui	non	non	non

(1) : les horaires peuvent varier de quelques minutes en fonction du contexte local

Quand ils se déplacent sur les lignes de Transilien, les voyageurs veulent de la fluidité dans leur voyage et être autonomes ; mais quand ils en ont besoin, ils souhaitent trouver facilement du personnel pour les informer, leur vendre un titre de transport, les assister en cas de difficulté et assurer leur tranquillité jusqu'à leur arrivée à destination.
Pour répondre à ces attentes, le service assuré dans les gares Transilien doit pouvoir être adapté en fonction des difficultés de circulation et des flux de voyageurs variables selon la période de la journée ou à l'occasion d'événements particuliers.

En période de pointe, la SNCF garantit une bonne gestion des flux de voyageurs, ce qui signifie concrètement une présence accrue de personnel aux lignes de validation pour faciliter le passage des voyageurs, les inciter à valider, les orienter dans leur achat de titre, et une présence plus visible sur les quais pour répartir les voyageurs et faciliter leur embarquement.

Hors pointe, chaque voyageur attend en priorité que la SNCF soit attentive à ses besoins précis et lui garantisse de voyager en toute tranquillité.
Concrètement, le service rendu se matérialise par une attention individualisée pour donner de l'information sur les conditions de voyage sur le réseau et par une action de sécurisation des espaces et des déplacements. Il consiste également à veiller au bon fonctionnement des équipements et à informer, en cas de dysfonctionnement, par un appel réactif aux équipes de maintenance.

En situation perturbée, les voyageurs doivent pouvoir continuer leur voyage ou patienter dans les meilleures conditions.
Lorsque la situation le nécessite, les agents sont positionnés en équipe dans les lieux stratégiques (lieux de l'incident, importance des flux …) selon des scenarios définis à l'avance. Ils assurent tous des missions d'accueil, d'orientation et d'assistance des voyageurs.

En situation fortement perturbée, les ressources propres à la ligne ne suffisent pas ; elles reçoivent, dans les grandes gares, le concours d'une Equipe d'Assistance Rapide professionnalisée dans la gestion de crise et de personnels des Directions centrales et/ou régionales.
Ces équipes informent, orientent vers des moyens de substitution, assistent les voyageurs et les font patienter le cas échéant.

A travers le présent contrat, la SNCF mobilise des moyens humains et financiers pour répondre à ces différentes attentes des voyageurs.

Plusieurs métiers sont concernés :

- **Les agents commerciaux** : ils assurent la vente des titres de transport au guichet ou sur automate, ils informent les voyageurs et les assistent en cas de perturbation sur la ligne ; ils contribuent à maintenir les installations de la gare en bon état en signalant tout dysfonctionnement ; ils ont également un rôle de prévention contre la fraude grâce à leur présence visible aux lignes de CAB à certaines périodes de la journée. Ils peuvent être rattachés à une gare ou à une équipe mobile sur la ligne.

- **Les contrôleurs** : ils assurent, en équipe, des opérations de contrôle des titres de transport dans les gares (et dans les trains en heures creuses), en partenariat avec les agents de la Sûreté ferroviaire et les forces de l'ordre sur certains sites difficiles ; leur rôle est également d'informer les voyageurs et de leur prêter assistance lorsque le trafic est perturbé.

- **Les agents de la Sûreté ferroviaire** : ils assurent des opérations d'ilotage dans les gares, assistent les contrôleurs dans leurs opérations de contrôle renforcées et accompagnent les trains sensibles notamment en milieu de journée et en extrême soirée. Ils interviennent en urgence en cas de nécessité pour sécuriser les voyageurs ou les agents en difficulté.

- **Les régulateurs de flux** : ils sont positionnés sur les quais dans quelques très grandes gares (Paris-Lyon, Paris-Nord, Saint-Michel, Bibliothèque François Mitterrand, La Défense) pour fluidifier les flux en période de pointe, à la descente et à la montée des voyageurs dans les trains, contribuant ainsi à une meilleure régularité sur la ligne.

- **Les agents de médiation** : ils assurent avant tout une présence visible et rassurante à bord des trains et agissent contre les petites incivilités. Toutefois, en période de pointe, dans les

gares où il y a peu de personnel, ils contribuent à l'accueil, l'orientation et l'information des voyageurs en compléments des agents des gares.

- **Les agents de sécurité** : en extrême soirée, ils assurent une présence rassurante et sont en capacité d'orienter et d'aider les voyageurs.

ANNEXE II B 2
RELATIVE A LA SECURITE

Prévention et sécurité des biens et des personnes - Indicateurs fournis à titre d'information

La SNCF assure la sûreté des personnes et des biens dans un contexte particulier de partage des compétences entre les structures internes de l'entreprise et le partenariat avec les services des l'Etat, les collectivités locales et le STIF. En 2011, l'effectif moyen du service de Surveillance Générale (SUGE) de la SNCF affectée au réseau Transilien est de 710 agents équivalent temps plein.

En tant que collectivité territoriale, le STIF n'est compétent qu'en matière de prévention. A ce titre, les objectifs visés par le présent contrat ainsi que les moyens alloués à l'entreprise pour les atteindre ne se substituent pas aux missions régaliennes de la police des transports en Ile-de-France.

La politique de sécurité de la SNCF, s'appuie à la fois sur un plan de prévention et de sécurisation, des outils de reporting, ainsi que sur des indicateurs de suivi.

Indicateurs fournis à titre d'information dans le tableau de bord trimestriel et le rapport annuel d'activité

Suivi statistique sûreté comprenant les informations suivantes :
- Atteintes physiques sur les agents (données mensuelles transmises trimestriellement et annuellement)
- Dégradations de biens (données mensuelles transmises trimestriellement et annuellement)
- Ratio atteinte physiques / nombre de voyageurs (données mensuelles transmises trimestriellement et annuellement)

Suivi de l'activité des équipes de sécurité
- Taux d'intervention des équipes de sécurité en moins de 10 minutes, par réseau (données mensuelles transmises trimestriellement et annuellement)
- Nombre moyen d'équipes SUGE par jour, par réseaux (suivi trimestriel)

Suivi de l'usage de la vidéosurveillance
- Nombre de vidéos mises à disposition des autorités de police par réseau (données mensuelles transmises trimestriellement et annuellement)
- Nombre de vidéos dupliquées à des fins judiciaires par réseaux (données mensuelles transmises trimestriellement et annuellement)

Pertes kilométriques liées à des faits de sécurité par réseaux (surface, métro et RER) :
suivi trimestriel

Le STIF est destinataire, sous format électronique, de la présentation faite par la SNCF au cours de la réunion mensuelle de sécurité devant les partenaires institutionnels (Police régionale des transports, Parquets d'Ile-de-France, RATP.)

II – LES OBLIGATIONS DE QUALITE DE SERVICE ASSOCIEES A L'EXECUTION DE L'OFFRE CONTRACTUELLE

C. INDICATEURS DE QUALITE DE SERVICE SOUMIS A PENALITES ET BONUS MALUS

ANNEXE II-C-1
PRESENTATION DU SYSTEME DE QUALITE DE SERVICE

Définition du système qualité de service

L'objectif des indicateurs de qualité de service retenus dans le cadre du présent contrat est de mobiliser la SNCF et son personnel dans une démarche de maintien et d'amélioration de la qualité de service rendu aux voyageurs. Ces engagements qualité portent sur les 6 thèmes suivants :

1. La ponctualité des RER et des trains et la régularité des bus
2. L'information des voyageurs en situation normale et en situation perturbée
3. L'ambiance : propreté des véhicules, des gares, accueil et présence humaine
4. L'accès aux espaces transport, notamment pour les personnes à mobilité réduite
5. La vente
6. La perception des voyageurs

Le STIF et la SNCF ont choisi de retenir des indicateurs reflétant la qualité vu du voyageur, en s'appuyant, à chaque fois que cela est possible, sur des indicateurs déjà employés par la SNCF dans sa procédure interne de démarche vers la qualité. Certains de ces indicateurs se réfèrent à ceux retenus par la norme européenne EN 13816 :2002 relative à la qualité de service dans les transports.

La SNCF fournit trimestriellement au STIF le niveau des indicateurs, dans la présentation et selon les méthodes de calcul contractuelles. Sur demande du STIF, la SNCF fournit le détail des calculs de chaque indicateur, afin que le STIF puisse avoir le détail notamment par réseaux, lignes ou stations, ainsi que le détail par sous-indicateurs permettant d'expliquer les tendances d'évolution.

II-D-1.2. Montants par thèmes

RER/TRAIN/T4		Montants en k€		Indicateurs du thème
Ponctualité		12 450	12 450	indicateurs de régularité
Information voyageur		4 050	800	information théorique en situation normale 1/2 gares ; 1/2 véhicules
			1 600	information dynamique en situation normale 1/2 gares ; 1/2 véhicules
			450	information en situation perturbée prévue
			1 200	information en situation perturbée imprévue
Ambiance		1 600	800	propreté des espaces transport 1/2 gares ; 1/2 véhicules
			640	accueil aux guichets
			80	disponibilité des bornes d'alarme
			80	disponibilité de la videoprotection
Accessibilité		1 600	640	disponibilité des équipements de confort 20% Ascenseurs ; 80% EM
			640	disponibilité des équipements d'accessibilité
			320	respect des délais de remise en service 50% accessibilité ; 40% confort EM ; 10% confort asc
Vente		700	175	disponibilité des appareils de distribution
			175	disponibilité des appareils de validation
			350	disponibilité des lignes de péage
Perception des voyageurs		2 300	2 300	enquête perception
TOTAL		22 700	22 700	

Noctilien				Indicateurs du thème
Ponctualité		100	100	indicateur de régularité
Information voyageur		60	25	information théorique en situation normale 1/2 points d'arrêt ; 1/2 véhicules
			10	information dynamique en situation normale à bord
			25	information en situation perturbée prévue
Ambiance		100	30	propreté des véhicules
			70	service rendu par le machiniste
Accessibilité		40	10	disponiblité des palettes bus
			30	qualité de l'accostage
TOTAL		300	300	

PENALITES pour situation inacceptable service aux voyageurs

délai d'information sur les équipements access	-75
délai d'information sur les équipements confor	-75
délai d'assistance aux voyageurs en moins de	-250

Méthodes de mesure

Le système de mesure propre à chaque indicateur est décrit dans les fiches de définition ci-après.

En fonction du type d'indicateurs, les mesures peuvent être réalisées soit de manière exhaustive, soit par échantillonnage :

- Les mesures exhaustives sont effectuées par relevés automatiques ou des relevés par les agents dans le cadre de leur missions quotidiennes ;
- Les mesures par échantillonnage sont effectuées par des clients mystères qui sont des enquêteurs externes d'un bureau d'études. Pour ces mesures, la SNCF s'engage à mettre à disposition du STIF le planning des enquêtes afin que celui-ci puisse organiser des audits et s'assurer de la fiabilité des résultats.

Le plan de sondage de chaque indicateur et la périodicité des mesures sont également décrits dans chaque fiche.

Concernant la méthode de mesure, la SNCF s'engage, sur la durée d'exécution du contrat à :

- Travailler à l'harmonisation des méthodes de mesure avec celles utilisés par la RATP ;
- Fiabiliser les systèmes de mesure en recherchant notamment l'automatisation des différents systèmes chaque fois que cela est possible ;
- Accroître l'utilisation de la télémaintenance pour les équipements mécaniques afin de suivre leur durée d'indisponibilité et d'être plus réactif sur la détection de la panne et leur temps de résolution.

Pour chaque indicateur, le résultat est soit :

- un taux de conformité calculé en pourcentage en rapportant le nombre d'observations conformes au service de référence au nombre d'observations totales ;
- soit un pourcentage de voyageurs ayant reçu un service conforme au service de référence. Dans ce cas, le nombre d'observations conformes est pondéré du nombre de voyageurs correspondants pour les indicateurs relatifs à la propreté et à l'accueil. Les données utilisées pour cette pondération sont précisées dans la fiche relative à chaque indicateur.
  Pour les indicateurs de disponibilité des équipements, les résultats ne sont pas pondérés.

Systèmes d'intéressement et de pénalités

N.B. Le Système d'intéressement à la ponctualité est décrit dans les annexes I-A-11 relatives à l'offre.

Pour les autres indicateurs de qualité de service, le système est le suivant.

Le système d'incitation repose, pour chaque indicateur, sur la fixation de trois valeurs de référence auxquelles sera comparé, à l'issue de chaque année du contrat, le résultat annuel de l'indicateur. Ces valeurs de référence sont définies comme suit :

- valeur " Objectif" : si le résultat annuel de l'indicateur est égal à cette valeur, il ne donne lieu ni à bonus, ni à malus
- valeur " Inférieur " : si le résultat annuel de l'indicateur est inférieur ou égal à cette valeur, il donne lieu au malus maximal
- valeur " Supérieur " : si le résultat annuel de l'indicateur est supérieur ou égal à cette valeur, il donne lieu au bonus maximal.

Toute valeur du résultat annuel comprise entre " Inférieur " et " Supérieur " donne lieu, selon le cas, à un malus ou à un bonus égal au rapport entre la valeur de l'indicateur et

l'objectif d'une part et l'amplitude entre l'objectif et la borne inférieure ou supérieure multipliée par la valeur maximale du bonus-malus.

Principe général de calcul :

$$\text{Bonus} = \text{bonus maximum} * \frac{\text{résultat annuel - Objectif}}{\text{Valeur sup - Objectif}}$$

$$\text{Malus} = \text{malus maximum} * \frac{\text{résultat annuel - Objectif}}{\text{Valeur inf - Objectif}}$$

Pour l'ensemble des indicateurs, le bonus-malus est calculé pour chaque sous réseaux ou pour chaque ligne (en fonction du type d'indicateur) sur la base du résultat de l'indicateur annuel.

Toutes modifications entraînant une évaluation des bonus malus feront l'objet d'un avenant au présent contrat.

Pénalités

Le système d'intéressement décrit ci-dessus est assorti d'un système de pénalités.

Le montant de ses pénalités et leur mode de calcul sont décrits dans chaque fiche indicateur les concernant.

Les pénalités n'ayant pas pour objectif de devenir des malus supplémentaires, elles ne sont pas appliquées en cas de malus annuel sur les indicateurs correspondants.

ANNEXE II C 2
INDICATEURS INFORMATION VOYAGEURS SOUMIS A BONUS MALUS

Réseau RER et ferré

1 - Information théorique en situation normale :

En gare et station (salle et quais):

Service de référence :
Dans chaque gare et chaque station, les voyageurs disposent au minimum des informations suivantes, qui doivent être correctes, lisibles, en bon état et à jour, et implantées conformément à la Charte :

- Au moins une affiche horaire de passage des trains de la ligne,
- Au moins un plan de situation (plans de lieu grandes gares) et plans de proximité,
- Au moins un plan Région (dans toute gare à partir de 2014), plan bassin (en fonction disponibilité au cours du contrat), y compris le métro,
- Au moins une affiche « principaux tarifs » (à proximité des guichets) (informations de conformation), *
- Au moins une affiche moyens de paiement (à proximité des guichets) (informations de conformation), *
- Au moins une affiche sur l'information de la gare (informations de conformation), *

* Ces trois derniers critères appartiennent au service de référence et sont repris dans l'indicateur Accueil uniquement. Ils ne sont donc pas pris en compte dans l'indicateur présent.

Périmètre de la mesure :
Ensemble des gares et stations ferrées SNCF, des 13 lignes ferroviaires et de la ligne de Tram-Train.

Objectif de conformité :

Borne inférieure	objectif	Borne supérieure
-2	1° année : 94 2° année : 95 3° et 4° année : 96	+2

Montant des bonus-malus :
Le montant global du bonus malus maximal s'élève à 400 000€.
Le montant du bonus malus maximum est calculé au global du réseau Transilien.

Méthode de mesure :
La mesure est faite par les agents présents dans les stations ou gares dans le cadre des tours de gare, une fois par mois.
La grille est établie à partir du service de référence et en fonction de la configuration des espaces.

Mise en place de l'indicateur

La SNCF s'engage à mettre en place l'indicateur dans un délai maximal de six mois.
Pour les grandes gares nationales (Paris Gare de Lyon, Paris Est, Paris Saint Lazare, Paris Nord, Paris Austerlitz, Paris Montparnasse, Charles de Gaulle 2), la SNCF étudiera la possibilité d'inclure la mesure dans le tour de gare dans le même délai. En cas d'impossibilité, une enquête client mystère mensuelle sera mise en place, dans le même délai maximal de six mois. Dans ce cas, la SNCF s'engage à étudier la faisabilité du tour de gare pour le prochain contrat.

Calcul de la note :
Le taux de conformité est le rapport du nombre de mesures conformes sur le nombre d'observations. Un élément est non conforme dès lors qu'un des critères observés est non-conforme.

Exonérations :
- Exonération des affichages non observables lors de certaines phases de travaux (projets gares notamment), phases pendant lesquelles certains éléments ou équipements deviennent inaccessibles et donc non utilisables pour les clients.

- Les périodes nécessaires à la mise en place des nouveaux éléments d'information (voir détail tableau ci-dessous).

Délai de mise à jour selon le type de modification et le type de support

<table>
<tr><th colspan="3">Délai de mise à jour</th></tr>
<tr><th colspan="3">Exactitude de l'information</th></tr>
<tr><th>Document</th><th>Périodicité de mise à jour</th><th>Délai de mise en place</th></tr>
<tr><td>Affiche horaire</td><td>à chaque changement de service</td><td>au plus tard la veille de ce changement.</td></tr>
<tr><td>Plan de quartier /plan de pôle</td><td>mises à jour 1 à 2 fois par an si changement.</td><td></td></tr>
<tr><td>Plan de réseau - Carte Fusion</td><td rowspan="3">A chaque changement significatif</td><td rowspan="3">2 mois après décision de modification ou réception des éléments (plan régional par expl).</td></tr>
<tr><td>Plan de réseau - Carte Trio</td></tr>
<tr><td>Plan de réseau - Carte Quatro (carte Trio + Plan de quartier + principaux tarifs au départ de la gare concernée)</td></tr>
</table>

Reporting
L'indicateur est fourni trimestriellement et annuellement au STIF.

A bord :
Service de référence :
Dans chaque voiture, le voyageur trouve les informations permanentes suivantes, lisibles et à jour :

- à l'intérieur de la voiture :
  - le plan de la ligne, avec indication des correspondances avec les lignes Métro, RER et autres réseaux ferrés (lignes ferroviaires et grandes lignes),
  - le plan région.

- à l'extérieur de la voiture :
  - si l'équipement est existant sur la face avant ou latérale, le code mission ou la destination est affiché.

Périmètre de la mesure :
Ensemble des voitures ferrées SNCF, des 13 lignes ferroviaires et de la ligne de Tram-Train.

Objectif de conformité :

Borne inférieure	**Objectif**	**Borne supérieure**
-2	1° année : 94 2° année : 95 3° et 4° année : 96	+2

Montant des bonus-malus :
Le montant global du bonus malus maximal s'élève à 400 000€.
Le montant du bonus malus maximum est calculé au global du réseau Transilien.

Méthode de mesure :
La mesure se fait par visite d'un client mystère ; l'enquêteur relève à l'arrivée de la rame (extérieur), puis lors de sa présence à bord d'une voiture les éléments identifiés. Les mesures et relevés portent sur les matériels de l'ensemble des lignes chaque mois, sur la base de 300 mesures par mois.

Calcul de la note :
Le taux de conformité est calculé en pourcentage en rapportant le nombre d'observations conformes au service de référence, au nombre d'observations. Un élément est non conforme dès lors qu'un des critères observés est non-conforme.

Reporting
L'indicateur est fourni trimestriellement et annuellement au STIF.

2 – information dynamique en situation normale

En gares -et à quais:

Service de référence :
L'information en gare est conforme lorsqu'elle est disponible, lisible et pertinente:
- information sur les prochains passages en gares,
- information de prochains passages (en temps d'attente/heure de passage) et embarquements à quais en visuel,
- Information sur l'état trafic en gares selon le PQI (écrans trafic)

Périmètre de la mesure :
Ensemble des équipements en gares, en fonction de l'équipement des gares, des lignes ferrées SNCF, soit 13 lignes ferroviaires.

Objectif de conformité :

Borne inférieure	Objectif	Borne supérieure
Objectif -2	Moyenne 6 mois	Objectif +2

Montant des bonus-malus :
Le montant global du bonus malus maximal s'élève à 800 000€.
Le montant du bonus malus maximum est calculé au global du réseau Transilien.

Méthode de mesure :
La mesure se fait selon des modalités différentes selon le critère mesuré.
Pour la disponibilité, la mesure se fait par les mesures du tour de gare, selon la périodicité de vérification des équipements prioritaires soit une fois par jour d'ouverture pour les gares de niveaux de service 1 à 4 ou deux fois par semaine pour les gares de niveau de service 5, un agent de la gare vérifie la disponibilité de l'équipement:

- le service est disponible lorsque l'écran est allumé et qu'il présente le service horloge (+ ou – 2 mn), avec la présence d'une ligne contenant code mission, destination, un temps d'attente ou horaire de passage visible, en fonction du type d'équipement.

Pour la pertinence, la mesure se fait par visite d'un client mystère. Les mesures et relevés sont établis à partir d'une grille qui mesure :

- La justesse de l'horaire (ou temps d'attente) estimé du train à emprunter (intervalle de conformité – 2 mn, + 2 mn)

- La réactualisation de l'horaire (ou temps d'attente) du train à emprunter
    - Si l'horaire est réactualisé une ou plusieurs fois avant qu'il ne soit passé, la justesse est mesurée sur le nouveau temps d'attente
    - Si l'horaire est réactualisé après qu'il a été passé, alors la mesure est jugée non conforme

- Si le train à emprunter n'est pas affiché et qu'il n'y a pas de message de perturbation le concernant, alors la mesure est jugée non conforme

Chaque gare est enquêtée une fois par mois par un client mystère selon un parcours naturel pour accéder au train. Au moins un écran de chaque type présent est contrôlé aux accès et à quai.

Calcul de la note :
Les taux de conformité de la disponibilité et de la pertinence sont calculés en pourcentage en rapportant le nombre d'observations conformes au service de référence au nombre d'observations. La note globale, représentant la fiabilité de l'information, est calculée en multipliant le taux de disponibilité et le taux de pertinence.

Exonérations :
Exonération des équipements ou affichages non observables lors de certaines phases de travaux (projets gares notamment), phases pendant lesquelles certains éléments ou équipements deviennent inaccessibles et donc non utilisables pour les clients.

Reporting
L'indicateur est fourni trimestriellement et annuellement au STIF.

A bord :

Service de référence :
L'information dans les rames est conforme lorsqu'elle est disponible, lisible et pertinente (pour les matériels équipés):

- information voyage en cours sous forme visuelle (écran ou PLD)
- information voyage en cours sous forme sonore

La pertinence s'entend comme l'indication correcte du prochain arrêt.

Périmètre de la mesure :
Matériels de l'ensemble des lignes RER et ferrées (y compris T4), en fonction de leur équipement.
Le périmètre de la mesure ne prend pas en compte les matériels RIB-RIO.

Objectif de conformité :

Borne inférieure	objectif	Borne supérieure
Objectif -2	Moyenne 6 mois	Objectif +2

Montant des bonus-malus :
Le montant global du bonus malus maximal s'élève à 800 000€.
Le montant du bonus malus maximum est calculé au global du réseau Transilien.

Méthode de mesure :
La mesure se fait par visite d'un client mystère ; l'enquêteur relève lors de sa présence à bord d'une voiture la conformité du service de référence. Les mesures et relevés portent sur les matériels de l'ensemble des lignes équipées ; chaque mois, 130 mesures sont réalisées, selon un échantillon représentatif du taux d'équipement des parcs.
Le parc d'une ligne est intégré à la mesure, pour un type de matériel, dès qu'il est entièrement équipé.

Calcul de la note :
Le taux de conformité est calculé en pourcentage en rapportant le nombre d'observations conformes au service de référence au nombre d'observations.
Une observation est non conforme dès lors qu'un des critères est non conforme.

Reporting
L'indicateur est fourni trimestriellement et annuellement au STIF.

3 – information en situation perturbée prévue hors grève

En gare (salle et quais):

Service de référence :
Lors d'une perturbation prévue, autre qu'une grève, sur le réseau ferré (perturbations prévues listées sur le site transilien.com du type travaux programmés ou manifestations), entraînant un arrêt d'exploitation total ou partiel d'une ligne, les voyageurs sont informés dans les gares ou stations, par affichage et/ou support dynamique et/ou message sonore, de l'origine, la nature, le début et la fin prévisionnelle de la perturbation.

Cette information est réalisée au moins 24 heures avant la perturbation lorsque celle-ci est connue de la SNCF depuis au moins 72 heures.

Périmètre de la mesure :
Ensemble des gares et stations ferrées SNCF, des 13 lignes ferroviaires et de la ligne de Tram-Train.
Pour les perturbations supérieures à 24 heures.

Objectif de conformité :

Borne inférieure	Objectif	Borne supérieure
94	96	98

Montant des bonus-malus :
Le montant global du bonus malus maximal s'élève à 450 000€.
Le montant du bonus malus maximum est calculé au global du réseau Transilien.

Méthode de mesure :
A partir des évènements présents sur les sites à distance de la SNCF, la mesure se fait par visite d'un client mystère.
Un tiers des gares impactées sur une ligne concernée par une période de travaux est contrôlé. Au minimum, six mesures par an sont réalisées par ligne, sauf pour les lignes qui auraient moins de six périodes de travaux dans l'année.

Calcul de la note :
Le taux de conformité est calculé par le rapport du nombre de mesures conformes (affichage ou visuel) et du nombre d'observations réalisées.

Reporting
L'indicateur est fourni trimestriellement et annuellement au STIF.

4 – information en situation perturbée imprévue :

Service de référence :
L'information en gare, en station et à bord est conforme lorsqu'elle est disponible, lisible ou audible, et pertinente (fiable, précise et complète ; cause, délai prévu de retour à la normale, éventuels itinéraires alternatifs):

- Information sonore sur la perturbation avec répétition
- Information présente sur les écrans dynamiques ou les écrans trafic
- Présence de personnel en gare/station, avec proposition d'itinéraires alternatifs sur les lieux de forte perturbation

Périmètre de la mesure :
Ensemble des lignes ferrées SNCF, des 13 lignes ferroviaires et de la ligne de Tram-Train.

Objectif de conformité :

Borne inférieure	Objectif	Borne supérieure
Objectif -2	Moyenne 6 mois	Objectif +2

Montant des bonus-malus :
Le montant global du bonus malus maximal s'élève à 1 200 000€.
Le montant du bonus malus maximum est calculé au global du réseau Transilien.

Méthode de mesure :
Enquête téléphonique permanente menée auprès des clients réguliers de chacune des lignes Transilien (au minimum 3 000 clients interrogés par an).
Les clients sont interrogés sur les situations perturbées subies la veille et le jour même.
La mesure contrôle que le voyageur a reçu une information conforme au service de référence.
Les résultats à bord et en gare ou station seront distingués.

La méthode est représentative de l'ensemble des situations perturbées.

Pendant la durée du contrat, la SNCF s'engage par ailleurs à développer un suivi des process d'information en situation perturbée, et en particulier d'étudier des méthodes permettant de tracer l'information, afin d'en valider plus concrètement la pertinence de contenu.

Calcul de la note :
Le taux de réception d'une information est égal au nombre de clients interrogés, ayant subi une perturbation et ayant reçu au moins une information rapporté au nombre total de clients interrogés et ayant subi une perturbation.
Un coefficient de pondération est appliqué aux résultats : 60% sur le taux perçu de réception d'une information en gare et 40% sur le taux perçu à bord.

Reporting

L'indicateur est fourni trimestriellement et annuellement au STIF.

ANNEXE II-C-3
INDICATEURS RELATIFS A L'AMBIANCE

1– Accueil en gare

Service de référence

Afin de répondre aux attentes des voyageurs en gare, la SNCF met en place les conditions d'un bon accueil à travers, une relation commerciale et d'assistance de qualité, tout en garantissant une ambiance accueillante.

Périmètre de la mesure

L'indicateur porte sur l'ensemble des gares équipées de guichets et stations Transilien et sur les agents itinérants pour le T4.

Objectif de conformité

Borne inférieure	Objectif	Borne supérieure
92%	**95%**	98%

Montant total du bonus-malus

Le montant global du bonus malus maximal s'élève à 640 000€.

Méthode de mesure

La mesure se fait par visite d'un client mystère.
Le plan de sondage est représentatif du trafic voyageur par ligne, par gare ou station. Toute gare du réseau Transilien équipée d'un guichet est enquêtée.
Nombre d'enquêtes par gares :

- Gare de type 1, plus de 15 000 montants /jour : 3 enquêtes/mois,
- Gare de type 2, plus de 5000 montants par jour : 2 enquêtes/mois,
- Gare de type 3, moins de 5000 montants : 4 enquêtes/trimestre,
- Gare de type 4, moins de 1000 montants : 1 enquête/mois,
- Stations T4 : 10 enquêtes/mois pour l'ensemble de la ligne.

Calcul du taux de conformité

Le taux de conformité est égal au nombre de mesures conformes par rapport au nombre d'observations réalisées.

La grille de mesure est établie selon les attentes des voyageurs tenant compte du service de référence et mesure le taux de conformité du service selon le poids donné aux trois attentes majeures des voyageurs :

- Information de qualité : 24%
- Accès à une information de qualité : 10 %
- Posture de qualité : 66%

La grille de mesure comprend 27 items de mesure de la non-conformité du service au service de référence.

La grille de mesure est conçue de la manière suivante :

PERIMETRE		**Mesuré dans le cadre de l'accueil**
Relation commerciale	Titres	Oui
	Tarifs	Oui
	SAV	Oui
Relation d'assistance	Itinéraires	Oui
	Orientation	Oui
	Réponse à une situation de transport difficile (PMR, Poussettes, touristes ...)	Oui
	Réponse à une situation dangereuse ou d'urgence (accident, maladie, agression …)	Non
Ambiance des espaces	Netteté - propreté des guichets	Non
	Information voyageur	oui
	Affichage et de la signalisation	oui
Gestion de l'attente	Attente liée à l'achat de titre ou liée à une demande d'information	Oui
	Attente liée à un délai d'intervention	Non

Le périmètre de la mesure est repris partiellement sur le T4 en l'absence de guichet sur les stations.

Exonérations

Sont exonérés de la mesure :

- les jours de grèves en raison des difficultés à se déplacer et à réaliser les observations.
- les gares partiellement ou intégralement fermées au public pour travaux et ne disposant plus de guichets.

Reporting

L'indicateur est fourni, pour le réseau Transilien, trimestriellement et annuellement au STIF.

RESEAU FERRE	Obligations de service	Situation de référence SNCF	Situation non conforme SNCF	Objets de mesure
Annexe Confidentielle	Annexe Confidentielle	Annexe Confidentielle	. Annexe Confidentielle	Annexe Confidentielle

Annexe Confidentielle	**Annexe Confidentielle**	**Annexe Confidentielle**	**Annexe Confidentielle**	**Annexe Confidentielle**

Annexe Confidentielle	**Annexe Confidentielle**	**Annexe Confidentielle**	**Annexe Confidentielle**	**Annexe Confidentielle**

Annexe Confidentielle

Annexe Confidentielle

Annexe Confidentielle			**Annexe Confidentielle**		

284

2. délais d'assistance

Service de référence

Tout voyageur doit pouvoir s'adresser à un agent lors de son passage en gare. La situation est considérée comme non-conforme dès lors qu'aucun contact sonore ne peut être établi dans un délai de 3 minutes suivant la demande du voyageur lorsque la gare dispose d'une borne d'appel ou sinon, qu'aucun contact visuel ne peut être établi dans un délai élargi à 5 minutes. Le contact peut être réalisé soit directement, soit par borne d'appel.

Périmètre de la mesure

L'indicateur porte sur l'ensemble des gares du réseau Transilien dotées d'agents ou de borne d'appel.

Objectif de conformité

Assistance aux voyageurs par un agent dans un délai inférieur à 3 ou 5 minutes selon le niveau d'équipement	**90%**

Montant de la pénalité

La pénalité maximale annuelle est plafonnée à 250 000 €.

Ces pénalités ne s'appliquent qu'en cas de bonus sur l'indicateur Accueil en gare et sont prélevées sur le bonus annuel au titre de l'accueil en gare.

Méthode de mesure

La vérification de cette mise en relation est faite par l'enquêteur, à l'occasion de la mesure de l'accueil aux guichets.

Le client - enquêteur s'assure en premier lieu de la présence d'un agent au guichet et si ce n'est le cas, il se déplace en gare pour ces observations et commence alors à compter les 5 minutes jusqu'à trouver ou non un agent ou 3 minutes si contact par borne d'appel.

Calcul du taux de conformité

Le taux de conformité se calcule par le rapport entre le nombre d'observations conformes et le nombre total d'observations.

Calcul de la pénalité financière pour non respect du délai d'assistance aux voyageurs

En dessous de l'objectif annuel de 90%, un montant de pénalités est appliqué selon le seuil atteint. Le seuil minimal pris en compte pour le calcul des pénalités est fixé à 85%.

Le montant global des pénalités est plafonné à 250 000 € par an et est calculé au global du réseau Transilien.
L'application des pénalités est déterminée à partir des seuils suivants :
- 90% : pas de pénalité
- entre 89% et 89,9% : 50 000 €
- entre 88% et 88,9% : 100 000 €
- entre 87% et 87,9% : 150 000 €
- entre 86 et 86,9% : 200 000 €
- en dessous de 86% : 250 000 €

Reporting

L'indicateur est fourni trimestriellement et annuellement au STIF.

3. Propreté des gares

Service de référence

Afin de répondre aux attentes des voyageurs en gare, la SNCF assure le maintien de ses espaces nets, en tenant compte d'éléments liés au nettoyage au sens strict, mais aussi d'éléments de maintenance des équipements et supports d'information.
Le voyageur rencontre au cours de son parcours une gare ou des gares propre(s).

Périmètre de la mesure

Ensemble des gares/stations du réseau Transilien.

Objectif de conformité

Borne inférieure	Objectif	Borne supérieure
Objectif – 4	**2012 : Mesure 6 mois +1** **2013 : Mesure 6 mois +1** **2014 : mesure 6 mois+2** **2015 : mesure 6 mois +2**	Objectif + 4

Montant du bonus-malus

Le montant global du bonus malus maximal s'élève à 400 000 €.

Modalités de mise en place de l'indicateur

La SNCF ne disposant pas de données brutes sur ce service de référence, mettra en place cette nouvelle mesure à la date de signature du contrat +2 mois.
La SNCF réalisera une période d'étalonnage sur 6 mois afin de calculer le taux de conformité réalisé sur une période significative.

Méthode de mesure

Deux fois par an, une enquête est réalisée dans toutes les gares et stations du réseau. Chaque gare ou station est visitée deux fois en heures de pointe du matin et du soir sur la base d'une grille reprenant le service de référence. Les résultats sont exprimés en taux de conformité.

Calcul du taux de conformité

Le taux de conformité se calcule par le rapport entre le nombre d'items observés conformes et du nombre total d'items observés avec l'application d'un coefficient de pondération type « vision client » selon l'importance de l'item.

L'indicateur annuel est le taux de conformité moyen résultant des deux mesures annuelles.

La SNCF communiquera au STIF la grille de mesure de cet indicateur.

Exonérations
Les gares ou stations non accessibles aux voyageurs en raison de travaux ne sont pas mesurées.

Reporting
L'indicateur est fourni semestriellement et annuellement au STIF.

4. Propreté des trains

Service de référence

Afin de répondre aux attentes des voyageurs, la SNCF assure le maintien de ses espaces nets, en tenant compte d'éléments liés au nettoyage au sens strict, mais aussi d'éléments de maintenance des équipements et supports d'information, d'affichage et de maîtrise du territoire

Périmètre de la mesure

Ensemble des trains et tramways du réseau Transilien.

Objectif de conformité

Borne inférieure	**Objectif**	Borne supérieure
Objectif – 4	**2012 : Mesure 6 mois +2** **2013 : Mesure 6 mois +3** **2014 : Mesure 6 mois +4** **2015 : Mesure 6 mois +5**	Objectif + 4

Montant du bonus-malus

Le montant global du bonus malus maximal s'élève à 400 000 €.

Modalités de mise en place de l'indicateur

La SNCF ne disposant pas de données brutes sur ce service de référence, mettra en place cette nouvelle mesure à la date de signature du contrat +2 mois.
La SNCF réalisera une période d'étalonnage sur 6 mois afin de calculer le taux de conformité réalisé sur une période significative.

Méthode de mesure

Deux fois par an, une enquête est réalisée sur 800 voitures soit le cinquième du parc. Les voitures sont contrôlées aléatoirement dans les trains ou tramways sélectionnés. Les mesures ont lieu en heures de pointe du matin et du soir. Les résultats sont exprimés en taux de conformité.

Calcul du taux de conformité

Le taux de conformité se calcule par le rapport entre le nombre d'items observés conformes et du nombre total d'items observés avec l'application d'un coefficient de pondération type « vision client » selon l'importance de l'item.

L'indicateur annuel est le taux de conformité moyen résultant des deux mesures annuelles.

La SNCF communiquera au STIF la grille de mesure de cet indicateur.

Reporting

L'indicateur est fourni semestriellement et annuellement au STIF.

5. Disponibilité des bornes d'alarmes

Service de référence
Les interphones d'appel voyageurs fonctionnent dans toutes les gares du réseau Transilien ouvertes au service voyageur.

Les interphones d'appel voyageurs sont reliés à un autocommutateur qui gère la liaison téléphonique. L'appel aboutit au Centre de gestion des alarmes.

La SNCF fournira au STIF l'architecture du système.
Au 31 décembre 2011, le nombre de bornes d'alarme s'élève à 1119.

Le voyageur rencontre lors de son parcours en gare ou en station, une borne d'alarme en fonctionnement, lui permettant d'être en relation avec le Centre de Gestion des Appels (CGA).

Cet indicateur reprend l'ensemble du système RETA (réseau de téléassistance) car c'est bien l'ensemble du circuit (bornes, réseau et postes opérateurs) qui doit fonctionner pour rendre le service de référence.

Périmètre de la mesure

L'ensemble des gares ou stations équipées sur le réseau Transilien.

Objectif de conformité

Borne inférieure	Objectif	Borne supérieure
93 %	**96%**	99%

Montant total du bonus-malus

Le montant du bonus malus maximum est calculé au global du réseau Transilien.

Le montant global du bonus malus maximal s'élève à 80 000 €.

Méthode de mesure

Le centre de GMS Transilien supervise l'ensemble des demandes d'intervention en cas d'indisponibilité ou dysfonctionnement de ces équipements.

3 entités peuvent signaler des demandes d'intervention :

- lors des tours de gare, l'agent va signaler la non conformité de l'équipement concernant sa présence au lieu d'implantation et son état général (dégradation, taguée…).
- le CNSET, superviseur technique, détecte en temps réel un équipement déconnecté ou HS,
- le Centre de Gestion des Appels (CGA) réalise des tests à distance pour vérifier le fonctionnement de l'équipement, au moins tous les 15 jours, et signale les éventuelles anomalies qui ne pourraient être détectées dans les 2 cas précédents (anomalie sonore par exemple).

En cas de dysfonctionnement des équipements, la mesure repose sur la passation de dépêches par les agents des 3 entités décrites ci-dessus au centre GMS.

Calcul du taux de conformité

- Soit T0 : l'heure et la date de constat du dysfonctionnement par la GMS,
- Soit TF : l'heure et la date de remise en service par le mainteneur,
- Soit TA : la somme des temps d'arrêt (TF-T0)
- Soit TBF : le temps de fonctionnement théorique des équipements concernés égal à 16h par jour, plus une heure pour les prolongements de service.

La disponibilité technique DT est calculée de la manière suivante :

$$DT = (TBF-TA)/TBF$$

Les résultats sont exprimés en pourcentage de disponibilité des équipements.

Exonérations

Sont exonérées de la mesure :
- les équipements situés dans les gares partiellement ou intégralement fermées au public pour travaux.

Reporting

Cet indicateur est fourni trimestriellement et annuellement au STIF.

6. Disponibilité de la vidéoprotection

Service de référence

Le voyageur rencontre lors de son parcours une caméra de vidéoprotection en fonctionnement. Cet indicateur reprend le suivi du fonctionnement des caméras fixes installées sur les quais et cheminements des voyageurs. Ce suivi permet de contrôler le fonctionnement de l'ensemble du circuit (caméra, réseau, visualisation et enregistrement des images).

Au 31 décembre 2011, 240 gares sont équipées d'un système de vidéoprotection, représentant 5628 caméras. D'ici la fin du présent contrat, toutes les gares du réseau Transilien seront équipées et le nombre de caméras sera porté à environ 8000.
Toutes les caméras sont reliées à des cœurs de réseau situés dans les grandes gares de Paris, reliés eux-mêmes à un site de stockage centralisé des images.

Les images sont retransmises à différents services SNCF :
- pour les besoins sûreté, au centre de gestion des appels (CGA) et au PC national Sûreté;
- pour les besoins de l'exploitation ferroviaire, aux Centres Opérationnels Transilien et aux points d'information voyageurs IDF de chaque ligne.

A la demande du STIF, la SNCF pourra fournir le dimensionnement du parc de caméras par lignes, et son évolution sur la durée du contrat.

Périmètre de la mesure

L'indicateur porte sur l'ensemble des gares ou stations équipées sur le réseau Transilien.

Objectif de conformité

Borne inférieure	Objectif	Borne supérieure
92%	**95%**	98%

Montant total du bonus-malus

Le montant du bonus malus maximum est calculé au global du réseau Transilien.

Le montant global du bonus malus maximal s'élève à 80 000 €.

Méthode de mesure

Le centre de GMS Transilien supervise l'ensemble des demandes d'intervention en cas d'indisponibilité ou dysfonctionnement de ces équipements.

3 entités peuvent signaler des demandes d'intervention :

- lors des tours de gare, l'agent va signaler la non conformité de l'équipement concernant sa présence au lieu d'implantation et son état général (dégradation, taguée…).
- le CNSET, superviseur technique, détecte en temps réel un équipement déconnecté ou HS,
- le Centre de Gestion des Appels (CGA) réalise des tests à distance pour vérifier le fonctionnement de l'équipement, au moins tous les 15 jours, et signale les éventuelles anomalies qui ne pourraient être détectées dans les 2 cas précédents (images floues ou mal exposées ne permettant pas l'identification d'une personne).

En cas de dysfonctionnement des équipements, la mesure repose sur la passation de dépêches par les agents des 3 entités décrites ci-dessus au centre GMS.

Calcul du taux de conformité

- Soit T0 : l'heure et la date de constat du dysfonctionnement,
- Soit TF : l'heure et la date de remise en service par le mainteneur,
- Soit TA : la somme des temps d'arrêt (TF-T0)
- Soit TBF : le temps de fonctionnement théorique des équipements concernés égal à 16h par jour, plus une heure pour les prolongements de service.

La disponibilité technique DT est calculée de la manière suivante :

$$DT = (TBF-TA)/TBF$$

Les résultats sont exprimés en pourcentage de disponibilité des équipements.

Exonérations

Sont exonérées de la mesure :
- les équipements situés dans les gares partiellement ou intégralement fermées au public pour travaux.

Reporting

Cet indicateur est transmis au STIF à fréquence trimestrielle et annuelle.

ANNEXE II C 4
INDICATEURS RELATIFS A L'ACCESSIBILITE

1. Disponibilité des équipements de confort Escaliers mécaniques dans les gares du réseau Transilien

Service de référence

Lorsqu'un voyageur se présente devant un escalier mécanique qui relève de la ligne, l'appareil fonctionne.

Périmètre de la mesure

Ensemble des gares du réseau Francilien

Objectif de conformité

Borne inférieure	Objectif	Borne supérieure
95%	97%	99 %

Montant du bonus-malus

510 000 euros

Méthode de mesure

La mesure est faite par les agents présents dans les stations ou gares dans le cadre des tours de gare :

- une fois par jour d'ouverture dans les gares de niveau 1 à 4 ;
- deux fois par semaine dans les gares de niveau 5.

L'agent de la gare vérifie si les escaliers mécaniques fonctionnent correctement et transmet les informations au centre de GMS Transilien qui actualise alors la liste des disponibilités des équipements par gare.

En cas d'absence de relevé, l'équipement est présumé non disponible.

Par ailleurs, si l'équipement tombe en panne ou est remis en service au cours de la journée, l'agent le signale au centre de GMS, qui actualise la liste des disponibilités.

L'état de chaque équipement est caractérisé par le relevé de sa disponibilité « fonctionne / ne fonctionne pas ».

Calcul du taux de disponibilité

Le temps de disponibilité de l'équipement est calculé par la différence entre le temps de disponibilité théorique, soit 16 heures par jour, et le temps d'arrêt de l'équipement estimé à partir des mesures GMS.

Les cas exonératoires n'entrent pas dans ce calcul.

Exonérations

Sont exonérés de la mesure :

- les appareils situés dans des stations ou des gares partiellement ou intégralement fermées au public pour travaux ;
- les appareils immobilisés pour renouvellement, rénovation ou révisions générales

La liste nominative des appareils qui, au cours de l'année n+1, seront renouvelés, rénovés, ou feront l'objet de révisions générales, sera communiquée au STIF avant le 30 octobre de l'année n.

- les appareils n'ayant pas été mis en service les jours de grève pour des raisons de sécurité ;
- les appareils propriété de RFF dont la remise en service nécessite une participation financière de RFF.

Périodicité du reporting

Cet indicateur est transmis au STIF à une fréquence trimestrielle et annuelle.

2. Disponibilité des équipements de confort ascenseurs dans les gares du réseau Transilien

Service de référence

Lorsqu'un voyageur se présente devant un ascenseur qui relève de la ligne, l'appareil fonctionne.

Les ascenseurs des gares du réseau Transilien déclarées accessibles UFR niveau 1 à 4 ne rentrent pas dans cet indicateur : ils sont mesurés par l'indicateur « disponibilité des équipements d'accessibilité ».

Périmètre de la mesure

Ensemble des gares du réseau Francilien

Objectif de conformité

Borne inférieure	Objectif	Borne supérieure
95%	97 %	99 %

Montant du bonus-malus

130 000 euros

Méthode de mesure

La mesure est faite par les agents présents dans les stations ou gares dans le cadre des tours de gare :

- une fois par jour d'ouverture dans les gares de niveau 1 à 4 ;
- deux fois par semaine dans les gares de niveau 5.

L'agent de la gare vérifie si les escaliers mécaniques fonctionnent correctement et transmet les informations au centre de GMS Transilien qui actualise alors la liste des disponibilités des équipements par gare.

En cas d'absence de relevé, l'équipement est présumé non disponible.

Par ailleurs, si l'équipement tombe en panne ou est remis en service au cours de la journée, l'agent le signale au centre de GMS, qui actualise la liste des disponibilités.

L'état de chaque équipement est caractérisé par le relevé de sa disponibilité « fonctionne / ne fonctionne pas ».

Calcul du taux de disponibilité

Le temps de disponibilité de l'équipement est calculé par la différence entre le temps de disponibilité théorique, soit 16 heures par jour, et le temps d'arrêt de l'équipement estimé à partir des mesures GMS.Les cas exonératoires n'entrent pas dans ce calcul.

Exonérations

Sont exonérés de la mesure :

- les appareils situés dans des stations ou des gares partiellement ou intégralement fermées au public pour travaux
- les appareils immobilisés pour renouvellement, rénovation ou révisions générales
  La liste nominative des appareils qui, au cours de l'année n+1, seront renouvelés, rénovés, ou feront l'objet de révisions générales, sera communiquée au STIF avant le 30 octobre de l'année n.
- les appareils n'ayant pas été mis en service les jours de grève pour des raisons de sécurité ;
- les appareils propriété de RFF dont la remise en service nécessite une participation financière de RFF.

Périodicité du reporting

Cet indicateur est transmis au STIF à une fréquence trimestrielle et annuelle.

3. Disponibilité des équipements d'accessibilité dans les gares du réseau Transilien

Service de référence

Lorsqu'un voyageur se présente devant un ascenseur qui relève de la ligne, l'appareil fonctionne.

Les ascenseurs et les escaliers mécaniquesdes gares du réseau Transilien non déclarées accessibles UFR n'entrent pas dans cet indicateur : ils sont mesurés par les indicateurs « disponibilité des équipements de confort ».

Périmètre de la mesure

Ensemble des gares du réseau Francilien déclarées accessibles UFR 1 à 4.

Objectif de conformité

Borne inférieure	Objectif	Borne supérieure
95 %	97 %	99 %

Montant du bonus-malus

640 000 euros

Méthode de mesure

La mesure est faite par les agents présents dans les stations ou gares dans le cadre des tours de gare :

- une fois par jour d'ouverture dans les gares de niveau 1 à 4 ;
- deux fois par semaine dans les gares de niveau 5.

L'agent de la gare vérifie si les escaliers mécaniques fonctionnent correctement et transmet les informations au centre de GMS Transilien qui actualise alors la liste des disponibilités des équipements par gare.

En cas d'absence de relevé, l'équipement est présumé non disponible.

Par ailleurs, si l'équipement tombe en panne ou est remis en service au cours de la journée, l'agent le signale au centre de GMS, qui actualise la liste des disponibilités.

L'état de chaque équipement est caractérisé par le relevé de sa disponibilité « fonctionne / ne fonctionne pas ».

Calcul du taux de disponibilité

Le temps de disponibilité de l'équipement est calculé par la différence entre le temps de disponibilité théorique, soit 16 heures par jour, et le temps d'arrêt de l'équipement estimé à partir des mesures GMS.

Les cas exonératoires n'entrent pas dans ce calcul.

Exonérations

Sont exonérés de la mesure :
- les appareils situés dans des stations ou des gares partiellement ou intégralement fermées au public pour travaux
- les appareils immobilisés pour renouvellement, rénovation ou révisions générales
  La liste nominative des appareils qui, au cours de l'année n+1, seront renouvelés, rénovés, ou feront l'objet de révisions générales, sera communiquée au STIF avant le 30 octobre de l'année n.
- les appareils n'ayant pas été mis en service les jours de grève pour des raisons de sécurité ;
- les appareils propriété de RFF dont la remise en service nécessite une participation financière de RFF.

Périodicité du reporting

Cet indicateur est transmis au STIF à une fréquence trimestrielle et annuelle.

4. Délai de remise en service en cas de pannes des équipements de confort escaliers mécaniques des gares du réseau Transilien

Service de référence

Les pannes courantes doivent être réparées dans un délai maximum de 48 heures à compter de leur signalement.

Périmètre de la mesure

Ensemble des gares du réseau Transilien

Objectif de conformité délai de remise en service des équipements de confort

Borne inférieure	Objectif	Borne supérieure
91,5 %	95 %	98,5 %

Montant du bonus-malus

130 000 euros

Méthode de mesure

Les engagements sur le délai de remise en service des équipements sont mesurés à partir de la mesure de l'indicateur de disponibilité dans l'outil GMS.

Calcul du taux

Le délai de remise en service de l'appareil est calculé par la différence entre l'heure de remise en service de l'équipement et l'heure du constat de la panne courante.

Les remises en service réalisées dans un délai de 48h seront considérées comme des mesures conformes.

Les remises en service non réalisées dans un délai de 48h seront considérées comme des mesures non-conformes.

Le taux de conformité du délai de remise en service est égal au rapport entre le nombre de mesures conformes (le nombre de remises en service réalisées sous 48h) et le nombre total de mesures (le nombre de pannes courantes).

Reporting

Cet indicateur est transmis à une fréquence trimestrielle et annuelle au STIF.

5. Délai de remise en service en cas de pannes des équipements de confort ascenseurs des gares du réseau Transilien

Service de référence

Les pannes courantes doivent être réparées dans un délai maximum de 48 heures à compter de leur signalement.

Périmètre de la mesure

Ensemble des gares du réseau Transilien

Objectif de conformité délai de remise en service des équipements de confort

Borne inférieure	Objectif	Borne supérieure
91,5 %	95 %	98,5 %

Montant du bonus-malus

30 000 euros

Méthode de mesure

Les engagements sur le délai de remise en service des équipements sont mesurés à partir de la mesure de l'indicateur de disponibilité dans l'outil GMS.

Calcul du taux

Le délai de remise en service de l'appareil est calculé par la différence entre l'heure de remise en service de l'équipement et l'heure du constat de la panne courante.

Les remises en service réalisées dans un délai de 48h seront considérées comme des mesures conformes.

Les remises en service non réalisées dans un délai de 48h seront considérées comme des mesures non-conformes.

Le taux de conformité du délai de remise en service est égal au rapport entre le nombre de mesures conformes (le nombre de remises en service réalisées sous 48h) et le nombre total de mesures (le nombre de pannes courantes).

Reporting

Cet indicateur est transmis à une fréquence trimestrielle et annuelle au STIF.

6. Délai de remise en service en cas de pannes des équipements d'accessibilité des gares du réseau Transilien

Service de référence

Les pannes courantes doivent être réparées dans un délai maximum de 48 heures à compter de leur signalement.

Périmètre de la mesure

Ensemble des gares accessibles du réseau Transilien

Objectif de conformité délai de remise en service des équipements de confort

Borne inférieure	Objectif	Borne supérieure
91,5 %	95 %	98 %

Montant du bonus-malus

160 000 euros

Méthode de mesure

Les engagements sur le délai de remise en service des équipements sont mesurés à partir de la mesure de l'indicateur de disponibilité dans l'outil GMS.

Calcul du taux

Le délai de remise en service de l'appareil est calculé par la différence entre l'heure de remise en service de l'équipement et l'heure du constat de la panne courante.

Les remises en service réalisées dans un délai de 48h seront considérées comme des mesures conformes.

Les remises en service non réalisées dans un délai de 48h seront considérées comme des mesures non-conformes.

Le taux de conformité du délai de remise en service est égal au rapport entre le nombre de mesures conformes (le nombre de remises en service réalisées sous 48h) et le nombre total de mesures (le nombre de pannes courantes).

Reporting

Cet indicateur est transmis à une fréquence trimestrielle et annuelle au STIF.

7. Délai d'information en cas de pannes des équipements de confort escaliers mécaniques des gares du réseau Transilien

Service de référence

Toutes les pannes d'équipements doivent faire l'objet d'une information standard immédiate mentionnant leur prise en compte par la SNCF, l'intervention prochaine d'un mainteneur ainsi que la communication d'une date prévisionnelle de remise en service dans les 48 h.

Les pannes ne pouvant pas être réparées dans un délai de 48 heures, doivent faire l'objet d'une information à destination des voyageurs sur le non fonctionnement de l'équipement et sa date prévisionnelle de remise en service dans un délai de 48h à compter de leur signalement.

Périmètre de la mesure

Ensemble des gares du réseau Transilien

Méthode de mesure

La mesure est faite par les agents présents dans les stations ou gares dans le cadre des tours de gare :

- une fois par jour d'ouverture dans les gares de niveau 1 à 4 ;
- deux fois par semaine dans les gares de niveau 5.

L'agent relève l'état de service de l'appareil. Dès lors que l'équipement est signalé hors service, l'agent relève systématiquement la présence de l'affiche ou non, conformément au service de référence dont la présence de la date de remise en état annoncée pour les pannes de plus de 48 h.

Chaque défaut d'information est considéré non conforme.

Exonérations

- les appareils situés dans des stations ou des gares partiellement ou intégralement fermées au public pour travaux ;
- les appareils n'ayant pas été mis en service les jours de grève pour des raisons de sécurité.

Mise en place de l'indicateur

La SNCF s'engage à mettre en place l'indicateur dans un délai maximal de six mois.

Pour les grandes gares nationales (Paris Gare de Lyon, Paris Est, Paris Saint Lazare, Paris Nord, Pariz Austerlitz, Paris Montparnasse, Charles de Gaulle 2), la SNCF étudiera la possibilité d'inclure la mesure dans le tour de gare dans le même délai. En cas d'impossibilité, une enquête client mystère sera mise en place dans un délai maximal de six mois, selon le plan de sondage accueil. Dans ce cas, la SNCF s'engage à étudier la faisabilité du tour de gare pour le prochain contrat.

Calcul du taux de conformité

Le taux de conformité est le rapport du nombre d'observations conformes sur le nombre d'observations réalisées.

Calcul de la pénalité financière pour défaut d'information sur la prise en compte des pannes de moins de 48 h ainsi que des délais de réparations des pannes de plus de 48 h

En dessous de l'objectif annuel de 95%, un montant de pénalités est appliqué selon le seuil atteint. Le seuil minimal pris en compte pour le calcul des pénalités est fixé à 90%.

Le montant global des pénalités est plafonné à 60 000 € par an et est calculé au global du réseau Transilien.

L'application des pénalités est déterminée à partir des seuils suivants :

- 95% : pas de pénalité
- entre 94% et 94,9% : 10 000 €
- entre 93% et 93,9% : 20 000 €
- entre 92% et 92,9% : 30 000 €
- entre 91% et 91,9% : 40 000 €
- entre 90 et 90.9% : 50 000 €
- en dessous de 89,9% : pénalités maximum 60 000 €.

Reporting

Cet indicateur est transmis à une fréquence trimestrielle et annuelle au STIF.

8. Délai d'information en cas de pannes des équipements de confort Ascenseurs des gares du réseau Transilien

Service de référence

Toutes les pannes d'équipements doivent faire l'objet d'une information standard immédiate mentionnant leur prise en compte par la SNCF, l'intervention prochaine d'un mainteneur ainsi que la communication d'une date prévisionnelle de remise en service dans les 48 h.

Les pannes ne pouvant pas être réparées dans un délai de 48 heures, doivent faire l'objet d'une information à destination des voyageurs sur le non fonctionnement de l'équipement et sa date prévisionnelle de remise en service dans un délai de 48h à compter de leur signalement.

Périmètre de la mesure

Ensemble des gares du réseau Transilien

Méthode de mesure

La mesure est faite par les agents présents dans les stations ou gares dans le cadre des tours de gare :

- une fois par jour d'ouverture dans les gares de niveau 1 à 4 ;
- deux fois par semaine dans les gares de niveau 5.

L'agent relève l'état de service de l'appareil. Dès lors que l'équipement est signalé hors service, l'agent relève systématiquement la présence de l'affiche ou non, conformément au service de référence dont la présence de la date de remise en état annoncée pour les pannes de plus de 48 h.

Chaque défaut d'information est considéré non conforme.

Exonérations

- les appareils situés dans des stations ou des gares partiellement ou intégralement fermées au public pour travaux ;
- les appareils n'ayant pas été mis en service les jours de grève pour des raisons de sécurité.

Mise en place de l'indicateur

La SNCF s'engage à mettre en place l'indicateur dans un délai maximal de six mois.

Pour les grandes gares nationales (Paris Gare de Lyon, Paris Est, Paris Saint Lazare, Paris Nord, Pariz Austerlitz, Paris Montparnasse, Charles de Gaulle 2), la SNCF étudiera la possibilité d'inclure la mesure dans le tour de gare dans le même délai. En cas d'impossibilité, une enquête client mystère sera mise en place dans un délai maximal de six mois, selon le plan de sondage accueil. Dans ce cas, la SNCF s'engage à étudier la faisabilité du tour de gare pour le prochain contrat.

Calcul du taux de conformité

Le taux de conformité est le rapport du nombre d'observations conformes sur le nombre d'observations réalisées.

Calcul de la pénalité financière pour défaut d'information sur la prise en compte des pannes de moins de 48 h ainsi que des délais de réparations des pannes de plus de 48 h

En dessous de l'objectif annuel, un montant de pénalités est appliqué selon le seuil atteint. Le seuil minimal pris en compte pour le calcul des pénalités est fixé à 90%.

Le montant global des pénalités est plafonné à 15 000 € par an et est calculé au global du réseau Transilien.

L'application des pénalités est déterminée à partir des seuils suivants :
- 95% : pas de pénalité
- entre 94% et 94,9% : 2 500 €
- entre 93% et 93,9% :5 000 €
- entre 92% et 92,9% : 7 500 €
- entre 91% et 91,9% : 10 000 €
- entre 90 et 90.9% : 12 500 €
- en dessous de 89,9% : pénalités maximum 15 000 €.

Reporting

Cet indicateur est transmis à une fréquence trimestrielle et annuelle au STIF.

9. Délai d'information en cas de pannes des équipements d'accessibilité des gares du réseau Transilien

Service de référence

Toutes les pannes d'équipements doivent faire l'objet d'une information standard immédiate mentionnant leur prise en compte par la SNCF, l'intervention prochaine d'un mainteneur ainsi que la communication d'une date prévisionnelle de remise en service dans les 48 h.

Les pannes ne pouvant pas être réparées dans un délai de 48 heures, doivent faire l'objet d'une information à destination des voyageurs sur le non fonctionnement de l'équipement et sa date prévisionnelle de remise en service dans un délai de 48h à compter de leur signalement.

Périmètre de la mesure

Ensemble des gares accessibles du réseau Transilien

Méthode de mesure

La mesure est faite par les agents présents dans les stations ou gares dans le cadre des tours de gare :
- une fois par jour d'ouverture dans les gares de niveau 1 à 4 ;
- deux fois par semaine dans les gares de niveau 5.

L'agent relève l'état de service de l'appareil. Dès lors que l'équipement est signalé hors service, l'agent relève systématiquement la présence de l'affiche ou non, conformément au service de référence dont la présence de la date de remise en état annoncée pour les pannes de plus de 48 h.

Chaque défaut d'information est considéré non conforme.

Exonérations

- les appareils situés dans des stations ou des gares partiellement ou intégralement fermées au public pour travaux ;
- les appareils n'ayant pas été mis en service les jours de grève pour des raisons de sécurité.

Mise en place de l'indicateur

La SNCF s'engage à mettre en place l'indicateur dans un délai maximal de six mois.

Pour les grandes gares nationales (Paris Gare de Lyon, Paris Est, Paris Saint Lazare, Paris Nord, Pariz Austerlitz, Paris Montparnasse, Charles de Gaulle 2), la SNCF étudiera la possibilité d'inclure la mesure dans le tour de gare dans le même délai. En cas d'impossibilité, une enquête client mystère sera mise en place dans un délai maximal de six mois, selon le plan de sondage accueil. Dans ce cas, la SNCF s'engage à étudier la faisabilité du tour de gare pour le prochain contrat.

Calcul du taux de conformité

Le taux de conformité est le rapport du nombre d'observations conformes sur le nombre d'observations réalisées.

Calcul de la pénalité financière pour défaut d'information sur la prise en compte des pannes de moins de 48 h ainsi que des délais de réparations des pannes de plus de 48 h

En dessous de l'objectif annuel, un montant de pénalités est appliqué selon le seuil atteint. Le seuil minimal pris en compte pour le calcul des pénalités est fixé à 90%.

Le montant global des pénalités est plafonné à 75 000 € par an et est calculé au global du réseau Transilien.

L'application des pénalités est déterminée à partir des seuils suivants :

- 95% : pas de pénalité
- entre 94% et 94,9% : 12 500 €
- entre 93% et 93,9% : 25 000 €
- entre 92% et 92,9% : 37 500 €
- entre 91% et 91,9% : 50 000 €
- entre 90 et 90.9% : 62 500 €
- en dessous de 90,9% : pénalités maximum 75 000 €.

Reporting

Cet indicateur est transmis à une fréquence trimestrielle et annuelle au STIF.

ANNEXE II.C.5
VENTE

2.5.1 – Disponibilité des Automates Rapides Transilien

Service de référence
Lorsqu'un voyageur se présente devant un appareil distributeur de titres, cet appareil fonctionne correctement et un titre de transport est délivré au voyageur.

Périmètre de la mesure
L'indicateur porte sur l'ensemble des gares du réseau Transilien.

Objectif de conformité

Borne inférieure	Objectif	Borne supérieure
93%	**96%**	99%

Montant total du bonus-malus
Le montant global du bonus malus maximal s'élève à 175 000 €.
Le montant du bonus malus maximum est calculé au global du réseau Transilien.

Méthode de mesure
Lors du tour de gare des équipements prioritaires, soit une fois par jour d'ouverture pour les gares de niveaux de service 1 à 4 ou 2 fois par semaine pour les gares de niveau de service 5, un agent de la gare vérifie la conformité des Automates Rapides Transilien.
Dans les gares visitées une fois par jour, chaque ART visité compte pour une observation. Pour les gares visitées moins d'une fois par jour, un coefficient de pondération sera appliqué à chaque observation d'appareil visité pour que le nombre d'observations soit ramené à 7 par semaine.

Calcul du taux de conformité
Le taux de conformité se calcule par le rapport entre le nombre d'observations conformes et du nombre total d'observations. Si le nombre total d'observations est inférieur à
N= 95% x 365 x nombre d'ART
Le taux est calculé par rapport à N en lieu et place du nombre total d'observations.

Un équipement qui bénéficie à plusieurs sous réseaux est réparti au prorata des montants de chaque sous réseau via l'application d'un coefficient de ventilation basé sur le trafic voyageurs.

Si le nombre de mesures n'était pas atteint pour des causes justifiables par la SNCF, les parties se rencontreraient pour examiner ces causes et pour envisager d'adapter le nombre d'observations prises en compte pour le calcul de l'indicateur.

Exonérations
Sont exonérés de la mesure :
- Les appareils situés dans des gares ou parties de gares fermés au public pour travaux.
-

Reporting
Cet indicateur est fourni, pour chaque ligne, trimestriellement et annuellement au STIF.

2.5.2 – Disponibilité des appareils de validation

Service de référence
Lorsqu'un voyageur se présente devant un appareil de validation, cet appareil fonctionne correctement et le titre de transport est validé ou contrôlé.
Les appareils de validation sont des Contrôles Automatiques Banlieue (CAB), des Bornes de Validation Télébillettique (BVT), des composteurs et des valideurs magnétiques.

Périmètre de la mesure
L'indicateur porte sur l'ensemble des gares du réseau Transilien.

Objectif de conformité

Borne inférieure	Objectif	Borne supérieure
93%	**95%**	97%

Montant total du bonus-malus
Le montant global du bonus malus maximal s'élève à 175 000 €.
Le montant du bonus malus maximum est calculé au global du réseau Transilien.

Méthode de mesure
Lors du tour de gare des équipements prioritaires, soit une fois par jour d'ouverture pour les gares de niveaux de service 1 à 4 ou 2 fois par semaine pour les gares de niveau de service 5, un agent de la gare vérifie la conformité de fonctionnement des appareils de validation.
Dans les gares visitées une fois par jour, chaque appareil de validation visité compte pour une observation. Pour les gares visitées moins d'une fois par jour, un coefficient de pondération sera appliqué à chaque observation d'appareil visité pour que le nombre d'observations soit ramené à 7 par semaine.

Calcul du taux de conformité
Le taux de conformité se calcule par le rapport entre le nombre d'observations conformes et le nombre total d'observations. Si le nombre total d'observations est inférieur à
N= 95% x 365 x nombre d'équipements de validation
Le taux est calculé par rapport à N en lieu et place du nombre total d'observations.

Un équipement qui bénéficie à plusieurs sous réseaux est réparti au prorata des montants de chaque sous réseau via l'application d'un coefficient de ventilation basé sur le trafic voyageurs.

Si le nombre de mesures n'était pas atteint pour des causes justifiables par la SNCF, les parties se rencontreraient pour examiner ces causes et pour envisager d'adapter le nombre d'observations prises en compte pour le calcul de l'indicateur.

Exonérations
Sont exonérés de la mesure :
- Les appareils situés dans des gares ou parties de gares fermés au public pour travaux.

Exonérations spécifiques pour les CAB :
- les appareils n'ayant pas été mis en service lors de périodes de travaux gare pour des raisons de sécurité (flux voyageurs).

Reporting
Cet indicateur est fourni, pour chaque ligne, trimestriellement et annuellement au STIF.

2.5.3 – Efficacité des lignes de Contrôles Automatiques Banlieue

Service de référence
Dans les gares équipées de CAB, les voyageurs sont obligés d'utiliser les CAB pour pénétrer dans l'espace sous contrôle, en particulier, ils rencontrent des portillons ou des Passages Elargis Contrôlés d'accès aux trains fermés.

Périmètre de la mesure
L'indicateur porte sur l'ensemble des gares du réseau Transilien équipées de CAB.

Objectif de conformité

Borne inférieure	Objectif	Borne supérieure
82%	**90%**	98%

Montant total du bonus-malus
Le montant global du bonus malus maximal s'élève à 350 000 €.
Le montant du bonus malus maximum est calculé au global du réseau Transilien.

Méthode de mesure
La mesure est réalisée par client mystère. Le client mystère vérifie qu'il ne peut accéder de l'extérieur de la gare à un train sans avoir à franchir la ligne de contrôle et valider son titre de transport.

Le client mystère tentera de détecter les failles de la ligne de contrôle validation en utilisant toute « brèche » à sa disposition dans son parcours naturel : portillon physique ouvert, SAS PMR ouvert, barrière d'accès au quai ouverte, autre. La vérification s'effectuera par contrôle visuel, voire vérification "à la main" si possible (*).

(*) L'enquêteur mystère doit pouvoir préserver son anonymat.

Le client mystère n'aura pas comme objectif de créer une faille spécifique ou se détourner notablement de l'un des parcours naturels pour accéder au train, sauf s'il constate une anomalie de conception de la fermeture de la gare identifiée par d'autres voyageurs.

Périodicité de mesure
Pour les gares équipées de CAB la périodicité de mesure est celle utilisée au paragraphe Périodicité de mesure de l'annexe II-D-3 « Indicateurs relatifs à l'ambiance en gare »pour l'indicateur Accueil.

Calcul du taux de conformité
Le taux de conformité se calcule par le rapport entre le nombre d'observations conformes et le nombre total d'observations.
Si le nombre de mesures n'était pas atteint pour des causes justifiables par la SNCF, les parties se rencontreraient pour examiner ces causes et pour envisager d'adapter le nombre d'observations prises en compte pour le calcul de l'indicateur.

Exonérations
Sont exonérés de la mesure :

- les gares en travaux

Reporting
Cet indicateur est fourni, pour chaque ligne, trimestriellement et annuellement au STIF.

ANNEXE II C 6
INDICATEUR D'EVOLUTION DE LA PERCEPTION DES VOYAGEURS

A compter de 2012, une enquête est réalisée chaque année par le STIF auprès des voyageurs utilisant le réseau SNCF pour évaluer leur satisfaction et avoir leur sentiment sur l'évolution de la qualité de service. L'objectif de cette enquête est de mesurer deux éléments :

- d'une part, la satisfaction des voyageurs interrogés au moment de l'enquête sur les différents éléments du service ;
- d'autre part, la perception de l'évolution des voyageurs interrogés pour savoir si la situation s'est améliorée, n'a pas changé ou s'est dégradée depuis 1 an.

Pour cela, un échantillon représentatif des voyageurs du réseau SNCF est interrogé. Cet échantillon doit garantir une fiabilité statistique des résultats en cohérence avec les seuils de déclenchement de l'incitation financière.

A partir de cette enquête, un indice de perception voyageur donne lieu à bonus-malus à compter de 2013.

3.1. Modalités de réalisation de l'enquête

Composition de l'échantillon de voyageurs interrogés

L'enquête s'adresse aux voyageurs sur l'ensemble des lignes exploitées par la SNCF. Afin d'assurer la pérennité du dispositif une fois la structure de l'échantillon définie, elle servira de base durant toute la durée du contrat.

Cette enquête est réalisée sous forme de questionnaires administrés auprès d'un échantillon de 60 000 clients de la SNCF.

Réalisation de l'enquête
La méthode de recueil auprès des clients, les lieux d'enquête, ainsi que le contenu du questionnaire seront fixés conjointement entre le STIF et la SNCF.

Les clients sont interrogés à Paris, en petite et grande couronne sur 150 gares ou stations choisies sur l'ensemble de l'Île de France (zones 1 à 6) pour assurer la représentativité de chaque ligne.

MODE	LIGNES	TAILLE DE L'ECHANTILLON
RER	RER A	3000
	RER B	5400
	RER C	9900
	RER D	9600
	RER E	4800
TRAIN	Paris Est, ligne P	1800
	Paris Nord-Ouest ligne H	4200
	Paris Crépy ligne K	600
	Paris Saint Lazare Nord ligne J	5400
	Paris Saint Lazare Sud ligne L	7500
	La Verrière La Défense ligne U	1800
	Paris Sud Est ligne R	1200
	Paris Montparnasse ligne N	3000
TRAMWAY	T4	1800
TOTAL		**60 000**

Les enquêtes sont réalisées :

- tout au long de l'année, y compris dans les périodes de vacances scolaires, du lundi au samedi comme suit : 60% en heures de pointe (6h30 à 9h00/17h00 à 20h00) et 40% en heures creuses (9h00-17h00).
- 80% en semaine et 20% le weekend
- Les enquêtes seront interrompues les jours de grèves uniquement

Les clients sont interrogés à partir d'un questionnaire court (environ 5 minutes), portant sur des thèmes en cohérence avec ceux mesurés par les indicateurs de qualité produite, à savoir :

- la ponctualité,
- l'information aux voyageurs, statique et dynamique, en situation normale et perturbée
- l'ambiance : accueil, délai d'assistance aux voyageurs, propreté des gares et des trains,
- l'accès aux gares : fonctionnement des escaliers mécaniques et des ascenseurs
- la vente : fonctionnement des valideurs et des distributeurs de titres
- le sentiment de sûreté.

Le questionnaire permet d'évaluer :

- la satisfaction des voyageurs interrogés au moment de l'enquête
- la perception de l'évolution des voyageurs interrogés pour savoir si la situation s'est améliorée, n'a pas changée ou s'est dégradée depuis 1 an.

L'évaluation est réalisée sur la base d'une double échelle :

- les réponses se répartissent selon une échelle de cotation en 4 niveaux (tout à fait satisfait, plutôt satisfait, plutôt pas satisfait, pas du tout satisfait) pour l'évaluation de la satisfaction.
- concernant la perception de l'évolution, l'échelle de cotation est en 3 niveaux (s'est amélioré, n'a pas changé ou s'est dégradé)

3.2. Calcul de l'indicateur de perception voyageur

1ère étape : Calcul du score de chacun des thèmes

L'agrégation des résultats des différentes questions par thème permet de calculer un score de satisfaction pour chacun des thèmes en réalisant la moyenne des proportions additionnées des réponses « tout à fait satisfait » et « plutôt satisfaits » à chaque question.

L'agrégation est réalisée selon les thèmes suivants :

1. La ponctualité
2. L'information statique et dynamique
    a. information sur les écrans : la destination et le temps d'attente avant le prochain véhicule
    b. plans (de ligne, de quartier) et horaires sous forme d'affiche
    c. signalétique permettant de s'orienter dans la gare et sur les quais
3. La gestion des situations perturbées
    a. délai dans lequel vous avez été informé
    b. communication de la durée estimée de la perturbation
    c. information sur le motif de la perturbation
    d. réactualisation de l'information au fur et à mesure de l'évolution de la perturbation
4. L'ambiance
    a. propreté des gares et des trains
    b. accueil (délai d'attente, disponibilité de l'agent, amabilité de l'agent, efficacité de l'agent)
    c. présence humaine

5. L'accès aux gares
    a. fonctionnement des escalators
    b. fonctionnement des ascenseurs
6. La vente et le fonctionnement des escaliers mécaniques et des ascenseurs
    a. fonctionnement des tourniquets, des valideurs
    b. fonctionnement des distributeurs automatiques de titres de transport

2ème étape : Pondération des thématiques

Chacun des thèmes est pondéré selon le système suivant :

THEMES	Pondération
Ponctualité	4
Information statique et dynamique	2
Gestion des situations perturbées	3
L'ambiance (accueil, propreté et présence humaine)	4
L'accès aux gares (fonctionnement des escaliers mécaniques et des ascenseurs)	3
La vente : fonctionnement des valideurs et des distributeurs de titres	2
Global	**18**

3ème étape : Calcul de l'indice « Perception du service d'un point de vue voyageur » tout mode global réseau Transilien

L'indice est la moyenne des scores pondérés de chacun des thèmes.

3.3. Application du bonus-malus

En 2012, la réalisation de la première vague d'enquête permet d'établir un point de référence, sur la base de l'ensemble des appréciations données par les voyageurs interrogés. Ce point de référence sera calculé sur les 4 derniers mois de l'année 2012 de septembre à décembre. Ce résultat ne donnera pas lieu à incitation financière. A compter de 2013, le système d'incitation financière s'appliquera aux évolutions constatées entre les résultats de l'année n et de l'année n-1.

En cas de phénomènes exogènes impactant significativement les résultats de l'indice « Perception du service d'un point de vue voyageur », le STIF et la SNCF en examineront les conséquences et suites à donner.

Le montant annuel de bonus-malus maximum s'élève à 2 300 000€.

L'incitation financière est déterminée à partir des seuils suivants tenant compte de marges d'erreur statistiques calculées à partir d'échantillon de 60 000 réponses et d'un intervalle de confiance de 95%.

SEUILS	INCITATION FINANCIERE
Evolution de plus de 2 points	100% du bonus maximum
Evolution de +1,5 à +2 points	75% du bonus maximum
Evolution de +1 à +1,5 points	50% du bonus maximum
Evolution de +0,5 à +1 point	25% du bonus maximum
Evolution de 0 à +0,5 point	Ni bonus ni malus
Régression de 0 à -0,5 point	Ni bonus ni malus
Régression de -0,5 à -1 point	25% du malus maximum
Régression de -1 à -1,5 points	50% du malus maximum
Régression de -1,5 à -2 points	75% du malus maximum
Régression de plus de 2 points	100% du malus maximum

Le STIF souhaite fort probablement communiquer à l'externe sur les résultats de cette enquête. Pour les évolutions entre -1 et +1, cette communication sera adaptée en conséquence.

ANNEXE II C 7
RELATIVE AU RESEAU NOCTILIEN

1. Indicateurs d'information voyageur

1.1- Information théorique en situation normale

1.1.1- Information théorique en situation normale aux points d'arrêt

Service de référence
L'information aux points d'arrêt est conforme lorsqu'elle est à jour, correcte et lisible :
- présence du plan de ligne,
- présence de l'indice de ligne,
- présence du nom de l'arrêt,
- présence de la direction,
- affichage des horaires de passage
- le cas échéant le plan de proximité.

Périmètre de la mesure
Les 16 lignes du réseau Noctilien.

Objectif de conformité

	Borne inférieure	Objectif	Borne supérieure
Noctilien	94%	**96%**	98%

Montant du bonus-malus
Le montant global du bonus malus maximal s'élève à 12 500 €.

Méthode de mesure
La méthode est de type ECM (Enquête Client Mystère).
Pour l'ensemble du réseau, 96 points d'arrêts sont contrôlés par mois. Au moins 6 arrêts par ligne sont enquêtés par mois.
Sont exclus les points d'arrêt non gérés exclusivement par la SNCF et ceux ne permettant pas d'afficher les informations dans les formats standards, tels que :
- terminus de descente,
- candélabre,
- situé dans une enceinte privée,
- si le point d'arrêt est déplacé provisoirement ou s'il y a une embase travaux.

Une mesure est considérée comme conforme lorsque tous les éléments mesurés sont conformes.

Modalités de mise en place de l'indicateur
La SNCF calculera le taux de conformité au service de référence, sur la base des données brutes disponibles depuis le 1er janvier 2012.
A partir de la date de la signature du contrat +2 mois, la SNCF appliquera la méthode de mesure et le calcul contractuels.

Calcul du taux de conformité
Le taux de conformité se calcule par le rapport entre le nombre d'observations conformes et du nombre total d'observations.

Restrictions dans la mesure
La mesure n'est pas prise en compte si les points d'arrêt sont indisponibles pour des raisons techniques indépendantes du périmètre d'action de la SNCF.

Reporting
L'indicateur est fourni trimestriellement et annuellement au STIF.

1.1.2. Information théorique en situation normale à bord des véhicules

Service de référence
L'information dans les véhicules en exploitation est conforme lorsqu'elle est à jour, correcte et lisible :

- A l'intérieur du véhicule :
  - Présence de fiches horaires
- A l'extérieur du véhicule :
  - Indice de ligne frontal
  - Indicateur directionnel frontal

Périmètre de la mesure
Les 16 lignes du réseau Noctilien.

Objectif de conformité

	Borne inférieure	Objectif	Borne supérieure
Noctilien	94%	**96%**	98%

Montant du bonus-malus
Le montant global du bonus malus maximal s'élève à 12 500 €.

Modalités de mise en place de la mesure
La SNCF calculera le taux de conformité au service de référence, sur la base des données brutes disponibles depuis le 1er janvier 2012.
A partir de la date de la signature du contrat +2 mois, la SNCF appliquera la méthode de mesure et le calcul contractuels.

Méthode de mesure
La méthode est de type ECM (Enquête Client Mystère). Pour l'ensemble du réseau, 32 véhicules sont contrôlés par mois. Au moins un véhicule par ligne est enquêté par mois.
Une mesure est considérée comme conforme lorsque tous les éléments mesurés sont conformes.

Calcul de la note
Le taux de conformité se calcule par le rapport entre le nombre d'observations conformes et du nombre total d'observations.

Reporting
L'indicateur est fourni trimestriellement et annuellement au STIF.

1.2 – Information dynamique en situation normale à bord

Service de référence
Le voyageur dispose d'une information dynamique spécifique à bord des véhicules équipés d'un SIVE : le prochain arrêt est annoncé et affiché en temps utile. L'information sous forme visuelle du voyage en cours, dans les véhicules équipés, est conforme lorsqu'elle est disponible lisible et pertinente
La pertinence s'entend comme l'indication correcte du prochain arrêt.

Périmètre de la mesure
Les 16 lignes du réseau Noctilien.

Objectif de conformité

	Borne inférieure	Objectif	Borne supérieure
Noctilien	94%	**96%**	98%

Montant du bonus-malus
Le montant global du bonus malus maximal s'élève à 10 000 €.

Modalités de mise en place de l'indicateur
La SNCF calculera le taux de conformité au service de référence, sur la base des données brutes disponibles depuis le 1er janvier 2012.
A partir de la date de la signature du contrat +2 mois, la SNCF appliquera la méthode de mesure et le calcul contractuels.

Méthode de mesure
La méthode de type ECM (Enquête Client Mystère.). Pour l'ensemble du réseau, 32 véhicules sont contrôlés par mois. Au moins un véhicule par ligne est enquêté par mois.
Une mesure est considérée comme conforme lorsque tous les éléments mesurés sont conformes.

Calcul du taux de conformité
Le taux de conformité se calcule par le rapport entre le nombre d'observations conformes et du nombre total d'observations.

Reporting
L'indicateur est fourni par réseau trimestriellement et annuellement au STIF.

1.3 – information en situation perturbée prévue

Service de référence
Pour toute perturbation prévue listée sur le site transilien.com (du type travaux programmés, manifestations autre qu'une grève), connue au plus tard 24h avant et qui entraîne une modification de l'exploitation (arrêt total ou partiel de la ligne, déviation…) pour une durée supérieure à 24 heures, une information doit être mise en place à bord des véhicules et aux principaux points d'arrêt des lignes concernées, au moins 1 heure avant le début de la perturbation.
Cette information comporte l'origine, la nature, le début et la fin prévisionnelle de la perturbation une heure de début et de fin prévisionnelle et doit être enlevée dans les 24 heures suivant la fin de la perturbation (sauf samedi, dimanche et jours fériés).

Pour chaque perturbation, le service de référence doit assurer :

- la pose de l'information à bord des véhicules et des principaux points d'arrêts au maximum une heure avant le début de la perturbation,
- la dépose de l'information à bord des véhicules et des principaux points d'arrêts dans les 24h suivant la fin de la perturbation.

Périmètre de la mesure

Les 16 lignes du réseau Noctilien ayant subi une perturbation prévue telle que décrite dans le service de référence.

Objectif de conformité

	Borne inférieure	**Objectif**	**Borne supérieure**
Réseau Noctilien	T1-2 points	T1	T1+2 points

Montant du bonus – malus

Le montant global du bonus malus maximal s'élève à 25 000 €.

Modalités de mise en place de l'indicateur

La SNCF ne disposant pas de données brutes sur ce service de référence, mettra en place cette nouvelle mesure à la date de signature du contrat +2 mois.
La SNCF réalisera une période d'étalonnage sur 6 mois afin de calculer le taux de conformité réalisé sur une période significative.
L'objectif de référence (T1) pour l'ensemble des lignes correspondra à la moyenne arithmétique des résultats sur cette période d'étalonnage.

Méthode de mesure

Les mesures sont de type process et sont effectuées par le personnel habilité du PC Bus Transilien.
La procédure consiste à tracer pour chaque perturbation, à l'aide de grilles pré-établies :

- la pose et la dépose de l'information à bord des véhicules avec mention des dates et heures,
- la pose et la dépose de l'information aux points d'arrêt concernés avec mention des dates et heures.

Le personnel habilité du PC Bus Transilien assure le suivi et la traçabilité des grilles de mesure.

Calcul du taux de conformité

Le taux de conformité se calcule par le rapport entre le nombre d'observations conformes et du nombre total d'observations réalisées.

Reporting

L'indicateur est fourni trimestriellement et annuellement au STIF.

2. Indicateurs d'ambiance

2. 1. Service rendu par l'équipage dans les véhicules du réseau Noctilien

Service de référence

Le conducteur doit en priorité assurer le transport des voyageurs en sécurité. Il est secondé, dans chacun des véhicules Noctilien, par un agent d'accompagnement.
Par ailleurs, la SNCF met en place les conditions d'un bon accueil dans les véhicules, reposant sur la qualité de la relation commerciale et de l'accueil du machiniste ainsi que sur sa posture.

Le service de référence rendu au voyageur doit être :
- La formule de politesse d'au moins un des deux agents présents,
- le port du badge,
- Le contrôle des titres.

Périmètre de la mesure
Les 16 lignes du réseau Noctilien.

Objectif de conformité

	Borne inférieure	**Objectif**	Borne supérieure
Noctilien	-2	**Mesure 6 mois**	+2

Montant du bonus malus
Le montant global du bonus malus maximal s'élève à 70 000 €.

Modalités de mise en place de l'indicateur
La SNCF ne disposant pas de données brutes sur ce service de référence, mettra en place cette nouvelle mesure à la date de signature du contrat +2 mois.
La SNCF réalisera une période d'étalonnage sur 6 mois afin de calculer le taux de conformité réalisé sur une période significative.

Méthode de mesure
La méthode est de type Enquête Client Mystère

Organisation de la mesure
Les 16 lignes sont enquêtées au minimum dix fois par mois.

Calcul du taux de conformité
Le taux de conformité est le rapport du nombre d'observations conformes sur le nombre d'observations réalisées.

Reporting
L'indicateur est fourni, pour chaque ligne, trimestriellement et annuellement au STIF.

2.2. Propreté des véhicules du réseau Noctilien

Service de référence
Le voyageur emprunte des véhicules propres et en bon état. L'évaluation porte sur les points suivants :
- Propreté intérieure et extérieure : présence de déchets, salissures, sièges, ...
- Etat du matériel : carrosserie, dispositif d'éclairage, vitres, …

Périmètre de la mesure
Les 16 lignes du réseau Noctilien.

Objectif de conformité

	Borne inférieure	**Objectif**	Borne supérieure
Noctilien	– 2 points	**Mesure 6 mois**	+ 2 points

Montant du bonus malus
Le montant global du bonus malus maximal s'élève à 30 000 €.

Modalités de mise en place de l'indicateur
Une grille d'observation sera conçue en accord STIF - SNCF.
La SNCF ne disposant pas de cette grille et de données brutes sur ce service de référence, mettra en place cette nouvelle mesure à la date d'accord sur une grille d'observation +2 mois.
La SNCF réalisera une période d'étalonnage sur 6 mois afin de calculer le taux de conformité réalisé sur une période significative.
L'objectif de référence pour l'ensemble des lignes correspondra à la moyenne arithmétique des résultats sur cette période d'étalonnage.

Méthode de mesure
La méthode est de type ECM (Enquêtes Client Mystère).

Organisation de la mesure
La mesure se fait par visite d'un client mystère, tous les jours de semaine, au minimum dix fois par mois, pour chacune des lignes.

Calcul du taux de conformité
Le taux de conformité est calculé par le rapport entre le nombre d'observations conformes sur le nombre d'observations réalisées.

Reporting
L'indicateur est fourni, pour chaque ligne, trimestriellement et annuellement au STIF.

3. Indicateurs d'accessibilité

3.1. Arrêt au trottoir des véhicules

Service de référence
Le voyageur monte et/ou descend du véhicule sans devoir poser un pied sur la chaussée aux points d'arrêt non occupés par du stationnement illicite, des travaux, …

Périmètre de la mesure
Ensemble des 16 lignes du réseau Noctilien

Objectif de conformité (fixé selon les modalités décrites ci-dessous)

	Borne inférieure	**Objectif**	Borne supérieure
Noctilien	objectif – 4 points	**moyenne 6 mois+2**	objectif + 4 points

Montant du bonus – malus
Le montant global du bonus malus maximal s'élève à 30 000 €.

Modalités de mise en place de l'indicateur
La SNCF ne disposant pas de séries historiques suffisantes à la signature du contrat, une période d'étalonnage est nécessaire.
La SNCF réalisera cette période d'étalonnage à partir de la date de la signature du contrat +2 mois.
La détermination de l'objectif correspond à la moyenne arithmétique des résultats des six premiers mois d'étalonnage + 2 points.

Méthode de mesure
La méthode est de type Enquête Client Mystère.
Organisation de la mesure
Pour l'ensemble du réseau, 32 mesures sont effectuées par mois. Chaque ligne est enquêtée au minimum une fois par mois. Chaque mesure concerne au minimum 2 véhicules différents.

La mesure « d'arrêt au trottoir » est déclarée conforme si, à la montée et à la descente du véhicule, il est constaté que l'arrêt au trottoir est réalisé, selon le service de référence.

La mesure est déclarée non conforme si, à la montée ou à la descente du véhicule, il est constaté que l'arrêt n'est pas réalisé selon le service de référence.

Si l'arrêt ne peut être fait au trottoir pour cause d'impossibilité technique (travaux, stationnement gênant ou autres causes externes), la mesure est neutralisée.

Calcul du taux de conformité
Le taux de conformité est le rapport du nombre d'observations conformes sur le nombre d'observations réalisées

Reporting
L'indicateur est fourni, par sous réseau, trimestriellement et annuellement au STIF.

3.2. Disponibilité des élévateurs des véhicules

Service de référence
Le voyageur en situation de mobilité réduite dispose d'un élévateur en état de fonctionnement sur les lignes déclarées accessibles.

Périmètre de la mesure
Véhicules équipés d'élévateurs sur les lignes déclarées accessibles du réseau Noctilien SNCF.

Objectif de conformité
Aucune ligne Noctilien SNCF n'est déclarée accessible au début du contrat.
Les premières mesures interviendront dès la première ligne déclarée accessible, pour ensuite intégrer au fur et à mesure toutes les nouvelles lignes déclarées accessibles.
La date à laquelle une nouvelle ligne Noctilien fait l'objet de mesures est celle de sa déclaration d'accessibilité sur INFOMOBI.

	Borne inférieure	Objectif	Borne supérieure
Noctilien	92	94	96

Montant du bonus – malus
Le montant global du bonus malus maximal s'élève à 10 000 €/an.

Méthode et organisation de la mesure

Tous les véhicules des lignes accessibles sont mesurés au minimum une fois par trimestre.
Les non-conformités sont détectées par des tests sur chaque palette. Les mesures sont effectuées par le personnel habilité de l'exploitant.

Contrôle de la mesure
Les relevés sont réalisés selon un planning établi par l'unité opérationnelle qui assure la traçabilité des justificatifs de ces tests.
Le responsable de la mesure de l'engagement ou la personne qu'il a désignée s'assure de la réalisation des tests en temps voulu et dans les lieux adéquats.

Calcul du taux de disponibilité
Le taux de conformité est calculé en pourcentage en rapportant le nombre d'observations conformes au service de référence au nombre d'observations réalisées.

Reporting
L'indicateur est fourni, par ligne, trimestriellement et annuellement au STIF.

II – LES OBLIGATIONS DE QUIALITE DE SERVICE ASSOCIEES A L'OFFRE CONTRACTUELLE

D. CITOYENNETE

ANNEXE II-D-1 CHARTE DE FONCTIONNEMENT DES COMITES DE LIGNE

Le STIF organise et finance le service de transports en commun sur le territoire francilien, définit les modalités de son évolution au travers de la refonte et l'enrichissement des dessertes, le renouvellement du matériel roulant, l'optimisation des infrastructures, l'essor de l'intermodalité, des pôles d'échanges et des parcs-relais, et l'évolution du système tarifaire.

Le STIF souhaite instaurer les moyens d'un **dialogue de proximité** avec les représentants des usagers et les élus locaux afin d'éclairer les décisions en matière de développement du service de transport au travers d'instances de concertations, les comités de ligne.

Plusieurs Régions, autorités organisatrices des TER, ont mis en place de telles structures sur leur réseau ferroviaire. La particularité du STIF est d'intégrer, sur le territoire de la Région Ile de France, la totalité de l'offre de transport, de l'autobus au Transilien. Une telle diversité implique la mise en place de structures adaptées de périmètres variables.

Les **comités de ligne** seront concentrés sur les axes ferroviaires, regroupés en sous-réseaux présentant une cohésion fonctionnelle.

Des structures adaptées seront, en tant que de besoin, mises en place par grands secteurs pour les questions relatives aux réseaux de tramway

La présente charte définit les missions et règles de fonctionnement de ces instances.

1.1 Définition et objectifs du dispositif

Les comités de ligne ou de secteur ont pour mission d'instaurer un échange entre les représentants des usagers, les élus locaux, les exploitants et l'autorité organisatrice des transports en Ile de France dans le but de développer et d'améliorer la qualité du service de transport public de voyageurs sur ce territoire. Ils répondent à la volonté de coordonner plus étroitement les différents acteurs du transport public, au-delà des relations institutionnelles entre le STIF et la SNCF. Ils ne se substituent pas aux contacts bilatéraux entre l'opérateur de transport, les élus locaux et les associations d'usagers.

Les comités de ligne ou de secteur sont des instances de dialogue sur le fonctionnement des réseaux. Leur développement se veut complémentaire aux structures de concertation de projet d'infrastructure. En ce sens, dans un souci de maîtrise des phases de projet, les comités de ligne ou de secteur se positionnent postérieurement aux structures de concertation dédiées à l'élaboration des projets.

Les comités de ligne ou de secteur ont notamment pour objet :

- L'expression des associations représentant les usagers et des autres partenaires du transport public sur la qualité du service perçue ;
- La prise en considération des attentes et besoins des participants en matière d'amélioration de la qualité du service et d'évolution de l'offre ;
- L'information et la consultation des acteurs locaux sur la politique du STIF en matière d'organisation et de développement du réseau de transport public ;
- La coordination étroite des différents acteurs du transport public.

Lieux d'écoute et d'expression des besoins, ils permettent notamment d'enrichir les propositions d'évolution du service par une vision partagée des différents acteurs. Ils offrent l'occasion de présenter le fonctionnement global d'une ligne ou d'un secteur. Les observations et les propositions émises lors des réunions alimenteront les études et décisions de l'autorité organisatrice.

Dans ce cadre, **les comités de ligne ou de secteur portent sur les réseaux RER, trains et tramways.** Ils sont réunis dans les cadres suivants :

- difficultés structurelles et récurrentes de qualité de service : capacité, ponctualité, régularité, information des voyageurs,
- présentation des orientations pour les évolutions d'offre ;
- développement de l'intermodalité : parcs-relais, vélos-stations, complémentarité des réseaux
- suivi des plans d'actions mis en place pour les lignes et les secteurs les plus fragiles.

Le Comité des partenaires du Transport Public est associé à la mise en œuvre de l'ensemble du dispositif et aux évolutions de celui-ci.

1.2 Règles de fonctionnement des comités

Les comités de ligne sont créés et réunis à l'initiative du STIF qui établit la convocation et l'ordre du jour.

Ils sont présidés par un élu du Conseil du STIF et sont composés :

- des représentants des associations d'usagers et de consommateurs membres du Comité des partenaires du transport public
- des représentants des autres collèges constituant le Comité des partenaires du transport public
- des associations ou groupements d'associations d'échelle locale, régionale ou nationale non-membres du Comité des partenaires du transport public, représentants les usagers de la ligne ou du réseau
- pour les comités de ligne, des maires des communes ayant des gares de la ligne sur leur territoire,
- pour les comités de secteur, des maires des communes concernées par le projet de transport en commun selon la délimitation adoptée pour l'Enquête d'Utilité Publique,
- des intercommunalités qui ont la compétence transport traversées par la ligne,
- des conseils généraux des départements desservis,
- des différents services du STIF,
- des différents services concernés de la SNCF (dont le directeur de ligne ou son représentant)
- d'un représentant de RFF,
- d'un représentant de la RATP lorsqu'il s'agit d'une ligne exploitée conjointement avec la SNCF

Les élus désigneront leur représentant en réponse aux convocations. Les administrateurs du STIF sont invités aux comités de ligne et de secteur.

Dans le cadre d'expérimentations, il pourra être envisagé d'ouvrir les comités de ligne et de secteur à des acteurs de la démocratie locale (conseils de quartiers,..) et à d'autres formes de représentation des usagers (volontaires, tirés au sort,…).

1.3 Fonctionnement des comités de ligne

Le rôle du STIF consiste à :

- rappeler le cadre institutionnel de fonctionnement des transports publics en Ile de France,
- présenter le contexte et les enjeux de la politique des transports,
- développer la mission des comités de ligne ou de secteur et en faire respecter les règles de fonctionnement,
- veiller à l'intérêt général dans l'écoute des attentes locales.

L'animation d'un comité de ligne ou de secteur assurée par le STIF vise à:

- présenter la situation et les perspectives de la ligne ou du réseau,
- recueillir l'avis des participants,
- assurer une équité de parole entre les intervenants,
- assurer le suivi des demandes et propositions formulées.

Les comités de ligne ou de secteur se réunissent chacun, dans la mesure du possible, au moins une fois tous les 18 mois.

Les réunions seront annoncées par courrier aux participants dans un délai de trois semaines avant leur tenue.

Le STIF et la SNCF s'engagent à fournir en séance les éléments techniques d'une bonne compréhension du fonctionnement des transports publics en Ile de France en termes d'offre, de qualité de service et de besoins de mobilité.

Le STIF s'engage à fournir en amont des réunions l'ordre du jour aux participants.
Il organise préalablement une réunion de préparation avec la SNCF, pour qu'elle puisse collecter les informations requises et ainsi apporter les premiers éléments de réponse disponibles. Il assure le secrétariat des réunions et rédige les comptes rendus.

Les opérateurs s'engagent à participer aux réunions. Les opérateurs (ainsi que RFF pour la partie le concernant) ont notamment pour mission de fournir l'ensemble des éléments techniques nécessaires à la constitution par les services du STIF du dossier du président du comité : présentation du fonctionnement de la ligne (information sur la production du service, la régularité, les aspects de qualité) et de l'ensemble des points les concernant figurant à l'ordre du jour.

Les opérateurs s'engagent à faire parvenir au STIF les éléments de réponse aux sollicitations des membres du comité de ligne ou de secteur, soit en séance, soit par courrier. Ces éléments sont portés à la connaissance de l'ensemble des membres du comité.

1.4 Action complémentaire des opérateurs

Les comités de ligne sont conçus et animés par le STIF. Cependant, le STIF peut demander exceptionnellement à la SNCF de présenter, lors de ses réunions des comités intergares, tout ou partie des thèmes ressortant du comité de ligne du secteur concerné. Dans ce contexte, le STIF validera préalablement les éléments présentés en séance par les opérateurs et le compte-rendu des échanges.

1.5 Suivi et communication

Un compte rendu synthétique comportant un relevé des questions non finalisées et des annexes nécessaires est adressé dans un délai de 2 mois après la réunion.
Pour chaque réunion, les propositions émanant des participants sont recensées et feront l'objet d'un retour d'information par l'envoi par le STIF d'un document de suivi à l'ensemble des participants.
Les réunions ne sont pas ouvertes à la presse écrite et audiovisuelle mais font l'objet d'un compte rendu public diffusé par le STIF. Présentations et comptes rendus seront mis en ligne sur le site Internet www.stif.info Le STIF étudiera la possibilité d'une démarche interactive lors de leur consultation.

ANNEXE II-D-2
ETAT STATISTIQUE DU TRAITEMENT PAR MEDIA

Voir fichier Excel joint

ANNEXE II-D-3
MODE OPERATOIRE DE LA TYPOLOGIE FRANCILIENNE DES MOTIFS DE RECLAMATION

Le STIF et les transporteurs reçoivent de la part des voyageurs franciliens des réclamations portant sur les mêmes thèmes et les mêmes sujets. Nonobstant que ces réclamations peuvent concerner plutôt l'une ou l'autre de ces entités, ces contacts peuvent donc être classés de la même façon.

Cette possibilité permet donc la mise en place d'une classification commune, dite « typologie » ou « critérisation » des motifs de réclamation des voyageurs franciliens. Cette classification permet également d'établir de façon homogène des statistiques sur leur volume et la répartition par entité et/ou réseau.

L'objectif poursuivi est d'obtenir avec ces tableaux une vision cohérente des contacts des voyageurs franciliens et d'en faire à terme un outil d'amélioration des transports en commun.

Suite à un travail communautaire STIF-ENTREPRISE poursuivi entre 2008 et 2012, cette typologie est établie. Voici ci-dessous sa présentation et son fonctionnement, les statistiques à établir, et la façon de faire vivre cette grille.

I –PRESENTATION ET FONCTIONNEMENT DE LA TYPOLOGIE DES MOTIFS DES RECLAMATIONS

1/ Caractéristiques générales de la typologie :

- Cette typologie se propose de partir du message du voyageur.
- Elle ne contient pas d'indication sur le traitement ou la suite donnée au message, puisqu'elle ne vise que le contenu des messages.
- Elle couvre tous les grands thèmes du transport.
- Elle propose deux niveaux de classement : Le niveau 1 : thème principal – Le niveau 2 : les sous-thèmes liés à un thème niveau 1.

2/ Descriptif de la typologie :

La typologie (annexe 1), se présente sous la forme d'un tableau (fichier Excel) avec 7 colonnes, qui sont :

- CODIFICATION
- Information
- réclamation
- DESCRIPTIFS DES RECLAMATIONS OU REMARQUES PORTANT SUR :
- THEME NIVEAU 1
- THEME NIVEAU 2

- **CODIFICATION** : La codification est alpha numérique. Elle codifie 4 niveaux de classement du contact du style AA-00-XX-XX : AA = les deux premières lettres du thème principal ; 00 = le numéro du sous-thème qui y rattaché ; les codes suivants XX correspondent à d'autres niveaux de classement (niveaux 3 ou 4) laissés au libre choix de l'entité utilisatrice.

- **Info ou récla : « i » ou « r »** désignent le type de contact dont il s'agit : demande d'information (info), réclamation (récla). Certains contacts peuvent être à la fois : « i » et « r ».

- **DESCRIPTIFS DES RECLAMATIONS OU REMARQUES** : la typologie part du point de vue du voyageur et non pas de l'action de l'exploitant ni du parcours réalisé par le voyageur. C'est pourquoi, la colonne « *DESCRIPTIFS DES RECLAMATIONS OU REMARQUES PORTANT SUR* » apparait avant le thème et le sous-thème et décrit le plus précisément possible le contenu du motif à enregistrer et/ou des indications de renvoi vers un autre thème et sous-thème.

- **NIVEAU 1** : Il y a **15** niveaux : TARIFICATION, VENTES, SAV, OFFRE, REGULARITE, EQUIPEMENT-ESPACE, MATERIEL ROULANT, INTERMODALITE, SERVICE PROXIMITE, INFO-VOYAGEUR, SECURITE-SURETE, PMR, PV, PROJETS/ETUDES, AUTRE

- **NIVEAU 2** : Il y a **96** NIVEAUX 2, tous rattachés à un NIVEAU 1.

- **NIVEAUX 3 et plus** : Il n'existe pas de niveaux 3 et plus dans la présente typologie. Mais les entités utilisatrices, pour leur propre compte, peuvent avoir besoin d'étendre le nombre de niveaux. Quelle que soit l'adaptation de cette typologie choisie par l'entité, cette adaptation respecte les deux niveaux présentés pour que l'utilisation de la typologie soit **cohérente et fiable** et que les statistiques le soient également.

II/ LES STATISTIQUES

1/ Les tableaux

Les statistiques sont établies sur fichier EXCEL selon les modèles joints (annexe 2).

Il a été choisi de **comptabiliser le nombre des motifs de réclamation indépendamment du nombre de contacts.**
Ainsi, un contact peut comporter plusieurs motifs soit plusieurs THEMES+SOUS-THEMES : chaque THEME+SOUS-THEME différent est comptabilisé à part entière.

- Les statistiques comportent les 4 tableaux suivants :
  1er tableau : STATISTIQUES GENERALES (récapitulatif)
  2ème tableau : STATISTIQUES TARIF-VENTE-SAV
  3ème tableau : STATISTIQUES EXPLOITATION PAR MODES (comme décrit ci-dessous)
  4ème tableau : STATISTIQUES PV-PROJETS-AUTRE

Le 3ème tableau est présenté par MODES de la façon suivante :

- MODE TRAIN par ligne y compris les tram-train ;
- MODE RER par ligne ;
- MODE BUS : et, sur demande du STIF en cas de besoin, par ligne.
- MODE NOCTILIEN

  De façon ponctuelle, le STIF pourra demander une remontée des motifs d'une ligne particulière.

- Les statistiques font apparaitre le volume des motifs de réclamations classés par THEMES et SOUS-THEMES.

- Pour indication, sur le premier tableau, il est mentionné le volume des contacts reçus par trimestre.

- Les statistiques sont établies par média, soit pour la SNCF : COURRIER – REGISTRE – MAIL.

- Les statistiques sont établies par trimestre avec un cumul annuel.

2/ Les graphiques

Des graphiques simples seront établis par famille de THEMES principaux et automatisés :

- un histogramme pour le 1er tableau récapitulatif
- un graphique de secteur pour le 2ème tableau TARIF-VENTE-SAV
- un graphique de secteur pour le 3ème tableau EXPLOITATION

Le 4ème tableau ne représentant pas une famille, il n'est pas utile qu'un graphique lui soit associé.

3/ La grille de corrélation avec les indicateurs du contrat

Le STIF et SNCF-TRANSILIEN examineront, en 2012, les modalités d'une analyse croisée des motifs de réclamation et des indicateurs de qualité de service figurant au contrat. Cette analyse sera testée l'année suivante.

4/ La remontée statistique

La cadence des remontées statistiques est trimestrielle avec un cumul annuel.

III/ LA VIE DE LA TYPOLOGIE ou ADMINISTRATION DE LA TYPOLOGIE

1/ Mise à jour de la typologie

La typologie sera mise à jour au 1er janvier de chaque année au cours d'une réunion annuelle qui se tiendra sur ce sujet au mois de novembre précédent. Tous les agents référents seront invités à y participer.

Cependant pour suivre les évolutions nécessaires de la typologie et échanger sur les modalités internes ou externes de son application, des échanges ou réunions pourront avoir lieu autant que de besoin.

Le STIF est chargé d'organiser cette réunion annuelle et d'en adresser le compte-rendu aux référents.

2/ Les agents référents

Le STIF et chaque entreprise désigne un référent de la typologie dont le rôle est d'être à la fois l'interlocuteur du STIF et le référent en interne. Le référent sera présent aux réunions. Le service et les coordonnées de ce référent sont transmis au référent typologie STIF.

En cas de changement de référent, le STIF doit en être informé le plus tôt possible afin que les documents et les informations soient adressés au bon agent.

3/ Diffusion interne de la typologie

Les agents référents sont chargés de diffuser la typologie dans leur entreprise.

Chaque année, suite à la relecture annuelle de la typologie et du mode opératoire, les nouvelles versions (confirmées ou modifiées) seront diffusées par mail aux référents.

Les référents s'engagent à assurer la diffusion interne de ces documents et de fournir la formation nécessaire pour que les agents de l'entreprise s'approprient efficacement la typologie.

Un retour sur ce point sera également fait lors de la réunion annuelle.

4/ Déploiement régionale de la typologie

Le STIF souhaite que le déploiement de la typologie soit effectif dans toutes les entreprises de transport au 1er janvier 2013.

C'est pourquoi, à compter du 1er janvier 2012, un test « *grandeur nature* » est réalisé sur l'ensemble de l'année.

Chaque entreprise de transport mettra en place en interne le test de cette typologie au plus tard le 1er juillet 2012, afin d'avoir suffisamment de recul pour un retour d'expérience réalisé par écrit et évoqué lors de la réunion annuelle mentionnée plus haut.

ANNEXE II-D-4
GRILLE DES MOTIFS DE RECLAMATION IDF ANNEE 2012

Voir fichier Excel joint

ANNEXE II-D-5
ETAT STATISTIQUE DES MOTIFS DE RECLAMATION

Voir fichier Excel joint

ANNEXE II-D-6
FORMULAIRE DE RECLAMATION PMR

Personne déposant la réclamation

Civilité (*) : ☐ Madame ☐ Mademoiselle ☐ Monsieur

Nom : _____ _____ Prénom(s) : _____

Adresse :_____

Code postal : _____ Ville : _____

Vous êtes une personne à mobilité réduite (*) :

☐ vous êtes titulaire d'une carte d'invalidité ☐ vous vous déplacez en fauteuil roulant

☐ autres

Objet de la réclamation

- L'obstacle à votre déplacement a été constaté :

Lieu :_____

Date : __ / __ / _____ Heure : ___ H ___

A votre connaissance, le service en question est exploité par (*) :

☐ la SNCF ☐ une autre entreprise _____

Identification du service *(nom, numéro de ligne, etc.)* : _____

- L'obstacle à votre déplacement est du (*) :

☐ à l'inexistence d'un dispositif adapté permettant l'accessibilité

☐ au dysfonctionnement du dispositif existant permettant l'accessibilité

☐ Autres :_____

- L'obstacle à votre déplacement concerne (*) :

☐ les dispositifs d'accès en gare, stations, points d'arrêt (*) :

○ ascenseurs ○ escaliers mécaniques ○ rampes d'accès
○ hauteur des quais ○ hauteur des trottoirs ○ autres : _____
_____

☐ les dispositifs d'aide à l'embarquement dans les véhicules de type (*) :

○ autocars ○ trains
○ tramway ○ autres : _____
_____
_____

☐ les dispositifs de signalisation (*) :

○ visuelle ○ sonore ○ autres : _____
_____

☐ Autres :_____

- Précisions complémentaires concernant l'obstacle à votre déplacement, objet de votre réclamation :

Fait le __ / __ / _____

(*Signature)*

La SNCF vous tiendra informé(e) des suites données à cette réclamation dans les meilleurs délais.

Merci d'envoyer cette réclamation par mail (préciser adresse mail) ou par courrier postal à l'adresse suivante :

Préciser adresse

ANNEXE II-D-7
PROCEDURES D'ALERTE EN CAS D'INCIDENT GRAVE OU DE CRISE

1. Modalités d'information du STIF en cas d'incidents graves ou de crises

Afin que le STIF soit tenu informé dans les meilleurs délais des incidents significatifs ou des situations de crises, une procédure d'alerte est mise en place entre le STIF et la SNCF pour :

- tout accident lié directement à l'offre de référence entraînant une blessure grave ou un décès (hors suicide) ;
- tout incident majeur touchant l'ordre public dans les emprises de la SNCF ;
- tout incident ayant pour origine l'exploitation (hors suicide) entraînant une interruption de trafic de ligne de métro ou de RER de plus de 2 heures, ou de plus d'une demi-journée sur les réseaux routiers
- les incidents ayant un impact médiatique.

La SNCF en informe le STIF par téléphone : **06 08 55 91 02[1] (24h24)** et si besoin par mail : pc.crise@stif.info ou par fax au **01 47 53 28 47**. Les étapes à suivre sont les suivantes :

- ***Etape 1*** : un flash d'alerte par contact téléphonique ou message oral

- ***Etape 2*** : une information complémentaire si l'incident se prolonge par contact téléphonique (dans le cas d'une information courte) ou par fax (si des éléments circonstanciels importants nécessitent une information longue) ;

- ***Etape 3*** : une information de clôture de l'incident par contact téléphonique (message oral en priorité).

Les modes d'alertes sont différenciés selon les jours ouvrables et le week-end. Le week-end, pour les étapes 2 et 3, la priorité est donnée à une alerte par téléphone et orale, même si parallèlement, la SNCF adresse, par fax ou par mail, une information plus détaillée qui sera étudiée par les services du STIF le lundi suivant.

2. Suivi trimestriel des incidents

Une téléconférence trimestrielle est animée par le STIF, avec la RATP, la SNCF et OPTILE.

Elle permet notamment de faire un bilan concernant :

- les évènements répertoriés dans les mois passés et leur traitement,

- les évènements ayant fait l'objet d'une couverture médiatique.

[1] Directeurs ou Chefs de divisons

III - UNE COMMUNICATION AU SERVICE DU VOYAGEUR

ANNEXE III-1
CLASSIFICATION SUJETS DE COMMUNICATION

Thèmes de communication	Niveau 1 Autonomie Sans référence au STIF avec Information préalable	Niveau 2 Référence au STIF	Communication Partagée
Partenariats faisant référence à l'offre ou à la qualité de service des transports franciliens			
Relation voyageur/transporteur- com comportementale			
Lutte contre la fraude			
Sureté			
Sécurité, prévention			
Incivilité			
Propreté			
Situation perturbée, en situation urgence	Protocoles spécifiques		
Tarification: promotion, marketing, vente…			une communication partagée peut-être décidée d'un commun accord sur ces thématiques
Titres et produits tarifaires			
Promotion, action commerciale et vente de titres			
Canaux de distribution et réseaux de vente sur site et hors site			
Nouveaux produits et services			
Offre de transport et son évolution			
réseau SNCF			
lignes régulières			
Services spécifiques (ex Noctilien…)			
Evolution de l'offre (extension de lignes, renforts temporaires ou permanents, nvx horaires, cadencement…); nouveaux services			
Communication territoriale liée à l'offre (par ligne, par dépôt…)			
Schémas directeurs, services autour des transports, politiques de services			
Poles, gares, gares routières			
Parc relais			
parc à vélos (veligo)			
Aménagement et intermodalité			
Action environnementale			
Accessibilité, infomobi			
Action en faveur de la mobilité et le développement durable			
Qualité de service			
Régularité et autres indicateurs QS			
Accueil, gestion des espaces, équipements en gare (ascenseurs, escaliers…)			
Communication sur le service Information voyageur, Signalétique, info horaire, SIEL…			
Matériel roulant			Partagé - Sauf protocole spécifique
Infrastructure - communication opérationnelle (chantiers de maintenance)			
Projets Investissements			
- projets avec subvention d'investissement STIF			Partagé - Sauf protocole spécifique
- projets d'investissement sur fonds propres			
"Sauf protocole spécifique" : absence de protocole ou si les clauses ne sont pas suffisamment précises.			

ANNEXE III-2
LICENCE D'EXPLOITATION DES MARQUES

ENTRE :

Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé 39bis-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD,

ci-après désigné « STIF » ou « Le Donneur de Licence »,

ET

- **La SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER**, établissement public à caractère industriel et commercial, dont le siège est _____, représentée par _____

ci-après désignée « SNCF » ou « Le Licencié »

Préambule :

Dans le cadre du Contrat 2012 -2015 entre le STIF et la SNCF (ci-après désigné « le Contrat »), il est convenu entre les Parties que :

- les marques ayant fait l'objet d'un dépôt par le STIF auprès de l'Institut National de Propriété Intellectuelle (INPI) ou ayant été acquises par le STIF sont la propriété du STIF, qu'il s'agisse de marques verbales ou semi-figuratives (logos),
- Les nouvelles marques verbales, figuratives ou semi-figuratives en France, ayant pour vocation à constituer la dénomination d'un titre de transport, le titre de transport lui-même ou d'un service de transport, d'un mode de transport et des indices afférents, en Ile-de-France seront déposées par les services du STIF auprès de l'INPI en son seul nom.

La présente convention, valant licence d'exploitation de marques, a pour objet de définir les marques données en licence et les conditions d'utilisation de ces marques du STIF par la SNCF.

Elle a vocation à être annexée au Contrat.

1. Propriété des marques

Le STIF (ci-après « Le Donneur de Licence ») déclare avoir la propriété pleine et entière de chacune des marques dont la liste et les références figurent dans le tableau annexé à la présente Licence (ci-après désignées individuellement « la Marque » ou conjointement « les Marques »).

En cas d'annulation de l'une des Marques, le Donneur de Licence doit en informer la SNCF (ci-après « Le Licencié ») dans les meilleurs délais, par lettre recommandée avec accusé de réception.

Dans l'hypothèse où le Donneur de Licence n'entend pas procéder au renouvellement intégral ou partiel de la Marque ou des Marques, il s'oblige à communiquer sa décision au Licencié par lettre recommandée avec accusé de réception au moins quatre vingt dix jours avant l'échéance prévue pour le renouvellement et s'engage alors à la ou les céder à titre gratuit au Licencié qui pourra, si il le souhaite, procéder au renouvellement en son nom et pour son compte.

Si plusieurs Licenciés manifestent leur volonté d'acquérir la ou les Marques concernées, celles-ci pourront être cédées en copropriété, à parts égales entre les copropriétaires, ou faire l'objet d'un accord avec un seul licencié, conclu entre ce licencié et le STIF.

Le Donneur de Licence déclare qu'à sa connaissance, à la date d'entrée en vigueur de la présente Licence, les Marques n'ont fait l'objet d'aucune réclamation ou action de la part de tiers.

Un avenant à la présente Licence sera établi par les Parties, dans le cadre d'avenant au Contrat, une fois par an, en vue d'introduire les nouvelles marques déposées et/ou enregistrées pendant l'année écoulée, les marques non renouvelées et celles ayant été supprimées.

2. Licence de marques

Le Donneur de Licence concède, à titre gratuit, au Licencié qui l'accepte, une licence d'exploitation non exclusive des Marques pour tous supports et pour l'ensemble du territoire français.

Cette Licence est conclue pour une durée correspondant à celle du Contrat, à savoir quatre ans à compter du 1er janvier 2012 jusqu'au 31 décembre 2015 inclus. Elle sera notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception.

Les frais afférents aux formalités administratives d'inscription de la présente Licence auprès des administrations compétentes en vertu des réglementations nationales, seront à la charge du Donneur de Licence qui s'engage à les verser en temps utile et dans le respect des formalités requises. Le Donneur de Licence s'engage à procéder à cette inscription dans un délai d'un mois à compter de la signature du présent Contrat et à en adresser un justificatif au Licencié.

Sous réserve des dispositions du point 4 ci-après (« Possibilité de sous-licences »), la présente Licence sur les Marques est consentie *intuitu personae*.

Les dispositions de la présente Licence se substituent aux éventuels autres engagements existant entre les parties à la date d'entrée en vigueur de la Licence et résultant de conventions de licence conclues antérieurement à cette date.

3. Exécution de la présente Licence

Le Licencié s'engage, pendant toute la durée de la présente Licence, à faire ses meilleurs efforts pour exploiter au mieux les Marques de manière loyale.

Le Donneur de Licence autorise, par la présente, le Licencié à exploiter les Marques, ce qui emporte pour ce dernier le droit d'incorporer les Marques dans ses documents commerciaux, publicitaires et sociaux.

Le Donneur de Licence autorise le Licencié à exploiter les Marques sous leur forme enregistrée, pour tous les produits et/ou services qu'elles désignent.

Par ailleurs, le Donneur de Licence s'engage à ne pas contester l'exploitation des Marques par le Licencié sous une forme légèrement modifiée, rendue nécessaire dans le cadre de l'exécution du Contrat et n'altérant pas leur caractère distinctif, pour des produits ou services identiques ou similaires à ceux visés lors de leur enregistrement.

En faisant usage desdites Marques, le Licencié est présumé connaître et avoir accepté tous les droits et toutes les obligations résultant de la présente Licence.

Les Parties s'engagent à s'informer mutuellement de toute atteinte aux Marques dont elles auraient connaissance.

Le Donneur de Licence sera seul juge de l'opportunité d'engager une action à l'encontre du tiers ayant porté atteinte aux Marques. Il supportera seul les frais de son action et les dommages et intérêts en résultant seront à sa charge ou à son profit exclusif.

Le Licencié pourra se joindre à l'action pour obtenir réparation de son préjudice propre.

Au cas où le Donneur de Licence souhaiterait céder ses Marques, à titre gratuit ou onéreux, il s'oblige, durant la période contractuelle, à donner, à prix, conditions et modalités égaux, la préférence aux Licenciés pour le rachat ou la reprise desdites Marques.

Le Donneur de Licence s'engage à notifier les conditions de cette cession au Licencié par lettre recommandée avec accusé de réception.

Dans les 30 (trente) jours ouvrés à compter de la réception de la notification, le Licencié devra faire part de son intention d'achat ou de reprise dans les mêmes formes.

Si plusieurs Licenciés manifestent leur intention d'achat ou de reprise de la ou des marques concernées, celles-ci pourront être détenues en copropriété, par parts égales entre les copropriétaires.

Dans l'hypothèse où le Licencié n'entendrait pas acquérir ou reprendre la Marque concernée et où celle-ci serait finalement cédée à un tiers, le Donneur de Licence s'engage à ce que cela n'affecte pas la présente Licence, le cessionnaire pour la marque cédée venant au droit du Donneur de Licence de telle sorte que la Licence puisse se poursuivre dans les conditions initiales.

Par ailleurs, le Donneur de Licence sera tenu d'informer le Licencié dans les meilleurs délais et au plus tard 1 mois à compter de la signature du contrat de cession par les parties concernées, par courrier recommandé avec accusé de réception, en indiquant l'identité et les coordonnées du Cessionnaire de la ou des Marques cédées. Un avenant à la présente Licence sera alors conclu pour tenir compte des conséquences des cessions éventuelles.

4. Possibilité de sous-licences

Malgré le caractère *intuitu personae* de la présente Licence, le Licencié pourra cependant concéder des sous-licences non exclusives de fabrication, de vente, d'exploitation et de promotion de la Marque ou des Marques pour les produits et services respectivement désignés par la ou les Marques.

Le Licencié pourra concéder ladite sous-licence à titre onéreux et sera le seul à en percevoir les fruits.

Il s'engage à faire respecter par son ou ses Sous-Licenciés l'intégralité des obligations qui sont les siennes dans le cadre de la présente Licence. Il demeurera garant et répondra solidairement du ou des Sous-Licenciés qu'il aura choisis.

Toutefois, le Licencié devra préalablement à la concession d'un accord de sous-licence, avertir le Donneur de Licence de son intention de concéder une sous-licence, de l'identité du Sous-Licencié ainsi que de l'objet (fabrication/vente/exploitation/promotion, produit et/ou services) de ladite sous-licence par lettre recommandée avec avis de réception.

A défaut d'un accord écrit qui serait adressé par le Donneur de Licence au Licencié par lettre recommandée avec avis de réception dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, la sous-licence ne pourra pas être conclue. Néanmoins, lorsque la nécessité pour le Licencié de concéder une sous-licence découle d'une demande écrite du STIF, l'accord préalable mentionné à l'alinéa précédent est réputé accordé.

5. Possibilité pour le Licencié de déposer des marques pour des produits et/ou services différents de ceux visés par les Marques du Donneur de Licence

Sous réserve de l'autorisation préalable écrite du Donneur de Licence, le Licencié pourra procéder à des dépôts de marques identiques ou similaires aux Marques pour des produits et/ou services qui n'auront pas été visés par les dépôts des Marques.

Le Licencié devra avertir le Donneur de Licence par lettre recommandée avec avis de réception de son intention de procéder au dépôt concerné. Le Donneur de Licence disposera alors d'un délai d'un mois à compter de la réception de ladite lettre pour donner son autorisation au Licencié. A défaut d'un accord écrit qui serait adressé par le Donneur de Licence au Licencié par lettre recommandée avec avis de réception à l'expiration de ce délai d'un mois à compter de la réception de la demande, le Licencié ne pourra procéder au dépôt de son projet de marque.

Dans cette hypothèse, le Donneur de Licence et le Licencié pourront toutefois se rapprocher en vue d'étudier d'autres possibilités d'exploitation des marques concernées et d'en définir ensemble les conditions.

Lorsque la nécessité pour le Licencié de procéder à un dépôt dans les formes visées au sein du présent article découle d'une demande écrite du STIF, l'autorisation préalable mentionnée ci-dessus est réputée accordée.

6. Garanties

Le Donneur de Licence garantit au Licencié l'existence matérielle des Marques déposées, objet de la présente Licence.

Le Licencié reconnaît avoir pris connaissance de l'ensemble des documents et informations relatifs aux Marques qui lui ont été transmis par le STIF.

Au cas où une ou plusieurs des Marques viendraient à être déclarée(s) nulle(s) par décision judiciaire définitive ou refusée(s) à l'enregistrement (ci-après désignée(s) « la ou les Marques considérées »), le Donneur de Licence s'engage à rembourser, sur présentation des factures ou autres justificatifs disponibles, les frais et honoraires d'avocat engagés par le Licencié ainsi que l'ensemble des dommages et intérêts et dépens auxquels il aurait été condamné et qu'il aurait versés, y compris dans le cadre d'une transaction à la condition expresse que le Donneur de Licence soit également partie prenante à ladite transaction.

En cas de condamnations judiciaires en rapport avec les droits concédés sur la ou les Marques considérées objet de la présente Licence, le Donneur de Licence s'engage à rembourser sur présentation des factures ou autres justificatifs disponibles :

- les frais et honoraires d'avocat engagés par le Licencié ainsi que l'ensemble des dommages et intérêts et dépens auxquels il aurait été condamné et qu'il aurait versés, y compris dans le cadre d'une transaction à la condition expresse que le Donneur de Licence soit également partie prenante à ladite transaction,
- les frais directs et indirects exposés par le Licencié pour se conformer aux dispositions desdites condamnations.

Pour l'application des dispositions précédentes, le Licencié informera, dans la mesure du possible et dès qu'il en aura connaissance, le Donneur de Licence des éléments estimatifs des frais et honoraires d'avocat susvisés.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas :

- en cas de non-respect des conditions d'usage de la ou les Marques considérées par le licencié
- aux adaptations réalisées par le Licencié sur la ou les Marques considérées,
- pour les produits et services différents de ceux désignés par les Marques concédées,
- pour la ou les marques considérées invoquées au point 5 des présentes qui n'auraient pas fait l'objet d'un accord de la part du Donneur de Licence.

7. Résiliation de la Licence

En cas d'inexécution par l'une ou l'autre des Parties d'une ou plusieurs des obligations lui incombant en vertu de la présente Licence, la partie lésée adressera à l'autre une lettre recommandée avec accusé de réception lui notifiant le manquement reproché et la mettant en demeure d'exécuter l'obligation lui incombant. S'il n'est pas remédié au manquement dans les trente jours (30 jours) suivant la réception de cette mise en demeure, la partie lésée pourra résilier la présente Licence de plein droit, par l'envoi d'une seconde lettre recommandée avec accusé de réception notifiant cette résiliation à l'autre partie.

La résiliation prendra effet à la date de réception de cette seconde lettre.

8. Obligations post-contractuelles

A l'expiration de la Licence quelle qu'en soit la cause, le Licencié doit cesser toute utilisation des Marques données en licence, cesser toute publicité relative à ces Marques et cesser de s'y référer de quelque manière que ce soit.

Néanmoins, le Licencié disposera d'un délai maximum de six mois à compter de la cessation de la présente Licence pour procéder au rappel, écoulement, épuisement et/ou destruction des produits et supports relatifs aux Marques.

9. Résolution des litiges

En cas de différend né de l'application ou de l'interprétation de la présente Licence, les Parties s'engagent à respecter les termes de l'article 103 du Contrat.

A défaut d'accord transactionnel, les différends découlant de la présente Licence seront portés devant le Tribunal de Grande Instance de Paris.

Fait

A

Le

STIF SNCF

IV – TARIFICATION, GESTION DES PRODUITS TARIFAIRES ET SUIVI DU TRAFIC

IV – TARIFICATION, GESTION DES PRODUITS TARIFAIRES ET SUIVI DU TRAFIC

A. TARIFICATION

ANNEXE IV-A-1 LISTE DES PRODUITS TARIFAIRES ET DE LEURS CANAUX DE DISTRIBUTION

1- Liste des produits tarifaires

Au 1er janvier 2012, les titres proposés aux clients sont les suivants :

1.1 Une gamme de titres de voyage ne donnant pas droit à l'intermodalité, à l'exception du métro et du RER dans Paris.

Cette gamme comprend :

- le ticket t+ à l'unité,
- le ticket d'accès à bord,
- le carnet de 10 tickets t+,
- le billet réseau ferré origine - destination vendu à l'unité,
- le carnet de 10 billets réseau ferré origine – destination.

Les tickets **t+** à l'unité et les billets des dessertes bus à tarif spécial ne sont vendus qu'à plein tarif. Les autres titres sont vendus soit à plein tarif soit avec réduction à certaines catégories de population ; les taux de réduction et les populations bénéficiaires ne sont pas identiques sur l'ensemble des réseaux :

Réduction de 50 % accordée :

- sur les réseaux de la RATP, de la SNCF et d'OPTILE :
  - aux titulaires de cartes de familles nombreuses,
  - aux bénéficiaires de la réduction solidarité transport,
  - aux enfants de 4 à moins de 10 ans

- sur les réseaux de la RATP et de la SNCF :
  - aux groupes de jeunes sous certaines conditions,
  - à certains porteurs de certaines cartes d'invalidité (ONAC 50% et 75%, carte Cécité avec étoile verte, invalidité besoin d'accompagnement cécité, priorité des mutilés et réformés de guerre),
  - aux titulaires de cartes Améthyste ½ tarif ;
- sur le réseau de la RATP :
  - aux enfants et adultes titulaires de la carte de famille d'agents ou de retraités RATP ;

Réduction de 75% accordée :

- sur le réseau SNCF à l'exception de la section urbaine :
  - aux militaires,
  - aux ayants-droit de la SNCF,
  - à certains porteurs de certaines cartes d'invalidité (ONAC 75%).

1.2 Une gamme d'abonnements à parcours déterminés (Origine-Destination fixées)

Cette gamme comprend :

- la carte hebdomadaire pour 12 voyages sur un trajet sur le réseau ferré,
- des abonnements pour élèves, étudiants ou apprentis valables sur les « trains et/ou RER » et « trains et/ou RER + métro »,

1.3 Une gamme de forfaits

Cette gamme comprend :

- des forfaits zonaux ouverts à tous :
  - Forfait Navigo mois et Navigo Semaine
  - Forfait Navigo Annuel
  - Mobilis, valable une journée,
  - Paris Visite valable de 1 à 5 jours ;
- des forfaits zonaux ouverts à certaines catégories de population :
  - Forfaits imagine'R réservés aux primaires, collégiens, lycéens, apprentis et étudiants de moins de 26 ans et inscrits dans un cursus reconnu par l'Education nationale, résidant en Ile de France,
  - Paris Visite à tarif réduit valable de 1 à 5 jours et réservé aux jeunes de 4 à moins de 12 ans,
  - Ticket Jeunes week-end, valable les samedis, dimanches ou jours fériés et réservés aux jeunes de moins de 26 ans,
  - Forfaits semaine et mois Solidarité Transport réservés aux bénéficiaires de la réduction Solidarité Transport,
  - Forfait gratuité transport pour les bénéficiaires du RSA ; pour les chômeurs bénéficiaires à la fois de l'Allocation Spécifique de Solidarité (ASS) et de la Couverture Maladie Universelle Complémentaire (CMU-C) ; pour les jeunes âgés de 16 à 25 ans inclus, résidant en Ile de France, sortis du système scolaire et sans emploi, stagiaires de la formation professionnelle continue et engagés dans l'un des dispositifs suivants du service public régional de formation et d'insertion professionnelle : Avenir Jeune, programme Compétence et les Ecoles de la 2ème chance ».
  - forfaits annuels Améthyste "gratuité", achetés par les Conseils Généraux ou par le centre d'Aide Sociale pour ce qui concerne Paris, et délivrées à leurs ressortissants sous certaines conditions de résidence, de statut, d'âge et de revenus,

1.4 Des titres spéciaux

De titres réservés à des clients particuliers :

- billet « pompiers », pour un trajet sur l'ensemble des réseaux RATP ou pour un trajet sur le réseau Transilien SNCF dans Paris, destiné aux sapeurs pompiers de la ville de Paris,
- « carte de circulation Police » valable sur le même périmètre du réseau de transport public francilien accessible avec le titre « Navigo Mois » ou « Navigo Semaine » (produit tarifaire comprenant un forfait annuel, réservé à certaines catégories de personnels du Ministère de l'Intérieur de l'Outre-mer et des Collectivités Territoriales et de la Préfecture de Police).
- forfaits valables sur la RATP et la SNCF :
  - cartes annuelles de la famille Améthyste "gratuité", achetées par les Conseils Généraux ou par le centre d'Aide Sociale pour ce qui concerne Paris, et délivrées à leurs ressortissants sous certaines conditions de résidence, de statut, d'âge et de revenus, pour la période restante jusqu'à leur remplacement par les forfaits zonés annuels Améthyste « Gratuité »
  - coupons gratuits distribués à certains franciliens, titulaires de cartes ONAC (Office National des Anciens Combattants) ou à leur guide,
  - coupon gratuit « autorisation de passage » distribués aux franciliens titulaires de la carte d'invalidité besoin d'accompagnement cécité ou de la carte Cécité avec étoile verte pour leur guide,

- forfaits valables sur l'entreprise l'ayant délivré :
    - cartes « administrations », forfaits annuels vendus à certaines administrations,
    - « facilités de circulation » destinées aux personnels des entreprises travaillant pour la RATP ou la SNCF,
    - cartes d'accès ou de transport des « personnels des commerces ou entreprises » (Relay, Selecta, prestataires de services divers...),
    - cartes de circulation gratuites, forfaits annuels offerts par la RATP ou la SNCF à certaines personnes ou à certaines entreprises ou administrations,
    - cartes de circulation du personnel, forfaits annuels destinés aux agents et retraités des entreprises de transport.

de titres événementiels, tels que :

- le billet "Fête de la musique" ou autre manifestation similaire,
- les billets spéciaux créés lors de manifestations importantes ou événements particuliers,
- les billets spéciaux combinés avec la vente d'un autre service (Mondial deux roues, salon aéronautique, forfaits loisir,
- des titres Congrès réservés aux personnes participant à des manifestations ou congrès se tenant en Ile de France,
- le billet spécial complément aéroport pour les congressistes arrivant ou repartant en avion.

2. Canaux de distribution des produits tarifaires

Sont indiqués dans les tableaux suivant, le premier pour les canaux de distribution propres à la SNCF, le deuxième pour les canaux communautaires :

- pour les titres de transports : les supports sur lesquels ils peuvent être chargés et les lieux de distribution ;
- pour les supports : les lieux et moyens de distribution (hormis les moyens « communautaires »).

Distribution des produits tarifaires opérée par le SNCF (tableau 1) :

Titres	Supports							Services SNCF à la vente	Canaux de vente propres à la SNCF				
	Magné-tique	Passe Navigo	Passe Navigo Découverte	Passe Navigo Annuel	Passe Navigo Imagine'R	Passe spécifique	Papier		Guichet	Automates de vente	Guichet multiservices	Agence SNCF	Bus
Navigo Semaine		X	X	X	X			Vente - SAV	V	V	V-SAV	SAV	
Navigo Mois		X	X	X	X			Vente - SAV	V	V	V-SAV	SAV	
Mobilis	X							Vente	V	V	V		
Navigo Annuel				X				Vente - SAV			V-SAV	V-SAV	
Imagine'R Scolaire					X			Chargement	LT	LT	LT-SAV	SAV	
Imagine'R étudiant					X			Chargement	LT	LT	LT-SAV	SAV	
Forfait Gratuité Transport		X						Chargement	LD-LT	LD-LT	SAV		
Forfait Solidarité Transport Semaine		X						Vente	LD-V	LD-V	SAV		
Forfait Solidarité Transport Mois		X						Vente	LD-V	LD-V	SAV		
Améthyste Gratuité (télébillettique) (1)		X						Vente à collectivités	LD-LT	LD-LT	SAV		
Améthyste Gratuité (magnétique)	X							Vente à collectivités					
Emeraude	X							Vente à collectivités					
ONAC et cartes d'invalidité	X							Vente à collectivités					
Carte Police						X		Vente					
Cartes de circulation valable sur SNCF	X					X		Vente					
O/D SNCF	X							Vente	V	V			
O/D mixte RATP – SNCF	X							Vente	V	V			
Carnets O/D SNCF	X							Vente	V	V			
Carnets O/D mixte RATP – SNCF	X							Vente	V	V			
Ticket t+	X							Vente	V	V			
Carnet tickets t+	X							Vente	V	V			
Ticket d'accès à bord	X							Vente					V(2)
O/D SNCF demi-tarif	X							Vente	V	V			
O/D mixte RATP – SNCF demi-tarif	X							Vente	V	V			
Carnets O/D SNCF demi-tarif	X							Vente	V	V			
Carnets O/D mixte RATP – SNCF demi-tarif	X							Vente	V	V			
Carnet tickets t+ demi-tarif	X							Vente	V	V			
Carte hebdomadaire 12 voy.	X							Vente	V	V			
Abonnements O-D pour étudiants, élèves ou apprentis	X							Vente	V				
Paris Visite	X							Vente	V	V			
Ticket jeune WE	X							Vente	V	V			
Titre Pompier	X							Vente					
Titre Congrès	X							Vente					
Titres évenementiels tels que fête de la musique	X							Vente	V	V			
Autorisation de passage	X							Remise					

Types de supports distribués par canal de distribution (tableau 2) :

Supports : canaux de distribution propres à la SNCF	Magnétique	Passe Navigo	Passe Navigo Découverte	Passe Navigo Annuel	Passe Navigo Imagine'R
Guichet	X		X		
Automates de vente	X				
Guichet multiservices	X	X	X	X (SAV)	X (SAV)
Agence SNCF		X		X (SAV)	X (SAV)
Bus	X (2)				

Abréviations utilisées dans les tableaux 1 et 2 ci-dessus :
V : Vente du produit tarifaire avec délivrance immédiate
VB : vente avec livraison back-office différée
VGC : vente grand compte
LT : Livraison du Titre
LD : Livraison du Droit
SAV : réalisation d'actes de Service Après-Vente donnant lieu à paiement par le client

Précisions :
(1) Passage de ce titre en télébillettique en 2012-2013
(2) Uniquement le ticket d'accès à bord

ANNEXE IV- A-2 COMITE DE SUIVI BILLETIQUE

Le Comité de suivi billettique STIF-SNCF se réunira deux fois par an :

- Une première fois avant la fin du premier trimestre avec communication des éléments chiffrés annuels (comité de suivi billettique annuel)
- Une deuxième fois en septembre ou octobre de chaque année n, pour faire un point sur les actions entreprises et celles à venir pour l'année n+1.

Le Comité de suivi billettique STIF-SNCF annuel a pour objectif de permettre à la SNCF de présenter au STIF un bilan de la distribution des titres et de la lutte contre la fraude sur l'année écoulée.

Le second comité a l'objectif de proposer les évolutions que la SNCF juge pertinente pour améliorer la qualité et la productivité des services proposés.

La SNCF s'engage pour le comité annuel à remettre un rapport d'activité pour la distribution des titres et pour la lutte contre la fraude sur la base des informations exigées dans le contrat, ainsi que :

- l'analyse détaillée du retour d'expérience sur l'année n permettant de proposer d'éventuelles corrections sur les procédures et moyens mis en œuvre ;
- les objectifs cibles de l'année n+1 ;
- les évolutions envisagées pour l'année n+1 ;
- les services proposés aux voyageurs pour l'année n+1 ;
- les équipements à mettre en œuvre au cours de l'année n+1 ;
- les consignes données aux agents pour l'année n+1 ;
- les outils de communication à destination des voyageurs envisagés pour l'année n+1 : plan de communication, documentations… ;

Les tableaux synthétiques et les tableaux d'entrées/sorties d'inventaires prévus aux annexes IV-B-1, IV-B-6 et IV-B-7 font l'objet d'une communication spécifique à l'occasion du 1er comité de l'année civile sur la base des éléments de l'année précédente.

Toute évolution souhaitée par la SNCF ou par le STIF entraînant des modifications des annexes nécessitera la rédaction d'un avenant au contrat. En cas de désaccord ou d'avenant nécessaire au contrat, les deux parties s'engagent à trouver un accord au plus tard, le 31 décembre de l'année n.

Le STIF se réserve le droit au cours de l'année de contrôler la bonne réalisation des missions de la SNCF en terme de distribution des titres et de lutte contre la fraude par :

- des réunions de travail ;
- des audits diligentés par lui.

D'un commun accord, la SNCF et le STIF peuvent, à tout moment, réunir de manière anticipée le Comité de suivi billettique STIF-SNCF.

ANNEXE IV-A-3
NOUVEAU VISUEL NAVIGO

Le STIF met en œuvre un nouveau visuel Navigo applicable à tous les passes télébillettiques émis en Ile de France ; c'est-à-dire :

- Passe Navigo ;
- Passe Navigo Annuel ;
- Passe Navigo Découverte ;
- Passe Imagine R.

Caractéristiques Physiques

La carte est une carte « dual-interface » (interface à contacts et sans contact avec une seule puce) :

- Format : 7816 ID1 – conformité à ISO 14443 – Partie 1 ;
- Interface Contact : ISO 7816 ;
- Interface sans contact : ISO 14443 – Type B ;
- Module : le module à contacts est de couleur argenté.

Caractéristiques Applicatives

L'application transport embarquée est Navigo à iso fonctionnalité par rapport à l'application transport actuellement chargée sur les passes Navigo B'.

Caractéristiques Graphiques

Les caractéristiques graphiques, décrites dans une version « eps » seront fournies et des aménagements ne remettant pas en cause le design, les éléments constitutifs et caractéristiques de la carte, pourront être faits pour répondre aux contraintes techniques de fabrication nécessaires. Le fichier définitif devra être finalisé pour la fin du mois de mars 2012.

Présentation du visuel (non contractuel)

Le nouveau visuel Navigo est présenté dans les graphismes suivants. Les données relatives aux design et couleurs sont données à titre indicatif (la version eps présente les caractéristiques définitives du visuel) :



Corps de carte et Impression

- Le corps de carte est transparent, mais doit rester compatible des équipements de fabrication, de traitement (compatibilité avec les systèmes de détection des cartes sur les automates bancaires par exemple) et de personnalisation des cartes. Il peut pour cela comporter un filtre infrarouge ou tout élément lui permettant d'assurer cette compatibilité ;
- La carte est imprimée recto-verso ;
- Le module (argenté) est placé en position standard sur le recto de la carte (position définie par l'ISO 7816-2) ;
- Un emplacement photo est placé au recto de la carte (même face que celle qui contient la puce) ;
- Afin de permettre une personnalisation graphique, une dépose d'overlay sur chacune des faces est nécessaire ;
- La finition de la carte n'est pas « glossy » et peut être qualifiée de mat.

Pré-personnalisation, Personnalisation

- L'emplacement laser du numéro de série Navigo sera précisé d'ici la fin du mois de mars 2012 ;
- La dépose photo sera réalisée en mode vertical et la personnalisation en concordance naturelle avec la lisibilité de la photo. En d'autres termes, une rotation de 90° (sens antihoraire) est

opérée par rapport au visuel actuel avec ajustement des textes (polices et tailles) pour être contenus dans la largeur de la carte. Les polices et les tailles utilisées seront identiques sur tous les Passes ;

- Le nom, prénom et numéro d'abonné seront imprimés à gauche de la photo.

Bon à tirer (BAT)

Les « bons à tirer » (BAT) pour la production des Passes Navigo doivent être signés par le STIF.

B. GESTION DES PRODUITS TARIFAIRES

ANNEXE IV-B-1
EQUIPEMENTS DE VENTE ET DE SERVICE APRES-VENTE

1. Equipements de vente

ART



- Vente de tous types de titres de transport magnétique
- Vente et rechargement des droits, des titres et réductions chargeables sur Passe Navigo.

Modalités de paiement

- Pièces
- Carte bancaire
- Monéo
- Adjonction éventuelle d'accepteur de billets

Guichet – Poste de Vente Mosaïque (PVM)



- Vente de tous types de titres de transport magnétique.
- Vente et rechargement des droits, des titres et réductions chargeables sur Passe Navigo.

Modalités de paiement

- L'ensemble des moyens de paiement sont acceptés

TERMINAUX D'AGENCE





- Vente de forfaits et Passes Navigo annuels,
- Délivrance de passes Navigo personnalisés,
- Connexion à la base de données clients Navigo.

Modalités de paiement

- Pièces / billets
- Carte bancaire
- Chèque bancaire
- Chèque mobilité

2. Equipements de service après-vente

PVM



- Changement de zones comprenant à minima les zones existantes pour les forfaits
- Echange de titre
- Dépannage du support
- Annulation (pour certains titres télébillettiques)

TERMINAL D'AGENCE



- Echange de passes télébillettique.
- Changement de zones (Forfait Navigo annuel).
- Toutes actions de SAV (sur contrat client ou sur support) pour les titres et réductions chargés sur Passe Navigo.

ART



- Changement de zones comprenant à minima les zones existantes pour les forfaits Navigo.

3. Tableau d'entrées / sortie d'équipements

Dans le cadre du comité de suivi télébilletique (cf. Annexe IV-A-2), la SNCF fournit annuellement un tableau détaillant les équipements installés et désinstallés. Les informations à fournir sont, à minima, les suivantes :

- numéro d'inventaire unique de l'équipement ;
- type d'équipement ;
- programme de financement (entrées uniquement) ;
- lieu d'installation (gare) ;
- durée prévue d'exploitation ;
- niveau de certification RCTIF ;
- supports télébilletique (A, B, B', autres) ;
- en cas de désinstallation, indiquer l'âge de l'équipement.

4. Tableau synthétique de suivi

Dans le cadre du comité de suivi télébillettique (cf. annexe IV-A-2), la SNCF fournit annuellement le tableau suivant comprenant le nombre d'équipements installés dans ses emprises détaillé par :

- type d'appareil (nom) ;
- ligne ;

- lieu d'installation (gare) ;
- année de mise en service ;
- niveau de certification RCTIF ;
- supports télébilletique (A, B, B', autres) ;
- prévision d'installation.

Par ailleurs, la SNCF fournit, à titre confidentiel, et pour chaque type d'appareil, un descriptif fonctionnel sous forme d'une fiche produit.

5. Format des tableaux

Les tableaux seront fournis sous la forme de fichiers au format Excel.

ANNEXE IV-B-2
LISTE DES GARES HORS ILE DE FRANCE VENDANT DES PRODUITS TARIFAIRES ILE-DE-FRANCE ET DES PRODUITS VENDUS DANS CHACUNE D'ENTRE ELLES

Cette annexe fournit la liste des gares hors Ile-de-France autorisées à distribuer des produits tarifaires franciliens.
Elle est modifiée annuellement suite à la présentation des modifications souhaitées par la SNCF ou le STIF lors du comité de suivi billettique.

Nom	Commune	Titres vendus	Matériel
Beauvais	Beauvais	Navigo M/S	PVM configuré avec vente Navigo
Bornel belle église	Bonel belle église	Navigo M/S	PVM configuré avec vente Navigo
Boutique Senlis	Senlis	Navigo M/S	PVM configuré avec vente Navigo
Chambly	Chambly	Navigo M/S	PVM configuré avec vente Navigo
Chantilly gouvieux	Chantilly gouvieux	Navigo M/S	PVM configuré avec vente Navigo
Château Thierry	Château Thierry	Navigo M/S	PVM configuré avec vente Navigo
Chaumont en vexin	Chaumont en vexin	Navigo M/S	PVM configuré avec vente Navigo
Cires les mello	Cires les mello	Navigo M/S	PVM configuré avec vente Navigo
Clermont de l'Oise	Clermont de l'Oise	Navigo M/S	PVM configuré avec vente Navigo
Compiègne	Compiègne	Navigo M/S	PVM configuré avec vente Navigo
Creil	Creil	Navigo M/S	PVM configuré avec vente Navigo
Crepy en valois	Crepy en valois	Navigo M/S	PVM configuré avec vente Navigo
Epernon	Epernon	Navigo M/S	PVM configuré avec vente Navigo
Gisors embranchement	Gisors embranchement	Navigo M/S	PVM configuré avec vente Navigo
Le plessis belleville	Le plessis belleville	Navigo M/S	PVM configuré avec vente Navigo
Liancourt rantigny	Liancourt rantigny	Navigo M/S	PVM configuré avec vente Navigo
Maintenon	Maintenon	Navigo M/S	PVM configuré avec vente Navigo
Malsherbes	Malsherbes	Navigo M/S	PVM configuré avec vente Navigo
Meru	Meru	Navigo M/S	PVM configuré avec vente Navigo
Montataire	Montataire	Navigo M/S	PVM configuré avec vente Navigo
Mouy Bury	Mouy	Navigo M/S	PVM configuré avec vente Navigo
Nanteuil le Haudouin	Nanteuil le Haudouin	Navigo M/S	PVM configuré avec vente Navigo
Noyon	Noyon	Navigo M/S	PVM configuré avec vente Navigo
Orry la ville coye	Orry la ville coye	Navigo M/S	PVM configuré avec vente Navigo
Pont ste maxence	Pont ste maxence	Navigo M/S	PVM configuré avec vente Navigo
St just en chaussée	St just en chaussée	Navigo M/S	PVM configuré avec vente Navigo
St Leu d'esserent	St Leu d'esserent	Navigo M/S	PVM configuré avec vente Navigo
St Piat	St Piat	Navigo M/S	PVM configuré avec vente Navigo
St sulpice Auteuil	St sulpice Auteuil	Navigo M/S	PVM configuré avec vente Navigo
Soissons	Soissons	Navigo M/S	PVM configuré avec vente Navigo
Villers Cotterets	Villers Cotterets	Navigo M/S	PVM configuré avec vente Navigo

ANNEXE IV-B-3
DESCRIPTION DES ACTES ET CANAUX DE SERVICE APRES VENTE

Cette annexe décrit les actes de SAV pour chaque produit tarifaire et le canal de distribution de ces services proposé aux clients.

Le contenu de cette annexe est défini d'un commun accord par le STIF et la SNCF.

L'ensemble des informations attendues est communiqué au STIF une première fois avant la signature du contrat dans le tableau ci-après. Toute modification de cette liste doit être soumise à l'approbation du STIF. L'ensemble des modifications apportées est présenté lors du comité de suivi billettique.

La SNCF peut pendant la durée du contrat modifier ses procédures de Service Après Vente sans accord préalable du STIF si ces modifications relèvent de la seule organisation interne et n'ont pas d'impacts significatifs sur le service aux clients.

Nota : les actes de souscription à des abonnements Navigo Annuel ou Imagine R effectués sont considérés comme actes de SAV.

Liste des actes de souscription et SAV :

			Localisation de traitement				
			Entreprise			Communautaire	
Titre	Support	Type d'acte	Guichet	Guichets multiservices	Agences	GRC	Internet
Navigo Mois, Semaine **Forfait Solidarité Transport Mois, Semaine** **Forfait Gratuité Transport** **Améthyste Gratuité**	**Passe Navigo**	Changement données clients		I	I	D	
		Passe HS : changement de passe		I	I		
		Passe HS - Lecture à contact possible : coupon dépanna	I				
		Passe volé, perdu : changement de passe		I	I		
		Passe commandé non reçu : délivrance du passe		I	I		
		Passe en fin de vie		I	I	D	
Navigo Mois, semaine	**Passe Découverte**	Passe HS - Lecture à contact possible : coupon dépanna	I	I			
Navigo Annuel	**Passe Navigo Annuel**	Souscription avec prélèvement automatique		I	I	D	
		Souscription avec paiement comptant		I	I	D	
		Changement de zone		I	I		
		Suspension/reprise contrat en prélèvement automatique		I	I		
		Reconduction contrat au comptant		I	I	D	
		Resiliation contrat		I	I	D	
		Régularisation, encaissement impayé		I	I	D	
		Changement données clients		I	I	D	
		Changement coordonnées bancaires		I	I	D	
		Passe HS : Lecture à contact possible - coupon dépanna	I				
		Passe HS : changement de passe		I	I	D	
		Passe volé, perdu : changement de passe		I	I	D	
		Passe commandé non reçu : délivrance du passe		I	I	D	
		Passe en fin de vie		I	I	D	
Navigo Imagine R	**Passe Navigo imagine R**	Souscription avec prélèvement automatique				D	
		Souscription avec paiement comptant				D	
		Traitement des incomplétudes Photo à la souscription		I	I	D	
		Changement de zone		I	I	D	D
		Resiliation contrat				D	
		Changement données clients		I	I	D	I
		Changement coordonnées bancaires		I	I	D	
		Passe HS : Lecture à contact possible - coupon dépanna	I				
		Passe HS : changement de passe		I	I	D	
		Passe volé, perdu : changement de passe		I	I	D	D
		Passe commandé non reçu : délivrance du passe		I	I	D	
Titres sur support magnétique	Ticket/billet	Ticket t+ démagnétisé : échange	I	I			
		Billet O/D démagnétisé : échange	I	I			
	Coupon	Autre coupon démagnétisé : échange	I	I			

I : immédiat
D: différé après traitement back-office

Les actes décrits dans la colonne Guichet Multiservices ne sont donnés qu'à titre indicatif. Les guichets multiservices doivent tout d'abord faire l'objet d'un pilote qui permettra de déterminer ses missions et la décision de sa généralisation

ANNEXE IV-B-4
ÉQUIPEMENT DES GARES, POINTS D'ARRET ET STATIONS DE TRAMWAY DU RESEAU TRANSILIEN POUR LA DISTRIBUTION DES PRODUITS TARIFAIRES

Liste des espaces de vente

La liste des configurations des espaces de vente et de SAV dans les emprises de la SNCF est modifiée et adressée au STIF annuellement.

La table sera fournie sous la forme d'un fichier au format Excel

Stations / Gares	Lignes	Espaces de Vente		Accessibilité PMR	Nombre d'actes par an		Automates		Guichets	Guichets multiservices	Agences SNCF
		Désignation	Horaires douverture		Validation	Actes de vente	PMR	Non PMR			
Nom de la Station	Ligne x, y, …	N° Espace - Nom - Localisation	hh:mm à hh:mm				Nombre		Nombre	Nombre	Nombre

La SNCF fournira en outre un tableau détaillant par gare les contrôles d'accès et sortie (nombre de lignes de contrôles et par accès ; nombre de valideurs par lignes de contrôle; type de Lignes de contrôle ; nombre de portes de sorties par type et point de sortie).

- **GUICHET**

(photo non contractuelle)



Accueil clientèle:

- Accueil aux heures d'ouverture de la station
- Client debout
- Vente, certains actes SAV

Equipement standard:

PVM

Modalités de paiement :

- La SNCF définit les modes de paiement appropriés aux actes et produits vendus et en informe le STIF.

- **Guichet multiservices**
  (photo non contractuelle)

Le GMS n'existe pas à ce jour

Pas de photo disponible

Accueil clientèle:

- Accueil aux heures d'ouverture
- Service de souscription et services après-vente
- Paiement CB, pièces, billets, chèque, chèques mobilité
- Rechargement Navigo les jours de pointe
- Client debout

Equipement standard:

- PVM + poste IHMC (connecté au SIG Navigo)

Modalités de paiement :

- La SNCF définit les modes de paiement appropriés aux actes et produits vendus et en informe le STIF.

- **AGENCES**

(photo non contractuelle)



Accueil clientèle:

- Horaires d'ouverture : voir liste
- Client assis
- Service de souscription et services après-vente
- Paiement CB, pièces, billets, chèque, chèques mobilité

Equipement standard:

PVM + poste IHMC (connecté au SIG Navigo)

- **AUTOMATES**

- **ART**

(photo non contractuelle)



Liste des agences TRANSILIEN

Cette annexe décrit la liste des agences Transilien. Elle est modifiée annuellement en cas d'évolutions significatives ou d'ouverture de nouvelles agences.

Elle sera complétée par un tableau de bord qui fournira le nombre total de PVM, et le nombre d'actes réalisés par mois par typologie d'actes pour chaque agence. Ces données seront également transmises pour les guichets multiservices en cas de déploiement.

Il est spécialement entendu entre les parties que n'a valeur contractuelle que la liste ci-dessus des données attendues et non les valeurs elles même qui seront fournies une première fois et de façon confidentielle, au cours du premier trimestre succédant la signature du présent contrat, sous forme de tableau de bord. Elles seront mises à jour annuellement lors du comité de suivi billettique.

Les valeurs seront confidentielles durant les cinq années suivant l'année à laquelle se rapportent les données.

Nom	Localisation	Horaires et Jours d'ouverture
Agences de Paris		
BFM RER C	Gare SNCF – Salle d'échanges RER- Rue du Chevaleret Paris 13ème	Lundi au vendredi - (7h30 - 20h)
Gare d'Austerlitz RER C	Gare SNCF - Salle d'échanges (Niv 1) 85, quai d'Austerlitz Paris 13ème	Lundi au vendredi - (7h30 - 20h)
Gare de l'Est Ligne P	Gare SNCF - Halle IDF – Place du 11 novembre 1918 Paris 10ème	Lundi au vendredi - (7h15 - 19h45) Samedi – (16h30-19h45)
Gare de Lyon Ligne R, RER D & A	Salle d'échanges RER D 11, Place Louis Armand Paris 12ème	Lundi au vendredi - (12h15 - 19h15)
Gare Montparnasse Ligne N	Gare SNCF - 17, bd de Vaugirard (Niv 0) Paris 15ème	Lundi au vendredi - (7h45 - 19h15)
Gare du Nord Lignes H&K, RER B&D	Gare SNCF - 18, rue de Dunkerque (Niv 1) Paris 10ème	Lundi au vendredi - (7h30 - 19h45)
Gare Saint-Lazare Lignes L&J	Gare SNCF - Cours de Rome Paris 8ème	Lundi au vendredi - (7h00 - 20h30)
Pereire-Levallois RER C	Gare SNCF - 4 bis, Place du Maréchal Juin Paris 17ème	Lundi au vendredi - (7h30 - 11h45 / 12h15 - 19h)
Agences de la région parisienne		
Argenteuil ligne J	Gare SNCF – 1 Place Pierre Sémard 95100 Argenteuil	Lundi au vendredi - (13h15 - 20h15)
Aulnay-sous-bois Lignes K, RER B, T4	Gare SNCF - 5, Place du Général de Gaulle 93600 Aulnay	Lundi au vendredi - (7h - 14h)
Brétigny-sur-Orge RER C	Gare SNCF - Place Pierre Venin 91220 Brétigny-sur-Orge	Lundi au vendredi - (7h - 11h50 / 16h20 - 20h)

Cergy-Préfecture Ligne L, RER A	Gare SNCF - Boulevard de l'Oise 95000 Cergy	Lundi au vendredi - (7h10 - 19h45) Samedi - (9h45 - 17h45)
Chelles-Gournay Ligne P, RER E	Gare SNCF - Place Gasnier Guy 77500 Chelles	Lundi - (10h - 14h / 15h - 19h30) Mardi au vendredi - (10h - 21h) Samedi - (10h45 - 13h / 14h - 17h30)
Conflans Ste Honorine Ligne J	Gare SNCF - 2 ter, rue Eugène Berrurier 78700 Conflans Sainte Honorine	Lundi au vendredi - (12h15 - 19h30)
Ermont-Eaubonne Lignes J&H, RER C	Gare SNCF - 1 Place des Bussys 95 120 Ermont	Lundi au vendredi - (13h15 - 20h15) Samedi - (10h15 - 13h /14h - 18h15)
Evry-Courcouronnes RER D	Gare SNCF - Place de la Gare 91000 Evry	Lundi au vendredi - (12h15 - 19h45)
Juvisy RER C&D	Gare SNCF - Place Banette et Planchon 91260 Juvisy	Lundi au vendredi - (7h - 12h30 / 13h - 20h)
Mantes-la-Jolie Lignes J&N	Gare SNCF - Place du 8 mai 1945 78200 Mantes-la-Jolie	Lundi au vendredi - (7h - 19h45)
Melun Ligne R, RER D	Gare SNCF - Place Gallieni 77000 Melun	Lundi au vendredi - (12h30 - 19h30)
Poissy Ligne J, RER A	Gare SNCF - 14, Place Georges Pompidou 78300 Poissy	Lundi au vendredi - (7h30 - 20h)
Saint-Cloud Lignes L&U	Gare SNCF - 40, rue Dailly Parvis de la Gare 92210 Saint-Cloud	Lundi au vendredi - (7h - 20h)
St Denis Ligne H, RER D	Gare SNCF 1 Place des victimes du 17 octobre 1961 93200 St Denis	Lundi au vendredi - (7h15 - 12h00 / 12h45 - 19h30)
Saint-Quentin-en Yvelines Lignes N&U, RER C	Place Charles de Gaulle 78180 Montigny-le-Bretonneux	Lundi au vendredi - (7h30 - 19h30)
Savigny-le-Temple RER D	Gare SNCF-Place du 19/031962 77176 Savigny-le-Temple	Lundi au vendredi - (12h30 - 19h30)
Versailles-Chantiers Lignes N&U, RER C	Gare SNCF - 4, rue de l'abbé Rousseau 78000 Versailles	Lundi au Vendredi (7h30 - 19h15)
Vert Galant RER B	Gare SNCF - Place de la Gare 93420 Villepinte	Lundi au vendredi - (12h30 - 19h30)
Villiers-le-Bel RER D	Gare SNCF - Place du Général Leclerc 95400 Arnouville-les-Gonesses	Lundi au vendredi - (12h - 19h)

ANNEXE IV-B-5
METHODES DE CALCUL DU TAUX DE FRAUDE ET DU TAUX DE CONTROLE

1- Taux de Fraude

Le contrat prévoit un objectif de taux de fraude déclaré et détecté global de 8.5% des voyageurs pour l'ensemble du réseau Transilien exploité par la SNCF en fin de contrat.

1.6 1-1 Méthodologie de calcul du taux de fraude

Taux de fraude = (Nombre de voyageurs, de 15 ans et plus, se déclarés et détectés fraudeurs montant dans les trains des gares enquêtées)/(nombre de voyageurs enquêtées).
Deux fois par an, une enquête est réalisée par un organisme indépendant mandaté par la SNCF pour mesurer la fraude auto-déclarée. Cette enquête explore plusieurs axes (nature de la fraude, âge des fraudeurs, CSP, ligne, jour, heure, etc). Elle permet ainsi de mieux connaître le phénomène et d'adapter les mesures de lutte contre la fraude.
La fraude est constituée de la fraude observée qui repose sur les déclarations spontanées de situation irrégulière auxquelles s'ajoutent les déclarations incohérentes et/ou contradictoires de clients non auto-déclarés comme fraudeur.
Rapporté au nombre de voyageurs contrôlés, le nombre de régularisations permet de définir un taux de fraude constaté.
La SNCF présentera au STIF, pour Information et commentaire, la note méthodologique de l'enquête sur la fraude.

1-2 Informations à communiquer :

La SNCF fournira au STIF chaque année pour le comité de suivi billettique les informations suivantes

- Le taux de fraude global, par ligne et par enquête
- Le taux de fraude selon trois types de fraude : Sans titre, dépassement de zone tarifaire, autres fraudes.
- Le taux de fraude par âge et CSP.

2- Taux de Contrôle

Le contrat prévoit un objectif de taux de contrôle global minimum de 2.5% des voyageurs du réseau Transilien exploité par la SNCF en fin de contrat (cf. article 51-3 du contrat d'exploitation STIF/SNCF).

2-1 Méthodologie de calcul du taux de contrôle

Taux de contrôle = Nombre de voyageurs contrôlés sur la ligne / Nombre de voyageurs entrants dans les gares de la ligne.
Tout voyageur est susceptible d'être contrôlé régulièrement dans les emprises du ou des opérateurs exploitants afin de dissuader les contrevenants et de conforter les voyageurs en situation régulière.
La SNCF propose un nouvel indicateur basé sur une enquête auprès des voyageurs fréquents selon la méthodologie suivante :
Le taux de contrôle = taux de clients déclarant avoir été contrôlés lors des quatre dernières semaines sur leur ligne habituelle.

La question posée aux clients est : « Au cours des quatre dernières semaines, votre titre de transport a-t-il été contrôlé par un agent SNCF sur votre ligne habituelle, à bord du train ou en gare ?»

Il s'agit d'une enquête téléphonique permanente menée au fil de l'eau, auprès des clients réguliers des 14 lignes Transilien (A, B, C, D, E, H, J, K, L, N, P, R, U, T4) du mardi au samedi (sauf jours fériés et lendemain). Cette enquête prescrit des questionnaires fermés relatifs à la ligne habituelle, utilisée au moins une fois par semaine, sur le trajet et la gare habituels. Les individus interrogés sont sélectionnés à partir de la base Comutitres (SNCF, RATP et Optile) des porteurs d'un passe Navigo.

Le nombre d'interviews réalisés chaque mois est en moyenne de 7100, y compris en juillet et août, en modulant en fonction du trafic de chaque ligne et en garantissant la juste répartition géographique des enquêtes pour chaque ligne chaque jour, notamment par rapport aux tronçons de desserte et zones d'actions d'information.

2-2- Informations à communiquer

La SNCF fournira au STIF chaque année et pour le comité de suivi billettique les informations suivantes :

- Nombre de voyageurs contrôlés sur chaque ligne du réseau Transilien ;
- Nombre de régularisations
- Nombre de procès verbaux émis et indemnités forfaitaires perçues (paiement immédiat)
- Taux de recouvrement des sommes dues par les contrevenants
- Eléments statistiques sur la mise en œuvre du délit de fraude d'habitude instauré par l'article 50 de la loi du 15 novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne (LSQ).

La SNCF présentera également le résultat du nouvel indicateur calculé sur la base d'une enquête auprès des voyageurs fréquents.
Ces données sont au niveau global de la SNCF.

ANNEXE IV-B-6
EQUIPEMENTS DE VALIDATION

1. Equipements de validation

Les informations fournies par la SNCF sont les suivantes :
- type d'appareil ;
- Description fonctionnelle
- lieux d'installation.

2. Tableau d'entrées / sortie d'équipements

Dans le cadre du comité de suivi télébilletique (cf. Annexe IV-A-2), la SNCF fournit annuellement un tableau détaillant les équipements installés et désinstallés. Les informations à fournir sont, à minima, les suivantes :

- numéro d'inventaire unique de l'équipement ;
- type d'équipement ;
- programme de financement (pour les nouvelles installations) ;
- lieu d'installation;
- durée de l'amortissement ;
- niveau de certification RCTIF ;
- supports télébillettique (A, B, B', autres) ;
- en cas de désinstallation, indiquer l'âge de l'équipement.

3. Tableau synthétique de suivi

Dans le cadre du comité de suivi télébillettique (cf. annexe IV-A-2), la SNCF fournit annuellement le tableau suivant comprenant le nombre d'équipements installés dans ses emprises détaillé par :
- type d'appareil (nom, modèle, génération…) ;
- ligne ;
- lieu d'installation ;
- typologie de la gare
- année de mise en service ;
- niveau de certification RCTIF ;
- support télébillettiques (A, B, B', autres);
- prévision d'installation.

Par ailleurs, la SNCF fournit, à titre confidentiel, et pour chaque type d'appareil, un descriptif fonctionnel sous forme d'une fiche produit.

4. Format des tableaux

Les tableaux seront fournis sous la forme de fichiers au format Excel.

ANNEXE IV-B-7
EQUIPEMENTS DE CONTROLE ET DE LUTTE CONTRE LA FRAUDE

1. Dispositifs anti-fraude

- Dispositifs anti-fraude en entrée
- Dispositifs anti-fraude en sortie
- Dispositifs d'accès et anti-fraude pour PMR

2. Equipements de contrôle des forfaits sur passe télébilletique

La SNCF équipe ses contrôleurs d'équipements de contrôle des forfaits sur passe télébilletique.

3. Tableau d'entrées / sortie d'équipements

Dans le cadre du comité de suivi télébilletique (cf. Annexe IV-A-2), la SNCF fournit annuellement un tableau détaillant les équipements de contrôle des forfaits sur passes télébillettiques. Les informations à fournir sont, à minima, les suivantes :

- numéro d'inventaire unique de l'équipement ;
- type d'équipement ;
- programme de financement ;
- lieu d'installation ou de mise à disposition ;
- durée prévue d'exploitation ;
- niveau de certification RCTIF ;
- supports télébillettique (A, B, B', autres) ;
- en cas de désinstallation, indiquer l'âge de l'équipement.

4. Tableau synthétique de suivi

Dans le cadre du comité de suivi télébillettique (cf. annexe IV-A-2), la SNCF fournit annuellement le tableau suivant comprenant le nombre d'équipements de contrôle des forfaits sur passes télébillettiques présents dans ses emprises détaillé par :

- type d'appareil (nom, modèle, génération…)
- réseau
- type de lieu d'installation
- année de mise en service
- âge moyen
- prévision d'installation
- niveau de certification RCTIF, si pertinent ;
- support télébillettiques (A, B, B', autres), si pertinent.

Par ailleurs, la SNCF fournit, à titre confidentiel, et pour chaque type d'appareil, un descriptif fonctionnel sous forme d'une fiche produit.

5. Format des tableaux

Les tableaux seront fournis sous la forme de fichiers au format Excel.

ANNEXE IV-B-8
CAHIER DES CHARGES RELATIF A LA GESTION COMMUNAUTAIRE DES PRODUITS TARIFAIRES (ANCIENNE ANNEXE C10 VALIDEE LE 1ER JUIN 2011)

Chapitre 1 : Généralités

Article 1 : Objet

Ce Cahier des charges a pour objet de définir les modalités générales de mise en œuvre des activités liées à la distribution de Produits tarifaires qui sont ou doivent être réalisées en partie ou en totalité de manière communautaire.

Article 2 : Définitions et Documents de référence

Article 2.1 Définitions

Aux fins du Cahier des charges, les termes suivants auront la signification fixée au présent article:

« Produit tarifaire » Un Produit tarifaire est la matérialisation du titre de transport sur un support (papier, magnétique ou télébillettique).
« Titre de Transport » Un titre de transport est la combinaison du droit d'un individu à utiliser les transports collectifs sur un périmètre géographique et temporel donné, d'un profil de son détenteur et d'un tarif.
« **Supports » :** Moyen matériel pouvant contenir un titre de transport (passe NAVIGO, coupon magnétique).
« **Passes » :** Support télébillettique sous forme de carte à puce.
« **Profil » :** Information concernant l'usager contenue dans un passe NAVIGO et donnant droit à un tarif ou un droit à voyager particulier (profil CST, profil agent, profil «imagine R»...).
« CGVU » : désigne les conditions générales de vente et d'utilisation adoptées par décision du STIF qui spécifient les procédures de vente, de SAV et les droits de l'usager pour un Produit tarifaire, un Support ou un Titre de transport.
« **Tarif » :** Prix public d'un titre de transport décidé par le STIF.
« Entreprises » : Désigne toute entreprise titulaire d'un droit d'exploiter un service de transport public de voyageurs en Ile-de-France avec laquelle le STIF à conclu un contrat relatifs aux modalités d'exploitation des services de transports auquel est annexé le présent Cahier des charges.
« **Cahier des charges » :** Désigne le présent cahier des charges relatif à la gestion communautaire des Produits tarifaires.
« **Audit » :** Désigne pour l'application du présent Cahier des charges toutes les opérations de contrôle techniques ou d'audit financier prévues dans le contrat relatif aux modalités d'exploitation du service de transport conclu entre le STIF et les Entreprises.
« **DAB/GAB** » : Désigne pour l'application du présent Cahier des charges tout automate Distributeur Automatique de Billets (DAB) ou Guichet Automatique Bancaires (GAB) sous responsabilité d'établissements financiers.

Article 2.2 Liste des documents associés au présent cahier des charges

Les documents listés ci-dessous sont contractuels. Ils évoluent sur proposition d'un comité, d'une commission ou d'un groupe de travail dûment habilité et sur validation du « comité de pilotage TVDC » décrit à l'article 3.1.

Référence	Titre du Document	Rédaction
IV-B-8-a	Matrice des coûts partiels des activités communautaires (Article 3.3).	Transporteurs/STIF
IV-B-8-b	Description des reportings des activités de ventes et distribution communautaires (Article 7.7).	Transporteurs/STIF

Le « Comité 3P » mentionné à l'article 3.2 tient à jour ces documents et assure la mise à disposition des différentes versions, en particulier la version en vigueur, vis à vis du STIF, des transporteurs et de la structure communautaire.

Les versions successives entrent en vigueur et sont contractuelles au jour décidé à l'unanimité par le « comité de pilotage TVDC » tel que prévu ci-dessous, sans qu'un avenant au présent cahier des charges soit nécessaire.

Les modifications substantielles des documents ainsi validés ne peuvent s'écarter des principes de la version initiale ou comporter des conséquences financières.

Article 3 : Pilotage et mise en œuvre de la gestion communautaire des Produits tarifaires

Le pilotage de la gestion communautaire des produits tarifaires est assuré par un comité appelé « Comité de Pilotage de la Télébillettique, Vente et Distribution Communautaire » ci-après désigné « Comité de Pilotage TVDC ».
La mise en œuvre de la gestion communautaire des produits tarifaires est suivie par un comité appelé Comité Produits/Process/Projets, ci-après désigné « Comité 3P ».

Article 3.1 : Comité de Pilotage TVDC

Les membres du « Comité de pilotage TVDC» sont :
- Le STIF qui en assure la présidence,
- La RATP,
- La SNCF,
- L'association OPTILE mandatée par ses membres.

Le STIF, la RATP, la SNCF et l'association OPTILE désignent respectivement leur représentant pour siéger au sein du «Comité de Pilotage TVDC». En cas de vacance, un nouveau représentant est désigné dans les meilleurs délais.
Le Comité de Pilotage TVDC se réunit au moins une fois par trimestre et sur demande du STIF ou d'un des transporteurs.

Article 3.2 : Comité 3P

Le Comité 3P met en œuvre les moyens nécessaires à l'application des décisions du comité de pilotage TVDC et assure le suivi de la gestion quotidienne et opérationnelle des prestations communautaires décrites par le présent cahier des charges.

Les membres de ce comité sont :
- Le STIF qui en assure la présidence,
- La RATP,
- La SNCF,
- L'association OPTILE mandatée par ses membres.

Le STIF, la RATP, la SNCF et l'association OPTILE désignent respectivement leur représentant pour siéger au sein du comité 3P. En cas de vacance, un nouveau représentant est désigné dans les meilleurs délais.

Le comité 3P se réunit au moins une fois toutes les six semaines et avant chaque Comité de Pilotage TVDC. Le comité 3P peut créer des commissions, groupes projets et groupes de travail qui contribuent au bon déroulement de l'activité communautaire relative au présent cahier des charges.

Articles 3.3 : Réunion de Bilan Annuel

Chaque année, une réunion du Comité de Pilotage TVDC est dédiée au bilan de l'année écoulée. Cette réunion a lieu au deuxième trimestre de chaque année civile, avant le 1er juin.
Les Entreprises remettent au STIF au plus tard le 31 mars de chaque année N un rapport communautaire d'activité composé des informations suivantes :

- un retour d'expérience détaillé concernant l'année n-1, ainsi que les propositions nécessaires à l'amélioration des procédures et des moyens mis en œuvre ;
- les objectifs cibles de l'année n;
- les évolutions techniques et fonctionnelles envisagées pour les prochaines années.
- les comptes liés à l'application du présent cahier des charges (bilan, compte de résultat) ;
- la description des marchés passés durant l'année n-1 ;
- les prévisions de marchés ou de commandes de l'année n
- la matrice des coûts par produit et par nature, tel que défini dans le document IV-B-8-a « Matrice des coûts partiels des activités communautaires » mentionné à l'article 2.2..

Les Entreprises doivent :

- avertir le STIF de toute enquête voyageurs menée par leurs soins sur NAVIGO et d'en communiquer les résultats au STIF ;
- présenter leur programme d'expérimentation communautaire ;
- faciliter les enquêtes voyageurs et les audits menés par le STIF.

Le STIF informe les entreprises des évolutions souhaitées pour les prochaines années.

Article 4 : Organisation Communautaire

Les Entreprises s'appuient sur une structure communautaire à laquelle elles confient la mission de mettre en application tout ou partie des articles du présent Cahier des charges.
La forme de cette structure est laissée au libre choix des Entreprises. Ses statuts, ainsi que toute modification éventuelle, sont transmis au STIF.
Un référent est nommément désigné, à la signature du Cahier des charges, comme interlocuteur principal du STIF pour la gestion de cette structure communautaire. Sauf cas de force majeure, le STIF est informé de tout changement de référent au moins un mois avant la prise de fonction.
De même, le STIF nomme à la signature du présent Cahier des charges un référent pour le suivi de son application. Sauf cas de force majeure, les Entreprises sont informées de tout changement de référent au moins un mois avant la prise de fonction.

Article 5 : Informatique et liberté

La structure communautaire effectue, en tant que responsable du traitement des données à caractère personnel, les formalités nécessaires auprès de la CNIL préalables à la mise en œuvre dudit traitement.

La structure communautaire et le STIF se communiquent mutuellement pour information notamment :

- les déclarations envoyées à la CNIL ;
- les récépissés de la CNIL ;
- le cas échéant, les autorisations de la CNIL ;
- le cas échéant les informations détenues par le Correspondant Informatique et Liberté (CIL) si la structure communautaire en a mis un en place en son sein.

Chapitre 2 Obligations relatives aux activités communautaires

Ce chapitre décrit les activités relatives à la distribution de Produits tarifaires réalisées de manière communautaire par les Entreprises.
Les objectifs poursuivis par le STIF relatifs aux canaux de distribution visent au respect de l'égalité de traitement, une amélioration permanente de la qualité de service et la maîtrise des coûts de développement et d'exploitation sur l'ensemble du territoire de la région Ile-de-France.
Pour cela, le STIF encourage les Entreprises à développer et gérer de manière communautaire le maximum de systèmes de distribution de titres et Produits tarifaires possible.

Article 6 Obligations relatives aux supports des titres de transport

Article 6.1 : Spécifications des supports télébillettiques carte

Les obligations des Entreprises et du STIF, concernant la définition des supports sur lesquels les titres de transport sont chargés, sont décrites dans les contrats relatifs aux modalités dans lesquelles sont exploités les services de transports, conclus entre le STIF et les Entreprises.

Il est rappelé que tout support télébillettique doit respecter les dispositions du référentiel commun télébillettique d'Île de France conformément aux conditions décrites dans la charte du Système Telebillettique NAVIGO (annexée au présent contrat).
Les supports télébillettiques sur lesquels peuvent être chargés des titres communautaires sont les suivants :

	Navigo Semaine	Navigo Mois	Navigo Annue	imagine R Scolai	imagine R étudia	TST gratuité	TST Semaine	TST Mois	Police
Passe Navigo	Oui	Oui	Non	Non	Non	Oui	Oui	Oui	Non
Passe Navigo Annuel	Oui*	Oui*	Oui	Non	Non	Non	Non	Non	Non
Passe Navigo imagine R	Oui**	Oui**	Non	Oui	Oui	Non	Non	Non	Non
Passe Navigo Découverte	Oui	Oui	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non
Passe Police	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Oui

* en complément d'un titre Navigo Annuel actif.
** en complément d'un titre Imagine R

Article 6.2 Les types de supports

Les types de supports de titres seront proposés dans le cadre du Comité Pilotage TVDC.
Le STIF est informé de la préparation des marchés d'achat de supports télébillettiques passés par la structure communautaire. Le STIF fournit les spécifications fonctionnelles qu'il souhaite voir prises en compte dans les dossiers de consultation des Entreprises.

Article 6.3 Billettique

Les activités billettiques relevant de l'activité communautaire sont traitées dans le cadre des comités prévus à l'article 3.

Article 7 Gestion Relation Client

La Gestion relation client, ci-après désignée « GRC », correspond à l'ensemble des prestations communautaires relatives à la gestion des relations avec les clients porteurs d'un des titres mentionnés au 6.1.

Il est entendu qu'une partie des actions de GRC est réalisée par ailleurs de manière individuelle par chacune des Entreprises, à savoir la relation client effectuée selon les termes des contrats relatifs

aux modalités dans lesquelles sont exploités les services de transports, conclus entre le STIF et les Entreprises.

Article 7.1 : Distribution des passes NAVIGO

Les moyens de distribution des supports télébillettiques mis en œuvre conjointement par les Entreprises doivent respecter les conditions générales de vente et d'utilisation (CGVU) décidées par le STIF.

La distribution des passes Navigo comporte :

- une composante individuelle (distribution en agences par exemple) utilisant dans son processus un ou bien des outils communautaires (connexion au Système d'Information et de Gestion communautaire cf. Article 9). Cette composante est mise en place selon les modalités et dans les limites spécifiées dans les contrats relatifs aux modalités d'exploitation des services de transports conclus entre le STIF et les Entreprises.

- une composante communautaire : lorsque la demande est effectuée par correspondance au moyen de dossiers distribués dans les réseaux de vente des Entreprises ou en ligne sur Internet.

Article 7.2 : Distribution du Produit tarifaire «imagine R»

Le Produit tarifaire «imagine R» est composé du titre de transport «imagine R» sur un passe «NAVIGO imagine R» distribué communautairement par correspondance lors de la première demande du voyageur.
Lors des éventuelles demandes ultérieures, l'instruction du droit est effectuée communautairement et le titre de transport est distribué individuellement par les Entreprises sur leurs équipements.
La distribution du Produit tarifaire respecte les CGVU «imagine R» décidées par le STIF après consultation des transporteurs.

Article 7.3 : Distribution du Produit tarifaire « Navigo Annuel »

Le Produit tarifaire « Navigo Annuel » est composé du titre de transport « Navigo Annuel » sur un passe « Navigo Annuel » distribué de manière communautaire par correspondance ou dans les agences des transporteurs.
La distribution du Produit tarifaire « Navigo Annuel » respecte les CGVU « Navigo Annuel»

Article 7.4 : Distribution du Produit tarifaire « Passe Police »

Le Produit tarifaire « Police » est réservé :

- aux fonctionnaires des services actifs de la Police Nationale affectés dans le ressort du Secrétariat Général pour l'Administration de la Police de Paris ;

- aux fonctionnaires des services actifs de la Police Nationale affectés dans les Directions Centrales et Annexes du Ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités Territoriales.

Le Produit tarifaire « Police » est composé du titre de transport « Police » sur un passe « Police » distribué de manière communautaire et mis à disposition dans les locaux de la RATP, conformément aux termes d'une convention signée entre le STIF, le Ministère de l'Intérieur et les transporteurs.

La gestion, la facturation de ce titre sont assurées par la RATP, dûment mandatée par la SNCF et l'association OPTILE.

Article 7.5 : Distribution des cartes et tickets magnétiques Emeraude et Améthyste

Les Produits tarifaires « Améthyste gratuité », « Améthyste demi-tarif » et « Emeraude » sont composés d'une carte nominative « Améthyste gratuité », « Améthyste demi-tarif » et « Emeraude » et, pour la gratuité, ont pour support un coupon magnétique associé à la carte nominative.
Ces produits tarifaires sont gérés, fabriqués, distribués, facturés aux Conseils Généraux et à la Ville de Paris par la RATP, dûment mandatée par la SNCF.
Les évolutions concernant ces titres, leur support et leur mode de distribution ont fait l'objet d'une décision du STIF et d'une convention spécifique pour le passage en télébillettique. A terme, le présent article sera remplacé pour tenir compte de ces évolutions.

Article 7.6 : Services après vente

Les Entreprises assurent conjointement certains actes de service après vente via les GRC des titres communautaires.

Article 7.7 : Indicateurs de service

Les entreprises s'engagent à fournir tous les indicateurs définis dans le document IV-B-8-b « Description des reportings des activités de ventes et distribution communautaires » mentionné à l'article 2.2.

Les modalités d'évolutions du document et leurs dates de mise en application sont décrites à l'article 2.2.

Article 8 : Système Communautaire de Vente et Distribution de titres à Distance

Article 8.1 : Les Objectifs

Le STIF souhaite organiser la mutualisation de certains systèmes et équipements nécessaires à la vente à distance et à la distribution à distance de titres avec les objectifs suivants :

- favoriser l'acquisition de titres de transports à distance grâce à l'utilisation des nouvelles technologies de communication disponibles (internet en particulier),
- créer les conditions d'une réactivité et d'une mise en application optimale des décisions du STIF notamment en matière tarifaire,
- minimiser les coûts associés à la création, à l'exploitation et aux évolutions des canaux de ventes,
- permettre le déploiement par tous les transporteurs de services de vente et de distribution de titres en limitant les coûts d'investissement et d'exploitation.

Le système cible à mettre en œuvre devra répondre aux principes suivants :

- une architecture ouverte vers tous les nouveaux canaux de distribution à distance et vers tous les opérateurs de transport potentiels,
- un partage des référentiels et des process communs à tous les nouveaux canaux de vente à distance,
- des interfaces externes standardisées (a minima par canal de vente).

Le STIF met en œuvre dans cet objectif un portail Navigo (www.navigo.fr) à l'attention du public. Ce portail dirigera les usagers vers les services internet de vente ou gestion clients existants ou à venir.

Article 8.2 : Rappel sur les Services Internet existants

Les Entreprises développent et gèrent dans le cadre des activités communautaires décrites à l'article 4 du présent cahier des charges, les services internet suivants :

Gestion Relations Clients Imagine R : www.imagine-r.com,
Commande de passes Navigo : www.navigo.fr

Le site www.imagine-r.com permet au voyageur titulaire d'un Produit tarifaire «imagine R» :

- de gérer son abonnement ;
- de régler certains actes de service après vente définis dans les contrats relatifs aux modalités dans lesquelles sont exploités les services de transports, conclus entre le STIF et les Entreprises ;
- d'être informé sur le Produit tarifaire Imagine R ;
- de rentrer en contact avec les gestionnaires du titre «imagine R».

Le site existant www.navigo.fr permet au voyageur d'effectuer des demandes de passes Navigo.

Les entreprises remettent au STIF la documentation fonctionnelle présentant les services internet. La mise en œuvre de développements nouveaux de ces services est réalisée en accord avec les stipulations du chapitre 3.

Article 8.3 : Le système communautaire de vente à distance - SCVD

Le système communautaire de vente à distance est l'unique canal de demande de passe, de vente et de rechargement des forfaits Navigo Mois et Semaine pour les particuliers via Internet et via les Guichets Automatiques Bancaires.
Les conditions de développement et d'exploitation du système communautaire de vente à distance via le canal internet et le canal Guichet Automatique Bancaire sont régies par l'annexe IV-B-10 du présent contrat.

Article 8.4— Titularité et exploitation du nom de domaine

Le STIF déclare être propriétaire du nom de domaine ***navigo.fr*** aux termes de la convention de cession conclue le 6 avril 2006 référencé auprès de l'Association Française pour le Nommage Internet en Coopération (AFNIC).

Le STIF met gratuitement ce nom de domaine à la disposition des Entreprises pour les besoins de l'exploitation.
Il demeure seul titulaire du nom de domaine ***navigo.fr***.

Le STIF s'engage à maintenir en vigueur ce nom de domaine et à engager tous les frais et formalités nécessaires à leur protection.

Article 8.5 — Sécurité des sites et services Internet communautaires

En cas de problème de sécurité, sur les sites et modules communautaires administrés et gérés par les Entreprises, les Entreprises informent le STIF dans un délai maximum de quatre heures ouvrables dès que l'incident est porté à leur connaissance les jours ouvrables de 8h00 à 18h00. Une fois le STIF informé, les Entreprises disposent de vingt-quatre heures pour mettre en œuvre les mesures conservatoires que pourrait décider l'autorité organisatrice. Le STIF ne saurait être tenu responsable des erreurs techniques et de sécurité des sites et modules.
De même, en cas de problème de sécurité, sur les sites et services communautaires administrés et gérés par le STIF, dont les Entreprises gèrent et administrent un ou plusieurs modules, le STIF informe les Entreprises dans un délai maximum de quatre heures ouvrables dès que l'incident est porté à sa connaissance les jours ouvrables de 8h00 à 18h00. Les Entreprises ne sauraient être tenues responsables des erreurs techniques et de sécurité des sites et services administrés et gérés par le STIF, dont les Entreprises administrent un module.

Article 8.6- Responsabilité

Dans le cas de contenus élaborés en commun par les Entreprises et mis en ligne sur les sites communautaires par les Entreprises, la responsabilité des Entreprises est commune en cas de recours de tiers ayant pour fondement la violation de la réglementation en vigueur au moyen desdits contenus, notamment mais non exclusivement la violation de droits de propriété intellectuelle.

Article 9 Système d'information et de gestion communautaire

Le Système d'information et de gestion communautaire permet la gestion de la relation avec les clients et enregistre les données sur les supports personnalisés en circulation, les titres vendus et les actes du service après vente.
Il est développé et géré de manière communautaire par les Entreprises.
Il contient la base de données des clients possédant un passe Navigo personnalisé, un passe Navigo Annuel, ou un passe Navigo Imagine R. Dès l'entrée en vigueur du présent Cahier des charges, les Entreprises remettent au STIF la documentation fonctionnelle présentant le Système d'Information et de Gestion communautaire.
Les évolutions du Système d'Information et de Gestion communautaire respectent les modalités définies dans le chapitre 3 du présent Cahier des charges.
Le Système d'Information et de Gestion communautaire contient les données de distribution des titres « Navigo Mois », « Navigo Semaine », TST, «imagine R» et Navigo Annuel vendus par les Entreprises de manière individuelle ou communautaire sur les passes Navigo personnalisé, Navigo Annuel et Navigo Imagine R.

Le Système d'Information et de Gestion communautaire est en liaison avec les systèmes des Entreprises de transport pour, entre autres, recevoir et émettre les données de vente, créer, émettre et recevoir des listes noires, blanches et vertes.

Article 10 Gestion de la Tarification Solidarité Transport

Le STIF confie à des prestataires la gestion des droits à réduction Solidarité Transport 75% et Gratuité.
Les informations contenues dans le Système d'Information et de Gestion Communautaire pour les bénéficiaires de la TST possesseurs d'un passe Navigo personnalisé doivent pouvoir être consultées, enrichies et mises à jour depuis les systèmes d'information propres aux Entreprises et depuis les systèmes d'information des prestataires visés à l'alinéa précédent.
L'interface des systèmes d'information des Entreprises et des prestataires doit être compatible avec le Système d'Information et de Gestion communautaire. Les Entreprises et le STIF imposent le respect de cette condition dans tous les contrats conclus avec leurs prestataires.
Les engagements réciproques du STIF, de son ou ses prestataire(s) d'une part, et des Entreprises et de leur ou leurs gestionnaire(s) du Système d'Information et de Gestion communautaire d'autre part, sont établis précisément dans le document IV-B-8-c « Cahier des Charges relatif à la gestion partagée de la Tarification Solidarité Transport » mentionné à l'article 2.2.

Chapitre 3 : Evolutions et modifications des activités communautaires

Ce chapitre expose, sans préjudice des dispositions de l'annexe IV-B-10, les modalités dans lesquelles les évolutions des systèmes visés au chapitre 2 du Cahier des charges, les expérimentations et innovations technologiques communautaires sont réalisées.
Il est distingué deux types d'évolutions du service :

- évolutions mineures des services. Il s'agit des évolutions décidées par les Entreprises, visant à améliorer la gestion quotidienne des modalités de distribution, et qui n'affectent pas substantiellement le service concerné offert aux voyageurs
- évolutions majeures des services : Il s'agit d'évolutions importantes modifiant un service offert aux voyageurs.

Article 11 : Evolutions mineures

Le STIF est informé annuellement dans le cadre du rapport d'activités communautaire des évolutions visées par cet article.
Pour les évolutions d'un service offert aux voyageurs, le STIF peut émettre un avis consultatif s'il est saisi a priori ou remettre en cause, a posteriori, la classification de l'évolution, valider ou non sa mise en service et demander, le cas échéant, son retrait.

Article 12 : Evolutions majeures

Les évolutions visées à cet article sont réalisées selon les modalités suivantes :

Lancement du projet :
- Information du STIF ou par le STIF du lancement du projet ;
- Mise en place d'une cellule de suivi de projet ;
- Détermination des étapes clés du projet et des éléments techniques, financiers et de délais que le STIF et les transporteurs doivent valider.

Mise au point : Les spécifications générales (techniques et fonctionnelles) sont réalisées conjointement par l'équipe projet et validées par le STIF en concertation avec les transporteurs.
Les Entreprises et le STIF examinent ensemble :
- Le calendrier de mise en œuvre de la modification significative ;
- Les impacts pour les voyageurs ;
- Les données économiques.

Développement : La responsabilité technique est à la charge des Entreprises qui informent le STIF du suivi du projet. Les Entreprises mettent en œuvre les procédures et outils nécessaires conformes aux spécifications. Le STIF valide aux étapes clés du projet déterminées au lancement du projet les éléments techniques ayant un lien avec la sécurité, l'interopérabilité ou le service offert au voyageur.

Mise en service : La mise en service est conditionnée par une décision du STIF.

Si les nouveaux projets mis en place induisent une modification substantielle des charges et des coûts de développements non pris en compte dans les contrats conclus entre le STIF et les Entreprises relatifs aux modalités d'exploitation des services de transports, un avenant aux contrats précités est signé entre les parties.

Article 13 : Développement d'Interfaces techniques

Les Entreprises définissent les spécifications des interfaces pour se connecter au Système d'Information et de Gestion communautaire. Celles ci sont transmises aux prestataires dûment mandatés par le STIF qui doivent les appliquer
Des réunions de pilotage sont mises en place au lancement du projet et durant son suivi à une périodicité cohérente avec les besoins de chacun des acteurs.
Les adaptations spécifiques et la mise en place, facilitées par les Entreprises, sont à la charge technique et financière des prestataires qui souhaitent se connecter.

Chapitre 4 Communication

Article 14 : Obligations relatives à la communication communautaire

Les actions de communication concernant les activités communautaires s'inscrivent en cohérence avec la Politique Commune de Communication pilotée par le STIF en concertation avec les Entreprises.
La structure communautaire indique sur tout support de communication et d'information voyageurs son lien avec le STIF par la présence du logo du STIF.

Toute action de communication, réalisée par la structure communautaire fait l'objet d'une validation préalable par le STIF. Le délai de validation doit être approprié au type d'action ainsi qu'à son contexte.
La mise à jour, le renouvellement, ou les modifications mineures de documents existants ne nécessitent pas la validation du STIF.
Les informations techniques et ponctuelles de service (information sur un incident technique...) n'impliquent pas une validation du STIF, ni la présence de son logo.

ANNEXE IV-B-9 CHARTE SYSTEME TELEBILLETTIQUE NAVIGO TRANSPORTS PUBLICS D'ÎLE-DE-FRANCE (ANCIENNE ANNEXE C11 MISE A JOUR)

PREAMBULE

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

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

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

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

CHAPITRE I – OBJET DE LA CHARTE

1 - PERIMETRE ET CARACTERISTIQUES DU SYSTEME NAVIGO

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

Le système Navigo se compose des éléments suivants :

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

- tout ''support Navigo'', correspondant aux différents composants électroniques ou logiciels contenant les droits et titres de transport des usagers (exemple : passe Navigo) ;
- tout équipement ayant pour fonction de lire, valider, vendre, contrôler, opérer une action de SAV sur un support Navigo ;
- tout module ou processus de sécurité correspondant aux différents composants électroniques contenant les secrets Navigo, c'est-à-dire notamment et de manière non exclusive les algorithmes et les clés de chiffrement de l'application télébillettique francilienne et tous les services associés ;

Les différents systèmes informatiques et de télécommunications (matériels et logiciels) mis en œuvre et utilisés par les Adhérents et traitant des données Navigo (données usagers, données supports, données de validation, données de vente, données de contrôle, données de SAV, données de supervision…) ;
Les référentiels d'interopérabilité de Navigo contenant les règles techniques et fonctionnelles communes de Navigo destinés à assurer l'interopérabilité :

- le RCTIF ;
- le RTTIF.

Les moyens en personnels et les procédures pour :

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

2 - OBJET

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

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

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

3 - DEFINITIONS

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

« Charte » : désigne la présente Charte du système télébillettique 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 télébillettique. Le nom du produit tarifaire est l'association du nom du titre et du nom du support.

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

« RTTIF » : Le Référentiel Traitement Titres d'Île-de-France définit :
le codage des données sur les supports ;
les règles de traitement de ces données lors des opérations de validation, de vente, de contrôle, de SAV ;
les formats des listes d'échanges de données entre les différents systèmes d'information :
- liste noire, correspondant à la liste des supports et titres à invalider suite au constat d'une fraude ou de perte et vol ;
- liste d'invalidation, correspondant à la liste des supports et titres invalidés par les équipements de validation par mise en application de la liste noire ;
- liste verte, correspondant à la liste des droits et profils à charger sur les supports lors de leur présentation sur un appareil de vente ;
- liste de rechargement, correspondant à la liste des droits et profils chargés sur les supports par la mise en application de la liste verte par les appareils de vente ;
- liste des ventes, correspondant à la liste des droits et profils chargés, supprimés ou annulés sur les supports par les appareils de vente ;
- liste blanche, correspondant à la liste des titres chargés sur les supports en circulation.
Le RTTIF s'appuie autant faire que se peut sur les normes et standards en vigueur.

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

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

Incident mineur :

Un Incident est mineur lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique d'interopérabilité ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) sans nuire à son exploitation et sans impact sur les recettes tarifaires.
Un grand nombre d'Incidents mineurs du même type peut être considéré comme un Incident majeur ;

Incident majeur :
Un Incident est majeur lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique d'interopérabilité ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) en nuisant à son exploitation sans la bloquer ou bien entraîne une baisse potentielle des recettes tarifaires attendues par le STIF, pendant la période de la mise en œuvre du correctif ou du contournement.
Un grand nombre d'Incidents majeurs du même type peut être considéré comme un Incident bloquant ;

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

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

CHAPITRE II – La Sécurité NAVIGO

4 - PILOTAGE ET COORDINATION DE LA SECURITE NAVIGO

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

Article 4.1 – Le Comité de Sécurité Navigo

4.1.1 Composition du Comité de Sécurité Navigo

Le Comité de Sécurité Navigo est constitué des membres suivants :

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

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

4.1.2 – Missions du Comité de Sécurité Navigo

Le Comité de Sécurité Navigo a pour mission :

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

- de planifier les évolutions avec ses membres (devis, planning, etc.…).

4.1.3 – Organisation du Comité de Sécurité Navigo

Le STIF préside le Comité de Sécurité Navigo.

Seules les ERGOS, peuvent proposer au Comité de Sécurité Navigo des évolutions concernant la sécurité Navigo.
Les décisions sont prises à l'unanimité de tous les membres. En cas de désaccord, le STIF décide en dernier ressort, après justification sur la base des exigences de la politique tarifaire des transports collectifs franciliens qu'il décide et des impératifs de sécurité du système Navigo.

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

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

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

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

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

Article 4.2 - Rôle du STIF

Le STIF :

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

Article 4.3 – LES ERGOS

4.3.1 – Description des ERGOS

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

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

4.3.2 - Missions des ERGOS

Les missions des ERGOS sont :
- la gestion opérationnelle courante de la sécurité Navigo ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 5.3 – Application des règles de sécurité du système Navigo

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

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

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

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

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

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

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

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

A ce titre les ERGOS doivent :
spécifier fonctionnellement et techniquement les évolutions des exigences minimales de sécurité du système Navigo en fonction des risques identifiés et des nouveaux produits tarifaires télébillettiques distribués en Île-de-France ;
préparer le plan d'évolutions de la sécurité Navigo qui intègre des plannings de mise en œuvre et des estimations financières qui auront été préalablement évoqués avec les membres du Comité de Sécurité Navigo dans le cadre de réunions bilatérales ; Pour les Adhérents non membres du Comité de Sécurité Navigo, le STIF se chargera de définir les délais et les coûts nécessaires, les ERGOS pourront apporter leur expertise en cas de divergence avec un des Adhérents ;
présenter ce plan aux membres du Comité de Sécurité Navigo dans le cadre du Comité de Sécurité Navigo, avec la planification demandée de mise en application ;
préciser les éléments techniques permettant aux Adhérents d'acquérir les cartes et SAMs nécessaires au nouveau palier technique défini ;
spécifier aux Adhérents toutes les procédures opérationnelles dont ils ont besoin pour organiser la phase de migration ;
assurer la confidentialité et l'organisation de la documentation pour permettre à tous les acteurs, et en particulier aux Adhérents et leurs fournisseurs, de disposer des informations suffisantes et nécessaires pour rédiger leurs propres spécifications opérationnelles de sécurité Navigo.

Article 5.5 - Délai d'entrée en vigueur des décisions

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

6 - MODALITES DE CONTROLE DE LA SECURITE NAVIGO

Article 6.1 - La responsabilité du contrôle

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

Article 6.2 - Organismes de contrôles de la sécurité Navigo

Les ERGOS sont chargées du contrôle de la sécurité Navigo. Les ERGOS peuvent effectuer des contrôles, chez les Adhérents ou chez toute personne morale à qui un Adhérent a confié, de quelque manière que ce soit, la fourniture de tout ou partie du système Navigo.
Elles confieront ce contrôle à un tiers indépendants des membres du comité de sécurité si un des membres de celui-ci le demande expressément. Dans ce cas, seules les conclusions des contrôles seront transmises aux ERGOS.

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

Article 6.3 – Portée des contrôles

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

- des exigences minimales de sécurité au travers de la mise en œuvre des spécifications opérationnelles rédigées par chacun ;
- des décisions de retrait d'un produit dès qu'ils en ont été avertis ;
- de la mise en œuvre des correctifs aux dates prescrites par les ERGOS pour les incidents de sécurité identifiés ;
- de l'application par l'Adhérent du Plan d'Urgence de Sécurité Navigo décidé lors d'une crise sécuritaire.

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

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

7 – MODALITES DE TRAITEMENT DES INCIDENTS DE SECURITE NAVIGO

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

Article 7.1 – Le traitement des Incidents de Sécurité

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

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

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

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

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

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

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

Article 7.2 – Le Plan d'Urgence de Sécurité Navigo

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

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

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

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

Indépendamment de la solution qui aura pu être trouvée dans le cadre de la « Cellule de Crise de Sécurité Navigo » , les ERGOS pourront déclencher un contrôle spécifique chez un Adhérent et chez toute personne morale à qui le STIF a confié, de quelque manière que soit, la fourniture de tout ou partie du système Navigo et pour laquelle cet Adhérent est responsable dans les conditions arrêtées à l'article 12**- RESPONSABILITE DES ADHERENTS A LA CHARTE NAVIGO**.

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

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

Le coût du contrôle est à la charge des ERGOS. Cependant, si le contrôle fait apparaître la responsabilité de l'Adhérent contrôlé, et indépendamment des éventuels préjudices qui pourraient être allégués, celui-ci supportera le coût du contrôle.
Tout Adhérent concerné a un délai d'un mois pour contester les conclusions du contrôle. En cas de désaccord entre les parties, un débat contradictoire sera organisé par le STIF.
Si aucune solution amiable n'est obtenue, il sera fait application des dispositions relatives au règlement amiable des conflits, prévues dans les contrats relatifs aux modalités d'exploitation des services de transport conclus entre le STIF et les Adhérents.

CHAPITRE III – L'INTEROPERABILITE NAVIGO

8 - PILOTAGE ET COORDINATION DE L'INTEROPERABILITE NAVIGO

Article 8.1 - Le Comité d'Interopérabilité Navigo

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

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

Les membres du Comité d'Interopérabilité Navigo sont :

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

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

Article 8.3 – Missions du Comité d'Interopérabilité Navigo

Le Comité d'Interopérabilité Navigo a pour mission :

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

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

Article 8.4 – Organisation du Comité d'Interopérabilité Navigo

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 8.5 - Rôle particulier du STIF

Le STIF :

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

9 – DEFINITION DES REGLES D'INTEROPERABILITE DU SYSTEME NAVIGO

Le système Navigo est un système interopérable.

Article 9.1 - Périmètre de l'interopérabilité Navigo

L'interopérabilité Navigo s'articule autour :

<u>du Référentiel Commun Télébillettique Île-de-France (le RCTIF) :</u>

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

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

<u>Du Référentiel Traitement Titres d'Île-de-France (le RTTIF) :</u>

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

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

Article 9.2 - Produits télébillettiques concernés par le RCTIF

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

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

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

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

Article 9.3 – Elaboration du RCTIF

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

Article 9.4 - Evolution du RCTIF

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

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

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

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

Article 9.5 – Elaboration du RTTIF

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

Article 9.6 - Evolution du RTTIF

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- en installant et ne mettant en service que des unités de produits conformes à la dernière version du RCTIF en vigueur au moment de la passation du marché permettant l'acquisition de ces unités ;

- en vérifiant la bonne prise en compte des exigences techniques du RTTIF par les systèmes mis en œuvre par la validation des spécifications et par la prononciation de la recette de chaque système. Au travers de cette procédure, les Adhérents sont responsables du respect des règles d'interopérabilité du RTTIF par leurs fournisseurs ;

- en exploitant chaque unité de produit dans le respect de la conformité au RCTIF et au RTTIF : à savoir, maintenir conforme le produit dans le respect des exigences d'interopérabilité.

- et plus particulièrement pour le RCTIF :

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

- en demandant à leurs fournisseurs :
- soit, en cas de mise au point préalable de prototype, de faire contrôler la conformité des produits de télébillettique dès la première mise au point et de fournir le certificat de conformité au RCTIF en vigueur à la date de passation du marché ;
- soit, en cas d'achat de produits finis de fournir, préalablement à la première mise en service, un certificat de conformité au RCTIF en vigueur à la date de lancement des appels d'offre ;
- de respecter l'ensemble des contrôles qui permettent de constater l'état de conformité au RCTIF en vigueur.

- en respectant les décisions de contrôle de conformité au RCTIF selon les conditions suivantes :
- la décision afférente au contrôle de conformité d'un produit est opposable à chaque Adhérent ayant mis en service ledit produit. Chaque Adhérent est responsable devant le STIF du bon traitement des évolutions assurant la conformité au RCTIF du produit qu'il a mis en service et ce même si un autre Adhérent utilise ce même produit ;

- la décision de conformité d'un produit doit être obtenue par l'Adhérent avant toute mise en service dudit produit.

- en respectant toute décision de retrait de la conformité d'un produit dès qu'ils en ont été avertis, à savoir :
- en n'achetant plus, dans le futur, des unités du produit, objet du retrait, pour l'utilisation télébillettique en Île-de-France ;
- en vérifiant si les unités du produit qu'ils ont acquises antérieurement à la décision de retrait de conformité, sont bien conformes ;
- en n'utilisant plus les unités du produit qui se seraient avérées non conformes, suite aux vérifications effectuées après le retrait.

- en permettant l'accès le plus large à tout élément technique ou document lors de la visite de l'Organisme de contrôle mandaté par le STIF en cas de procédure de contrôle.

10 – MODALITÉS DE CONTRÔLE DE L'INTEROPÉRABILITÉ NAVIGO

Article 10.1 - La responsabilité du contrôle

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

Article 10.2 - Organismes de contrôle

Un Organisme de contrôle est un tiers indépendant des Adhérents à la présente Charte, ou de leurs concurrents potentiels, et de tout fournisseur de produit ou de système billettique, chargé :
d'effectuer des contrôles chez les Adhérents ou chez toute personne morale à qui un Adhérent a confié, de quelque manière que ce soit, la fourniture de tout ou partie du système Navigo à la demande du STIF pour les problématiques d'interopérabilité ;
au regard du RCTIF :

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

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

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

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

Article 10-3 – Portée des contrôles

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

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

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

Si l'un des contrôles visés par le présent article fait apparaître un manquement aux dispositions de la présente Charte, l'ensemble des coûts inhérents à une éventuelle adaptation nécessaire du

système de l' Adhérent contrôlé relèvent de la responsabilité de cet Adhérent et ne peuvent donner lieu à aucun financement supplémentaire accordé par le STIF.

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

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

Article 11.1 – Le traitement des Incidents d'Interopérabilité

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

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

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

3ème étape : le Comité d'Interopérabilité Navigo examine les explications fournies et/ou constate la non-transmission des explications demandées et décide :
de poursuivre le processus,
ou de clore l'Incident ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE IV – DISPOSITIONS DIVERSES

12 - RESPONSABILITE DES ADHERENTS A LA CHARTE NAVIGO

Les Adhérents :

- intègrent des dispositions relatives au respect des engagements et exigences de la présente Charte dans les contrats qu'ils passent avec toute personne, physique ou morale, pour l'autoriser de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre d'un élément du système Navigo ;

- communiquent au STIF le nom d'un interlocuteur unique pour les questions d'interopérabilité ;

- communiquent au STIF le nom d'un correspondant unique pour les questions de sécurité ;

- communiquent à chaque personne morale à qui ils confient, de quelque manière que ce soit, tout ou partie du système Navigo toutes les informations, tous les documents, renseignements et éléments existants qu'elles ont à connaître pour respecter les exigences de la présente Charte ;

- participent directement ou par l'intermédiaire de leur mandataire à la rédaction des documents techniques et fonctionnelles dont ils ont la responsabilité au sein des comités après décision desdits comités ;

- sont responsables des incidents à portée communautaire détectés dans leurs propres applications du système Navigo ou dans les applications du système Navigo par les personnes qu'ils ont autorisées à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo. Dans ce cadre, le STIF est subrogé dans les droits des Adhérents pour l'ensemble des préjudices que peuvent entraîner pour les autres Adhérents les incidents à portée communautaires précités. Lorsque le STIF perçoit une indemnisation, le STIF et les Adhérents ayant subi un préjudice concluent dans les meilleurs délais un accord sur la rétrocession à ces Adhérents, à proportion de leur préjudice, des sommes ainsi perçues par le STIF ;

- déclarent au STIF tous les incidents à portée communautaire d'interopérabilité identifiés ;
- déclarent aux ERGOS tous les incidents de sécurité identifiés ;
- avertissent le STIF de tout projet d'évolution ayant un impact communautaire d'un élément du système Navigo, et de la date souhaitée de sa mise en œuvre ;
- facilitent le contrôle des Organismes de contrôle.

13 - CONFIDENTIALITE

Sous réserve des dispositions spécifiques de la Charte, chacun des Adhérents s'engage à ne pas divulguer à son personnel ou à des tiers, qui n'auraient pas à en connaître, les documents, les informations et les renseignements contenus dans le Cahier des « Exigences minimales de Sécurité », les « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo », le RCTIF et les documents constituants 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).

14 - PROTECTION DES DONNEES A CARACTERE PERSONNEL

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

15 – MARQUE RCTIF

Article 15.1 – Propriété de la marque

Le STIF est titulaire et propriétaire des marques :

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

RCTIF, déposée en date du 25 avril 2000, sous le numéro 00 3023734, désignant les produits et services relevant des classes 9, 16, 35, 36, 38, 39 et 42 de la classification internationale des marques enregistrement publié au BOPI n° 00/39 NL Vol. II du 29 septembre 2000.

Article 15.2 - Utilisation de la marque par les Adhérents

Pour la mise en œuvre de la présente Charte, les Adhérents sont autorisés à faire référence aux termes REFERENTIEL COMMUN TELEBILLETTIQUE 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.

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

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

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

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

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

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

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

17 - Sanctions

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

ANNEXE IV-B-10
CONVENTION RELATIVE AUX CONDITIONS DE DEVELOPPEMENT ET D'EXPLOITATION DU SYSTEME COMMUNAUTAIRE DE VENTE A DISTANCE VIA LE CANAL INTERNET ET LE CANAL DES GUICHETS AUTOMATIQUES BANCAIRES

Cette annexe reprend l'annexe C13 signée entre le STIF, la RATP, la SNCF et OPTILE en date du 18 août 2011, figurant ci-après.

ANNEXE IV-B-11
SECURITE DU SYSTEME NAVIGO

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 (IXème), numéro SIRET : 287 500 078 00020, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, dûment habilitée par délibérations du conseil en date des 1 juin et 6 juillet 2011

Ci-après désigné « le STIF »,

Et :

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

La Société Nationale des Chemins de Fer Français, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris XIVème, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par Monsieur Jean-Pierre FARANDOU, Directeur Général SNCF Proximités, ci-après désignée « la SNCF »,

CHAPITRE I : GENERALITES

1 - Contexte

Les conditions de sécurité du système télébillettique Navigo sont décrites dans la charte du système télébillettique Navigo 2012 annexée aux contrats d'exploitation passés entre le STIF et les transporteurs (Annexe IV-B-9).

La présente convention a pour objectif de confier la gestion opérationnelle de la sécurité conjointement à la RATP et à la SNCF appelées par la suite dans le cadre de cette gestion : Entités Responsables de la Gestion Opérationnelle de la Sécurité Navigo (ERGOS). La convention décrit également les missions et les principes généraux d'organisation.

Elle constitue l'annexe IV-B-11 des contrats d'exploitation passée entre le STIF et la RATP et le STIF et la SNCF.

2 Objet de la présente annexe

La présente annexe décrit les conditions dans lesquelles la RATP et la SNCF exercent conjointement le rôle des ERGOS et prennent de ce fait en charge la responsabilité de gestion de la sécurité télébillettique du système télébillettique Navigo telle que définie dans la Charte du système télébillettique Navigo 2012

3 Définitions

La présente annexe utilise les termes dans leur définition de la Charte du système télébillettique Navigo 2012 dans sa version en vigueur au jour de signature de la présente annexe.

4 Durée de la convention

La présente convention entre en vigueur à compter de la date la plus tardive à laquelle elle est annexée aux contrats d'exploitations STIF-RATP et STIF-SNCF.

Elle arrive à échéance à la fin du contrat d'exploitation auquel le présent document est annexé.

La convention a vocation à être reconduite de manière expresse et d'un commun accord, les parties arrêtant alors les nouvelles dispositions applicables, dans le cadre de la renégociation des contrats STIF-RATP et STIF-SNCF.

CHAPITRE II : LES MISSIONS DES ERGOS

Ce chapitre décrit les missions demandées aux ERGOS, qui mettent en œuvre l'organisation adaptée.

5 Les missions des ERGOS

Article 5.1

Les ERGOS réalisent les missions telles que définies dans la Charte Télébillettique Navigo (annexe IV-A-2) :

a. La gestion opérationnelle courante de la sécurité Navigo,

i. La gestion des incidents,
ii. le contrôle du respect par les Adhérents des exigences de sécurité
En contrôlant les transporteurs sur la conformité de mise en œuvre du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » du système Navigo, en s'inspirant et adaptant au contexte Ile de France les préconisations des standards en matière de sécurité informatique (ex : ISO 27001, ou tout autre standard offrant les mêmes garanties) ;
iii. La mise à jour l'analyse des risques sur la sécurité télébillettique Navigo, une fois par an et autant de fois que les ERGOS le juge nécessaire ;
iv. L'information de tous les correspondants sécurité Navigo des transporteurs et le STIF des incidents à portée communautaire (qu'ils aient ou non fait l'objet d'un Plan d'urgence de Sécurité) ; Le STIF tiendra à jour la liste des correspondants sécurité des transporteurs et la communiquera dès qu'un changement apparaît aux ERGOS. Celles-ci ne pourront être tenues responsables si un des transporteurs ou le STIF n'est pas prévenu en cas de listes non mises à jour.
v. La participation aux définitions des éléments de communication comme « Experts Sécurité » en appui des actions de communications institutionnelles du STIF.

b. La gestion opérationnelle des crises de sécurité, le STIF ayant la responsabilité de la communication externe,

La charte télébillettique définit le fonctionnement en cas de crise et indique que Le STIF assure la coordination de la communication institutionnelle en s'appuyant sur les éléments et analyses fournis par les ERGOS.

c. La proposition des prescriptions des développements et déploiements d'évolutions sécuritaires.

La démarche sur la prescription des évolutions de la sécurité Navigo qui se traduisent par des évolutions des « Exigences minimales de sécurité» du système Navigo est la suivante :

1ère Etape préparatoire Etude d'opportunité et accord de principe

Préparer une étude d'opportunité des évolutions de la Sécurité Navigo qui intègre pour chaque évolution l'argumentaire associé
- les plannings estimatifs de mise en œuvre chez l'ERGOS et chez les adhérents et un budget prévisionnel établi par l'ERGOS pour la mise en œuvre des évolutions proposées (développement et déploiement) tant chez l'ERGOS que chez les adhérents ;

Présenter cette étude d'opportunité au STIF qui décide de présenter l'étude au comité de sécurité ou de demander à l'ERGOS des modifications ;
Présenter cette étude d'opportunité au comité de sécurité qui décide des suites à donner.

2ème Etape Validation budgétaire et Acceptation du Plan d'Evolutions

Suite à un accord de principe du STIF, l'ERGOS doit :

Etablir la nouvelle version du « Cahier des Exigences minimales de sécurité » du système Navigo qui sera diffusée aux membres et adhérents ;
Préparer le plan des évolutions de la Sécurité Navigo, les plannings de mise en œuvre chez l'ERGOS et chez les Adhérents et les budgets de développements et déploiements établis :
- par l'ERGOS pour la mise en œuvre de l'ERGOS ;
- par les Adhérents pour la mise en œuvre chez les adhérents ;

Présenter ce plan d'évolutions au STIF afin d'obtenir son accord définitif (Acceptation) ;
Assister les adhérents dans le processus d'évolutions.

Le STIF souhaite identifier très en amont du processus (1ère étape) les engagements financiers estimés induits par la mise en œuvre des évolutions prescrites par l'ERGOS et donner son accord de principe.

L'accord de principe du STIF permet à l'ERGOS de poursuivre les travaux et établir les éléments budgétaires associés à la mise en œuvre du Plan d'évolutions et cela avant les phases de développements et déploiements. L'accord définitif du STIF est formalisé par l'acceptation du Plan d'évolutions.

L'acceptation du Plan d'évolutions par le STIF, laisse à l'ERGOS l'entière responsabilité du contenu fonctionnel et technique des documents dont il a la responsabilité.

Les coûts de développement des entreprises privées sont pris en charge par le STIF.

Les coûts de la RATP et de la SNCF afférents aux missions de l'ERGOS sont pris en charge dans le cadre de leur contrat d'exploitation respectif.

Si le comité de sécurité et en dernier ressort le STIF décide de ne pas prendre en compte les demandes d'évolutions proposées par les ERGOS, celles-ci peuvent dénoncer la présente convention avec un préavis d'un an. Le STIF prenant alors toutes les responsabilités confiées aux ERGOS dans la présente convention.

Article 5.2 : Principes

Le STIF et les ERGOS conviennent que la fraude technologique nécessite que les systèmes évoluent au rythme des progrès réalisés dans le domaine concerné. Concernant les cartes et les modules de sécurité SAM (Secure Access Module) du système Navigo il est recommandé d'appliquer les principes suivants :

- mise en place tous les 4 ans d'une évolution du niveau de sécurité.
- mise en place d'une durée de validité des cartes Navigo à 6 ans.

Ces principes seront repris dans les propositions d'évolution du prochain Cahier des Exigences Minimales de Sécurité.

6 Information du STIF

Le STIF est informé de manière périodique. Ainsi les ERGOS prévoient de communiquer au STIF les informations suivantes :

Au dernier jour ouvré de chaque trimestre :

- la liste à jour des incidents répertoriés ;
  pour chaque incident :
  - un descriptif succinct de l'origine ;
  - la gravité identifiée ;
  - le ou les transporteur(s) concerné(s) ;
  - le statut (en cours, clôturé,..) ;
  - le correctif ou le contournement appliqué.

  la liste mise à jour des évolutions envisagées, suite aux incidents de la période.

Une fois par an (au plus tard le 30 septembre de l'année N), les ERGOS fournissent en réunion de comité de sécurité les documents suivants :

- les résultats du plan de contrôle de l'année N-1, la liste des transporteurs du plan de contrôle en cours de l'année N, et la liste des transporteurs prévus pour le plan de contrôle de l'année N+1 ;
- les résultats de l'analyse de risques effectuée et les évolutions proposées avec les engagements financiers estimés par les ERGOS ;

- le document « Cahier des Charges des Evolutions » pour permettre aux transporteurs de préparer leur devis avec leurs fournisseurs, si des évolutions sont envisagées ;
- les tableaux financiers reprenant les investissements réalisés année N-1 ainsi que les comptes analytiques correspondants à l'activité de la présente annexe ;
- l'analyse détaillée du retour d'expérience sur l'année N-1 et les évolutions induites et engagées pour l'année N et N+1 ;
- le plan de travail de l'année N avec une présentation détaillée des objectifs prioritaires de l'année N+1.

A tout moment de l'exécution de la convention :

- le STIF peut solliciter les ERGOS sous la forme de questions écrites, voire de réunions spécifiques afin d'obtenir des informations complémentaires sur la gestion de la sécurité télébillettique Navigo en Île-de-France ; Les ERGOS apportera les réponses écrites aux questions du STIF ;
- le STIF est informé sans délai de tout incident identifié par les ERGOS étant susceptible d'être relayé par voie médiatique, ou pouvant mettre en cause l'intégrité de la sécurité télébillettique Navigo, ou induisant une potentielle perte de recettes le temps de la mise en place des actions correctives, voire la mise en cause directe du STIF dans sa bonne gestion de la sécurité Navigo.

CHAPITRE III : DISPOSITION DIVERSES

7 Article : Responsabilité financière des ERGOS

Les conséquences financières des incidents sécuritaires non imputables au STIF ou aux autres adhérents à la charte du système télébillettique Navigo sont à la charge des ERGOS à proportion de leur part de responsabilité respective.

Cette répartition est communiquée au STIF par les ERGOS au plus tard trois mois après la signature de la présente convention. Durant cette période, puis en cas de non communication de la répartition décidée par les ERGOS, la répartition retenue est de 50% pour la SNCF et 50% pour la RATP.

Les montants de ces dépenses sont communiqués au STIF par les adhérents et sont accompagnés de justificatifs détaillés par poste.

Le STIF consolide les documents et les transmets aux ERGOS et identifie de manière motivée les manquements qu'il considère imputable à la RATP et à la SNCF.
Celles-ci en prennent connaissance et ont 40 jours ouvrés pour en contester la teneur à compter de leur réception.
En cas de contestation, les parties feront leurs meilleurs efforts pour rechercher un règlement amiable, préalablement à une action contentieuse. Les parties disposent d'un délai de 40 jours ouvrés, à compter de la date de la contestation telle que prévue à l'alinéa précédent, pour se concilier ou constater leur désaccord persistant.

Les montants de la charge financière, une fois ceux-ci acceptés par l'ensemble des parties, sont défalqués des factures émises par la RATP et la SNCF sur le fondement du présent contrat.

8 Transférabilité/Réversibilité Continuité des prestations

Les ERGOS s'engagent à élaborer et mettre à disposition du STIF toutes les ressources de la sécurité Navigo (incluant la documentation) référencés dans la charte et dans cette convention permettant au STIF d'assurer la transférabilité/réversibilité et/ou la continuité des prestations assurées par la présente convention.

La transférabilité/réversibilité et/ou continuité des prestations s'entendent et de manière non limitative à :

- la capacité du STIF de reprendre directement les prestations réalisées par les ERGOS et les confier à un tiers ;
- l'obligation faite aux ERGOS de communiquer au STIF tous les éléments de la sécurité Navigo permettant au STIF d'en reprendre la maîtrise si nécessaire et la continuité de son exploitation et son évolution ultérieure.

L'accès aux secrets (clefs et algorithmes cryptographiques) et leurs procédures de mise en œuvre dans le système de Sécurité Navigo.

9 Résiliation

D'un commun accord, les parties peuvent résilier la présente convention par échange de courriers adressés par lettre recommandée avec accusé de réception.

Dans cette hypothèse, la résiliation prend effet 12 mois après la réception de la dernière lettre susvisée.

C. DONNEES DE VALIDATION TELEBILLETIQUES

ANNEXE IV-C-1
DEFINITION DES INDICATEURS DE QUALITE ET DE COMPLETUDE DES DONNEES ANONYMISEES DE VALIDATION TELEBILLETTIQUES ET DES SEUILS DE PERFORMANCE ASSOCIES.

1) Définitions générales.

Le suivi de la qualité et de la complétude des données de validation télébillettique s'appuie sur 3 indicateurs quotidiens et 1 annuel :

- Indicateur 1F, mesure par jour et par gare de la complétude des données remontées des pôles générateurs de trafic ;
- Indicateur 2, mesure par jour de la représentativité des données ;
- Indicateur 3, mesure par jour du délai de remontées des données ;
- Indicateur 4, mesure par année calendaire et par du volume des données.

Ces indicateurs sont calculés à partir de l'ensemble des données anonymisées de validations télébillettiques réussies remontées pendant les 30 jours qui suivent la journée de validation mesurée. En particulier, ne sont pas prises en compte :

- les validations transmises au-delà des 30 jours suivant la journée de validation mesurée ;
- les validations des cartes de maintenance et de tests ;
- les validations refusées ;
- les validations non affectées à une gare ;

On entend par « gare » le lieu communément appelé « gare » ou « station » au sens du voyageur, sans distinction de lignes ou de réseau circulant dans cet espace.

2) Indicateur 1F, mesure par jour et par gare de la complétude des données remontées des pôles générateurs de trafic.

Pour chaque gare est fixé un seuil minimal de volume de validations anonymisées remontées sur une journée en deçà duquel la quantité de données de validations remontées est jugée anormalement basse et insuffisante pour effectuer des analyses correctes :

- pour les jours de semaine de plein trafic ;
- pour les jours de semaine de vacances scolaires ;
- pour les samedis de semaine de plein trafic ;
- pour les samedis de semaine de vacances scolaires ;
- pour les dimanches, ponts et jours fériés.

Le tableau du paragraphe 7 de la présente annexe détaille la valeur des seuils en fonction de ces types de jours.
L'indicateur 1F est calculé pour chaque gare, pour chaque journée d'exploitation. Pour une gare et un jour donnés :

Ind1F =
Nombre de validations anonymisées
remontées 30 jours après la journée considérée
/
Seuil minimal de volume de validation pour la gare et le jour considérés

3) Indicateur 2, mesure par jour de la représentativité des données.

L'indicateur 2 est calculé pour chaque journée d'exploitation.
Un seuil minimal de volume de validations anonymisées remontées sur une journée en deçà duquel la quantité de données de validations remontées est jugée anormalement basse et insuffisante pour effectuer des analyses correctes :

- pour les jours de semaine de plein trafic ;
- pour les jours de semaine de vacances scolaires ;
- pour les samedis de semaine de plein trafic ;
- pour les samedis de semaine de vacances scolaires ;
- pour les dimanches, ponts et jours fériés.

Le tableau ci-dessous détaille la valeur des seuils selon le type de jour. Les seuils sont exprimés en nombre de validations, ils sont calculés, pour chaque catégorie de jour, en déduisant du volume moyen 2 fois son écart type (Moyenne et écart type sont établis sur la base des remontées sur la période du 20/06/2011 au 31/12/2011 exception faite des jours ou aucune validation n'a été remontée).

Jour de semaine		Samedi		Dimanche, pont, ou jour férié
Plein trafic	Vacances scol.	Plein trafic	Vacances scol.	
1 600 000	900 000	650 000	400 000	350 000

Ind2 =
Nombre de données anonymisées de validation pour le mode considéré remontées 30 jours après la journée considérée
/
Seuil minimal de volume de validation pour le mode et le jour considérés

4) Indicateur 3, mesure par jour du délai de remontées des données.

L'indicateur 3 est calculé pour chaque journée d'exploitation :

Ind3 =
Nombre de données anonymisées de validation remontées 15 jours après la journée considérée
/
Nombre de données anonymisées de validation remontées 30 jours après la journée considérée

Les jours considérés pour cet indicateur sont des jours calendaires successifs.

5) Indicateur 4, mesure par année calendaire du volume des données.

L'indicateur 4 est calculé sur une année calendaire. Pour l'année N :

Ind4 =
Nombre de données anonymisées de validation remontées pour l'année calendaire N

Le décompte se fait en excluant les données remontées au delà du délai circonscrivant les données valides (30 jours entre le jour de la validation et le jour de réception de la donnée).

6) Journées « incomplètes » et « inacceptables ».

Une journée est qualifiée d'« inacceptable » si, sur cette journée :
- en 2012, l'indicateur 1F pour 6 gares <u>générant un trafic moyen ou élevé</u> est inférieur à 80% ;
- en 2013, l'indicateur 1F pour 5 gares <u>générant un trafic moyen ou élevé</u> est inférieur à 80% ;
- en 2014 et 2015, l'indicateur 1F pour 4 gares <u>générant un trafic moyen ou élevé</u> est inférieur à 80% ;
- ou l'indicateur 2 est inférieur à 80%.

Une journée est qualifiée d'« incomplète » si, sur cette journée, l'indicateur 2 est supérieur ou égal à 80% et inférieur à 90%.

Le STIF et la SNCF peuvent convenir d'exclure une gare du dénombrement des gares générant un trafic moyen ou élevé pour lesquelles l'indicateur 1F est inférieur à 80% pendant une période d'au moins 15 jours calendaires sur laquelle les remontées de validation sont interrompues en raison de travaux ou d'évènements exogènes non maîtrisés par la SNCF.

7) Seuils au 1er janvier 2012 par type de jour et par gare utilisés pour le calcul de l'indicateur 1F.

Légende du tableau :
PT = période de plein trafic.
VS = période de vacances scolaires.

Les seuils sont exprimés en nombre de validations, ils sont calculés, par gare pour chaque catégorie de jour, en déduisant du volume moyen 2 fois son écart type (Moyenne et écart type sont établis sur la base des remontées sur la totalité de l'année 2011 exception faite des jours ou aucune validation n'a été remontée). Lorsque ce calcul donne un résultat inférieur à 1500, le seuil est fixé à 0.
Sont considérées pour la qualification d'une journée comme « inacceptable », au regard de l'indicateur 1F, les seules gares ou stations « générant un trafic moyen ou élevé » (voir 3e colonne du tableau), c'est-à-dire les gares dont le seuil pour les jours de semaine de plein trafic est supérieur ou égal à 3 000.

Code TLB	**Nom de la gare**	Trafic moyen ou élevé	Jour semaine PT	Jour semaine VS	Samedi PT	Samedi VS	Diman-che, ponts et jours fériés
545269	ABLON	non	0	0	0	0	0
386052	ACHERES-GRAND-CORMIER	non	0	0	0	0	0
381657	ACHERES-VILLE	non	0	0	0	0	0
271460	AEROPORT CHARLES DE GAULLE 1	oui	4900	2100	0	2100	0
271494	AEROPORT CHARLES DE GAULLE 2-TGV	non	0	0	0	0	0
113878	ALLEE DE LA TOUR RENDEZ-VOUS	non	0	0	0	0	0
381491	ANDRESY	non	0	0	0	0	0
543090	ANGERVILLE	non	0	0	0	0	0
381848	ARGENTEUIL	non	18700	14200	11700	0	0
545467	ARPAJON	non	0	0	0	0	0
381137	ASNIERES	non	0	0	0	0	0
545251	ATHIS-MONS	non	0	0	0	0	0
386730	AUBERGENVILLE-ELISABETHVILLE	non	0	0	0	0	0
271411	AULNAY-SOUS-BOIS	oui	11000	5600	7700	5600	2900
547026	AUSTERLITZ	oui	26000	6500	10100	6500	6100
276543	AUVERS-SUR-OISE	non	0	0	0	0	0
543207	AVENUE DU PRESIDENT KENNEDY	oui	3400	0	0	0	0
381038	AVENUE FOCH	non	0	0	0	0	0
381046	AVENUE HENRI MARTIN	non	0	0	0	0	0
684191	BAGNEUX-SUR-LOING	non	0	0	0	0	0
681437	BALLANCOURT	non	0	0	0	0	0
382002	BECON-LES-BRUYERES	non	0	0	0	0	0
393116	BELLEVUE	non	0	0	0	0	0
276550	BELLOY-SAINT-MARTIN	non	0	0	0	0	0

Code TLB	Nom de la gare	Trafic moyen ou élevé	Jour semaine PT	Jour semaine VS	Samedi PT	Samedi VS	Diman-che, ponts et jours fériés
276642	BESSANCOURT	non	0	0	0	0	0
393363	BEYNES	non	0	0	0	0	0
328328	BIBLIOTHEQUE FRANCOIS MITTERRAND	oui	57600	15400	21400	15400	11900
393546	BIEVRES	non	0	0	0	0	0
271478	BLANC-MESNIL	non	0	0	0	0	0
684407	BOIGNEVILLE	non	0	0	0	0	0
381079	BOIS-COLOMBES	oui	6900	1900	2500	1900	0
682203	BOIS-LE-ROI	non	0	0	0	0	0
682518	BOISSISE-LE-ROI	non	0	0	0	0	0
381152	BOISSY-L'AILLERIE	non	0	0	0	0	0
113407	BONDY	non	0	0	0	0	0
415893	BONNIERES	non	0	0	0	0	0
276485	BOUFFEMONT-MOISSELLES	non	0	0	0	0	0
382440	BOUGIVAL	non	0	0	0	0	0
543181	BOULAINVILLIERS	oui	7600	0	2400	0	0
393322	BOULEVARD VICTOR	oui	6200	0	0	0	0
545178	BOURAY	non	0	0	0	0	0
684118	BOURRON-MARLOTTE-GREZ	non	0	0	0	0	0
682138	BOUSSY-SAINT-ANTOINE	non	0	0	0	0	0
681478	BOUTIGNY-SUR-ESSONNE	non	0	0	0	0	0
545194	BRETIGNY	oui	4900	0	1600	0	0
545483	BREUILLET-BRUYERES-LE-CHATEL	non	0	0	0	0	0
545491	BREUILLET-VILLAGE	non	0	0	0	0	0
381624	BREVAL	non	0	0	0	0	0
682120	BRUNOY	non	0	0	0	0	0
276451	BRUYERES-SUR-OISE	non	0	0	0	0	0
681510	BUNO-GIRONVILLE	non	0	0	0	0	0
382655	CERGY LE HAUT	oui	11300	0	4100	0	0
381905	CERGY-PREFECTURE	oui	24000	0	10700	0	2400
382499	CERGY-SAINT-CHRISTOPHE	oui	5700	1900	2400	1900	0
682161	CESSON	non	0	0	0	0	0
545152	CHAMARANDE	non	0	0	0	0	0
276030	CHAMP DE COURSES D'ENGHIEN	non	0	0	0	0	0
393058	CHAMP DE MARS-TOUR EIFFEL	oui	9900	1600	3600	1600	1800
276519	CHAMPAGNE-SUR-OISE	non	0	0	0	0	0
682450	CHAMPAGNE-SUR-SEINE	non	0	0	0	0	0
115873	CHAMPBENOIST-POIGNY	non	0	0	0	0	0

Code TLB	Nom de la gare	Trafic moyen ou élevé	Jour semaine PT	Jour semaine VS	Samedi PT	Samedi VS	Diman-che, ponts et jours fériés
116509	CHANGIS-SAINT-JEAN	non	0	0	0	0	0
381475	CHANTELOUP-LES-VIGNES	non	0	0	0	0	0
276162	CHAPONVAL	non	0	0	0	0	0
381194	CHARS	non	0	0	0	0	0
682419	CHARTRETTES	non	0	0	0	0	0
382333	CHAVILLE RIVE DROITE	non	0	0	0	0	0
393207	CHAVILLE RIVE GAUCHE	non	0	0	0	0	0
393173	CHAVILLE-VELIZY	non	0	0	0	0	0
116111	CHELLES-GOURNAY	oui	18000	5200	8800	5200	4100
546317	CHEMIN D'ANTONY	non	0	0	0	0	0
113522	CHENAY-GAGNY	non	0	0	0	0	0
393637	CHILLY-MAZARIN	non	0	0	0	0	0
545285	CHOISY-LE-ROI	oui	12500	4300	6300	4300	3400
391565	CLAMART	non	0	0	0	0	0
381129	CLICHY-LEVALLOIS	non	0	0	0	0	0
393272	COIGNIERES	non	0	0	0	0	0
381087	COLOMBES	non	0	0	0	0	0
682146	COMBS-LA-VILLE-QUINCY	non	0	0	0	0	0
381459	CONFLANS-FIN-D'OISE	non	0	0	0	0	0
381897	CONFLANS-SAINTE-HONORINE	oui	5600	0	2100	0	0
681007	CORBEIL-ESSONNES	non	0	0	0	0	0
381863	CORMEILLES-EN-PARISIS	non	1400	1200	0	0	0
681635	COUDRAY-MONTCEAUX	non	0	0	0	0	0
116731	COUILLY-SAINT-GERMAIN-QUINCY	non	0	0	0	0	0
116301	COULOMMIERS	non	0	0	0	0	0
382200	COURBEVOIE	non	0	0	0	0	0
116772	CRECY-EN-BRIE-LA-CHAPELLE	non	0	0	0	0	0
116640	CROUY-SUR-OURCQ	non	0	0	0	0	0
271536	DAMMARTIN-JUILLY-SAINT-MARD	non	0	0	0	0	0
276345	DEUIL-MONTMAGNY	non	0	0	0	0	0
276436	DOMONT	non	0	0	0	0	0
545525	DOURDAN	non	0	0	0	0	0
540179	DOURDAN-LA-FORET	non	0	0	0	0	0
271403	DRANCY	non	0	0	0	0	0
276394	ECOUEN-EZANVILLE	non	0	0	0	0	0
545475	EGLY	non	0	0	0	0	0
116046	EMERAINVILLE-PONTAULT-COMBAULT	oui	4500	0	1600	0	0

Code TLB	Nom de la gare	Trafic moyen ou élevé	Jour semaine PT	Jour semaine VS	Samedi PT	Samedi VS	Diman-che, ponts et jours fériés
276022	ENGHIEN-LES-BAINS	oui	4500	1800	1800	1800	0
545228	EPINAY-SUR-ORGE	non	0	0	0	0	0
271148	EPINAY-SUR-SEINE	non	0	0	0	0	0
271122	EPINAY-VILLETANEUSE	oui	14800	5100	7000	5100	3700
276147	EPLUCHES	non	0	0	0	0	0
386763	EPONE-MEZIERES	non	0	0	0	0	0
381418	ERAGNY-NEUVILLE	non	0	0	0	0	0
276055	ERMONT-EAUBONNE	oui	3700	1700	0	1700	0
276584	ERMONT-HALTE	non	0	0	0	0	0
116327	ESBLY	non	0	0	0	0	0
681601	ESSONNES-ROBINSON	non	0	0	0	0	0
545137	ETAMPES	non	0	0	0	0	0
545145	ETRECHY	non	0	0	0	0	0
681361	EVRY	non	0	0	0	0	0
681387	EVRY-COURCOURONNES	oui	19600	7100	10500	7100	3900
116277	FAREMOUTIERS-POMMEUSE	non	0	0	0	0	0
682211	FONTAINEBLEAU-AVON	non	0	0	0	0	0
682427	FONTAINE-LE-PORT	non	0	0	0	0	0
393405	FONTENAY-LE-FLEURY	non	0	0	0	0	0
276071	FRANCONVILLE-LE-PLESSIS-BOUCHARD	non	0	0	0	0	0
113894	FREINVILLE-SEVRAN	non	0	0	0	0	0
276659	FREPILLON	non	0	0	0	0	0
113514	GAGNY	oui	4700	0	1700	0	0
393439	GARANCIERES-LA QUEUE	non	0	0	0	0	0
382259	GARCHES-MARNES-LA-COQUETTE	non	0	0	0	0	0
113001	GARE DE L'EST	oui	36600	9400	14700	9400	5800
686030	GARE DE LYON	non	0	0	0	0	0
271007	GARE DU NORD	oui	154500	61000	85000	61000	41500
113860	GARGAN	non	0	0	0	0	0
381566	GARGENVILLE	non	0	0	0	0	0
276196	GARGES-SARCELLES	oui	25000	11900	9500	11900	6500
393348	GAZERAN	non	0	0	0	0	0
271205	GENNEVILLIERS	non	0	0	0	0	0
276246	GOUSSAINVILLE	oui	6700	2300	2000	2300	0
681353	GRAND-BOURG	non	0	0	0	0	0
393645	GRAVIGNY-BALIZY	non	0	0	0	0	0
116012	GRETZ-ARMAINVILLIERS	non	0	0	0	0	0
681379	GRIGNY-CENTRE	non	0	0	0	0	0

Code TLB	Nom de la gare	Trafic moyen ou élevé	Jour semaine PT	Jour semaine VS	Samedi PT	Samedi VS	Diman-che, ponts et jours fériés
276360	GROSLAY	non	0	0	0	0	0
276592	GROS-NOYER-SAINT-PRIX	non	0	0	0	0	0
116269	GUERARD-LA-CELLE-SUR-MORIN	non	0	0	0	0	0
545129	GUILLERVAL	non	0	0	0	0	0
281899	HAUSSMANN-SAINT-LAZARE	oui	79000	18900	32100	18900	11600
381889	HERBLAY	non	0	0	0	0	0
682435	HERICY	non	0	0	0	0	0
393462	HOUDAN	non	0	0	0	0	0
386409	HOUILLES-CARRIERES-SUR-SEINE	oui	18900	4400	7000	4400	2800
393561	IGNY	non	0	0	0	0	0
393033	INVALIDES	oui	3400	0	0	0	0
116616	ISLES-ARMENTIERES-CONGIS	non	0	0	0	0	0
381574	ISSOU-PORCHEVILLE	non	0	0	0	0	0
393074	ISSY	non	0	0	0	0	0
393306	ISSY-VAL DE SEINE	oui	3500	0	0	0	0
545301	IVRY-SUR-SEINE	oui	4300	0	1700	0	0
393066	JAVEL	oui	5800	0	0	0	0
393512	JOUY-EN-JOSAS	non	0	0	0	0	0
545244	JUVISY	oui	11200	4300	5400	4300	2000
381558	JUZIERS	non	0	0	0	0	0
271171	LA BARRE-ORMESSON	non	0	0	0	0	0
382432	LA CELLE-SAINT-CLOUD	non	0	0	0	0	0
271304	LA COURNEUVE-AUBERVILLIERS	non	0	0	0	0	0
382218	LA DEFENSE-GRANDE ARCHE	oui	46300	5500	15600	5500	5300
681452	LA FERTE-ALAIS	non	0	0	0	0	0
116517	LA FERTE-SOUS-JOUARRE	non	0	0	0	0	0
381871	LA FRETTE-MONTIGNY	non	0	0	0	0	0
386003	LA GARENNE-COLOMBES	oui	9200	0	2800	0	0
682476	LA GRANDE PAROISSE	non	0	0	0	0	0
545459	LA NORVILLE-SAINT-GERMAIN-LES-ARPAJON	non	0	0	0	0	0
164798	LA PLAINE-STADE DE FRANCE	oui	16600	6400	9000	6400	5300
988709	LA REMISE A JORELLE	non	0	0	0	0	0
393256	LA VERRIERE	oui	6200	0	2000	0	0
113886	L'ABBAYE	non	0	0	0	0	0
116319	LAGNY-THORIGNY	non	0	0	0	0	0
545160	LARDY	non	0	0	0	0	0

Code TLB	Nom de la gare	Trafic moyen ou élevé	Jour semaine PT	Jour semaine VS	Samedi PT	Samedi VS	Diman-che, ponts et jours fériés
271395	LE BOURGET	oui	12000	6400	7600	6400	4500
681395	LE BRAS-DE-FER	non	0	0	0	0	0
682179	LE MEE	non	0	0	0	0	0
393298	LE PERRAY	non	0	0	0	0	0
681627	LE PLESSIS-CHENET	non	0	0	0	0	0
113472	LE RAINCY-VILLEMOMBLE-MONTFERMEIL	oui	11800	0	6400	0	0
381095	LE STADE	non	0	0	0	0	0
382366	LE VAL-D'OR	non	0	0	0	0	0
681247	LE VERT-DE-MAISONS	non	0	0	0	0	0
492108	LES ARDOINES	non	0	0	0	0	0
113779	LES BOULLEREAUX-CHAMPIGNY	non	0	0	0	0	0
386664	LES CLAIRIERES-DE-VERNEUIL	non	0	0	0	0	0
113845	LES COQUETIERS	non	0	0	0	0	0
272146	LES GRESILLONS	non	0	0	0	0	0
386680	LES MUREAUX	oui	5300	2300	2400	2300	0
276238	LES NOUES	non	0	0	0	0	0
113852	LES PAVILLONS-SOUS-BOIS	non	0	0	0	0	0
546226	LES SAULES	non	0	0	0	0	0
386300	LES VALLEES	non	0	0	0	0	0
113803	LES YVRIS-NOISY-LE-GRAND	non	0	0	0	0	0
393280	LES-ESSARTS-LE-ROI	non	0	0	0	0	0
382473	L'ETANG-LA-VILLE	non	0	0	0	0	0
682153	LIEUSAINT-MOISSY	oui	5500	0	2000	0	0
381582	LIMAY	non	0	0	0	0	0
276527	L'ISLE-ADAM-PARMAIN	non	0	0	0	0	0
682401	LIVRY-SUR-SEINE	non	0	0	0	0	0
116632	LIZY-SUR-OURCQ	non	0	0	0	0	0
393611	LONGJUMEAU	non	0	0	0	0	0
116137	LONGUEVILLE	non	0	0	0	0	0
382457	LOUVECIENNES	non	0	0	0	0	0
276253	LOUVRES	non	0	0	0	0	0
276576	LUZARCHES	non	0	0	0	0	0
988717	LYCEE HENRI SELLIER	non	0	0	0	0	0
281873	MAGENTA	oui	39000	14400	19300	14400	9800
681155	MAISONS-ALFORT-ALFORTVILLE	oui	3600	1600	0	1600	0
386425	MAISONS-LAFFITTE	oui	7000	0	2400	0	0
681486	MAISSE	non	0	0	0	0	0

Code TLB	Nom de la gare	Trafic moyen ou élevé	Jour semaine PT	Jour semaine VS	Samedi PT	Samedi VS	Diman-che, ponts et jours fériés
381509	MANTES-LA-JOLIE	non	0	0	0	0	0
381590	MANTES-STATION	non	0	0	0	0	0
382812	MAREIL-MARLY	non	0	0	0	0	0
381715	MAREIL-SUR-MAULDRE	non	0	0	0	0	0
116228	MARLES-EN-BRIE	non	0	0	0	0	0
382465	MARLY-LE-ROI	non	0	0	0	0	0
545186	MAROLLES-EN-HUREPOIX	non	0	0	0	0	0
393579	MASSY-PALAISEAU	non	0	0	0	0	0
383281	MASSY-VERRIERES	non	0	0	0	0	0
381723	MAULE	non	0	0	0	0	0
381483	MAURECOURT	non	0	0	0	0	0
116103	MEAUX	oui	12000	3900	5800	3900	2800
682005	MELUN	non	19300	13900	7300	4000	4000
681411	MENNECY	non	0	0	0	0	0
276675	MERIEL	non	0	0	0	0	0
276667	MERY-VAL D'OISE	non	0	0	0	0	0
393108	MEUDON	non	0	0	0	0	0
393082	MEUDON-VAL-FLEURY	non	0	0	0	0	0
381830	MEULAN-HARDRICOURT	non	0	0	0	0	0
271528	MITRY-CLAYE	non	0	0	0	0	0
545111	MONNERVILLE	non	0	0	0	0	0
682302	MONTEREAU	non	0	0	0	0	0
393892	MONTFORT-L'AMAURY-MERE	non	0	0	0	0	0
682104	MONTGERON-CROSNE	non	0	0	0	0	0
381160	MONTGEROULT-COURCELLES	non	0	0	0	0	0
276089	MONTIGNY-BEAUCHAMP	non	0	0	0	0	0
684100	MONTIGNY-SUR-LOING	non	0	0	0	0	0
391003	MONTPARNASSE	oui	40500	9200	16500	9200	8400
382879	MONTREUIL	non	0	0	0	0	0
116400	MONTRY-CONDE	non	0	0	0	0	0
276493	MONTSOULT-MAFFLIERS	non	0	0	0	0	0
682278	MORET-VENEUX-LES-SABLONS	non	0	0	0	0	0
116087	MORMANT	non	0	0	0	0	0
116244	MORTCERF	non	0	0	0	0	0
681403	MOULIN-GALANT	non	0	0	0	0	0
116285	MOUROUX	non	0	0	0	0	0
547307	MUSEE D'ORSAY	oui	5800	0	0	0	0
116095	NANGIS	non	0	0	0	0	0

Code TLB	Nom de la gare	Trafic moyen ou élevé	Jour semaine PT	Jour semaine VS	Samedi PT	Samedi VS	Diman-che, ponts et jours fériés
386318	NANTERRE-UNIVERSITE	non	0	0	0	0	0
116558	NANTEUIL-SAACY	non	0	0	0	0	0
684126	NEMOURS-SAINT-PIERRE	non	0	0	0	0	0
334482	NEUVILLE UNIVERSITE	non	0	0	0	0	0
381731	NEZEL-AULNAY	non	0	0	0	0	0
113746	NOGENT-LE-PERREUX	oui	4400	0	1900	0	0
276758	NOINTEL-MOURS	non	0	0	0	0	0
393876	NOISY-LE-ROI	non	0	0	0	0	0
113217	NOISY-LE-SEC	oui	11900	5200	6600	5200	3400
681346	ORANGIS-BOIS DE L'EPINE	non	0	0	0	0	0
393447	ORGERUS-BEHOUST	non	0	0	0	0	0
546200	ORLY VILLE	non	0	0	0	0	0
381145	OSNY	non	0	0	0	0	0
116020	OZOIR-LA-FERRIERE	non	0	0	0	0	0
113209	PANTIN	oui	7300	1900	3000	1900	0
271486	PARC DES EXPOSITIONS	non	0	0	0	0	0
328435	PARIS-BERCY	non	0	0	0	0	0
381012	PEREIRE-LEVALLOIS	oui	12200	1600	2300	1600	0
276469	PERSAN-BEAUMONT	oui	4500	0	1800	0	0
393504	PETIT-JOUY-LES-LOGES	non	0	0	0	0	0
393652	PETIT-VAUX	non	0	0	0	0	0
271163	PIERREFITTE-STAINS	oui	10800	5600	0	5600	0
276097	PIERRELAYE	non	0	0	0	0	0
393421	PLAISIR-GRIGNON	oui	3400	0	0	0	0
393629	PLAISIR-LES-CLAYES	non	0	0	0	0	0
386573	POISSY	oui	24600	4000	7500	4000	3600
393041	PONT DE L'ALMA	oui	3700	0	0	0	0
546192	PONT DE RUNGIS	non	0	0	0	0	0
381111	PONT-CARDINET	non	0	0	0	0	0
682526	PONTHIERRY-PRINGY	non	0	0	0	0	0
276139	PONTOISE	oui	9700	0	3300	0	1700
276154	PONT-PETIT	non	0	0	0	0	0
393165	PORCHEFONTAINE	non	0	0	0	0	0
381020	PORTE MAILLOT	oui	10600	0	2100	0	0
111278	PORTE-DE-CLICHY	oui	8000	1600	3000	1600	1600
276501	PRESLES-COURCELLES	non	0	0	0	0	0
116160	PROVINS	non	0	0	0	0	0
382382	PUTEAUX	non	0	0	0	0	0
393314	RAMBOUILLET	oui	3200	0	0	0	0

Code TLB	Nom de la gare	Trafic moyen ou élevé	Jour semaine PT	Jour semaine VS	Samedi PT	Samedi VS	Diman-che, ponts et jours fériés
681338	RIS-ORANGIS	non	0	0	0	0	0
116038	ROISSY-EN-BRIE	non	0	0	0	0	0
113696	ROSNY-BOIS-PERRIER	non	0	0	0	0	0
113704	ROSNY-SOUS-BOIS	non	0	0	0	0	0
415885	ROSNY-SUR-SEINE	non	0	0	0	0	0
988725	ROUGEMONT-CHANTELOUP	non	0	0	0	0	0
546291	RUNGIS-LA FRATERNELLE	non	0	0	0	0	0
545509	SAINT-CHERON	non	0	0	0	0	0
382358	SAINT-CLOUD	oui	11200	1900	4200	1900	0
393223	SAINT-CYR	non	0	0	0	0	0
271015	SAINT-DENIS	oui	21600	9500	14600	9500	7200
116178	SAINTE-COLOMBE-SEPTVEILLES	non	0	0	0	0	0
545210	SAINTE-GENEVIEVE-DES-BOIS	non	0	0	0	0	0
682542	SAINT-FARGEAU	non	0	0	0	0	0
366922	SAINT-GERMAIN-BEL-AIR-FOURQUEUX	non	0	0	0	0	0
382804	SAINT-GERMAIN-GRANDE-CEINTURE	non	0	0	0	0	0
276170	SAINT-GRATIEN	non	0	0	0	0	0
276600	SAINT-LEU-LA-FORET	non	0	0	0	0	0
682294	SAINT-MAMMES	non	0	0	0	0	0
545350	SAINT-MARTIN-D'ETAMPES	non	0	0	0	0	0
547315	SAINT-MICHEL NOTRE DAME	oui	27900	9000	18300	9000	8100
545202	SAINT-MICHEL-SUR-ORGE	non	0	0	0	0	0
382481	SAINT-NOM-LA-BRETECHE-FORET-DE-MARLY	non	0	0	0	0	0
271254	SAINT-OUEN	non	0	0	0	0	0
276105	SAINT-OUEN-L'AUMONE	non	0	0	0	0	0
337980	SAINT-OUEN-L'AUMONE-LIESSE	non	0	0	0	0	0
381426	SAINT-OUEN-L'AUMONE-QUARTIER DE L'EGLISE	non	0	0	0	0	0
393843	SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES	oui	15800	2200	3700	2200	0
381186	SANTEUIL-LE-PERCHAY	non	0	0	0	0	0
276386	SARCELLES-SAINT-BRICE	oui	3700	0	0	0	0
386417	SARTROUVILLE	oui	20800	3000	8200	3000	3300
682187	SAVIGNY-LE-TEMPLE-NANDY	oui	8500	2600	3400	2600	0
545236	SAVIGNY-SUR-ORGE	oui	4400	0	1900	0	0
545517	SERMAISE	non	0	0	0	0	0

Code TLB	Nom de la gare	Trafic moyen ou élevé	Jour semaine PT	Jour semaine VS	Samedi PT	Samedi VS	Diman-che, ponts et jours fériés
272039	SEUGY	non	0	0	0	0	0
271445	SEVRAN-BEAUDOTTES	oui	10400	3100	1800	3100	0
271429	SEVRAN-LIVRY	non	0	0	0	0	0
393124	SEVRES RIVE GAUCHE	non	0	0	0	0	0
382341	SEVRES-VILLE-D'AVRAY	non	0	0	0	0	0
684217	SOUPPES	non	0	0	0	0	0
164780	STADE DE FRANCE-SAINT-DENIS	non	10700	4100	0	0	0
382374	SURESNES-MONT VALERIEN	non	0	0	0	0	0
276261	SURVILLIERS-FOSSES	non	0	0	0	0	0
393454	TACOIGNIERES-RICHEBOURG	non	0	0	0	0	0
276634	TAVERNY	non	0	0	0	0	0
272054	THIEUX-NANTOUILLET	non	0	0	0	0	0
682252	THOMERY	non	0	0	0	0	0
381822	THUN-LE-PARADIS	non	0	0	0	0	0
116210	TOURNAN	non	0	0	0	0	0
393835	TRAPPES	oui	4900	1800	2000	1800	0
381806	TRIEL-SUR-SEINE	non	0	0	0	0	0
116491	TRILPORT	non	0	0	0	0	0
381178	US	non	0	0	0	0	0
116293	VAIRES-TORCY	non	0	0	0	0	0
381798	VAL-D'ARGENTEUIL	non	0	0	0	0	0
276535	VALMONDOIS	non	0	0	0	0	0
391532	VANVES-MALAKOFF	non	0	0	0	0	0
393538	VAUBOYEN	non	0	0	0	0	0
276626	VAUCELLES	non	0	0	0	0	0
382267	VAUCRESSON	non	0	0	0	0	0
381814	VAUX-SUR-SEINE	non	0	0	0	0	0
116079	VERNEUIL-L'ETANG	non	0	0	0	0	0
386656	VERNOUILLET-VERNEUIL	non	0	0	0	0	0
682468	VERNOU-SUR-SEINE	non	0	0	0	0	0
382861	VERSAILLES RIVE DROITE	non	0	0	0	0	0
393157	VERSAILLES RIVE GAUCHE	non	0	0	0	0	0
393009	VERSAILLES-CHANTIERS	oui	26300	3900	7000	3900	2600
271437	VERT-GALANT	oui	6500	1900	0	1900	0
276568	VIARMES	non	0	0	0	0	0
681304	VIGNEUX-SUR-SEINE	oui	4100	1700	2000	1700	0
681619	VILLABE	non	0	0	0	0	0
272021	VILLAINES	non	0	0	0	0	0

Code TLB	**Nom de la gare**	Trafic moyen ou élevé	Jour semaine PT	Jour semaine VS	Samedi PT	Samedi VS	Diman-che, ponts et jours fériés
545277	VILLENEUVE-LE-ROI	non	0	0	0	0	0
681858	VILLENEUVE-PRAIRIE	non	0	0	0	0	0
681825	VILLENEUVE-SAINT-GEORGES	oui	16200	7900	9200	7900	4700
681809	VILLENEUVE-TRIAGE	non	0	0	0	0	0
386649	VILLENNES-SUR-SEINE	non	0	0	0	0	0
271510	VILLEPARISIS-MITRY-LE-NEUF	non	0	0	0	0	0
271452	VILLEPINTE	non	0	0	0	0	0
393413	VILLEPREUX-LES-CLAYES	non	0	0	0	0	0
276220	VILLIERS-LE-BEL-GONESSE-ARNOUVILLE	oui	19300	8400	7100	8400	5400
116749	VILLIERS-MONTBARBIN	non	0	0	0	0	0
393884	VILLIERS-NEAUPHLE PONTCHARTRAIN	non	0	0	0	0	0
113795	VILLIERS-SUR-MARNE-PLESSIS-TREVISE	oui	7700	2900	4000	2900	1800
393215	VIROFLAY RIVE GAUCHE	oui	3200	0	0	0	0
382887	VIROFLAY RIVE DROITE	non	0	0	0	0	0
681312	VIRY-CHATILLON	non	0	0	0	0	0
545293	VITRY-SUR-SEINE	oui	4500	1600	1800	1600	0
682500	VOSVES	non	0	0	0	0	0
682443	VULAINES-SUR-SEINE-SAMOREAU	non	0	0	0	0	0
682112	YERRES	oui	3700	0	0	0	0

V – BIENS ET INVESTISSEMENTS

ANNEXE V-1
PROGRAMME D'INVESTISSEMENT 2012-2015

ANNEXE CONFIDENTIELLE

ANNEXE V-2
GOUVERNANCE DU MATERIEL ROULANT

Préambule

Dans le cadre du contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF, STIF et la SNCF conviennent de la nécessité de définir un cadre commun pour la gestion du matériel roulant appartenant à la SNCF et effectuant des missions de service public pour le compte du STIF agissant en tant qu'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. Cet accord permet de définir :

- les conditions dans lesquelles chacune des parties est associée à la procédure d'acquisition, de rénovation ou de modification du Matériel Roulant mise en œuvre ;
- les conditions dans lesquelles les matériels sont remis au STIF en cas de changement d'opérateur ferroviaire ou de mainteneur ;
- les conditions dans lesquelles la SNCF assume la responsabilité de l'utilisation et du maintien en bon état de fonctionnement du matériel roulant ;
- les modalités de rémunération de la SNCF par le STIF au titre des investissements effectués par elle dans le cadre de l'acquisition, de la modernisation, du renouvellement ou des modifications du Matériel Roulant.

Le présent accord est conclu dans le cadre du contrat d'exploitation en vigueur. Ses conditions de mise en œuvre, de révision et résiliation sont par conséquent définis dans le contrat.

1 Objectifs de l'accord

Par le présent Accord, le STIF souhaite déterminer avec la SNCF les principes de gouvernance du Matériel Roulant, afin de préciser les relations entre le STIF et la SNCF.
Cet Accord, qui précise les attentes du STIF et de la SNCF en matière de gouvernance, est destiné à devenir un outil de pilotage et d'évaluation de la politique Matériel Roulant du STIF.

1.1 Périmètre technique de l'Accord

Sont concernés les matériels roulants actuels ou futurs qui figurent aux bilans annuels de la SNCF ou qui sont acquis en crédit-bail et qui participent directement à l'exploitation par cette dernière des services de transports publics réguliers de personnes dans le cadre du contrat d'exploitation STIF-SNCF dans le cadre des dispositions de l'article L.1241-6 du code des transports.

Sont exclus :

- les matériels exclusivement affectés à l'exploitation d'autres services que ceux visés à l'alinéa précédent ;
- les matériels assurant des activités d'assistance aux matériels roulants ;
- les véhicules de maintenance.

les brevets, innovations, produits, logiciels développés en tout ou partie par la SNCF et résultant de son savoir-faire propre.

Sont inclus du présent Accord :
- Les matériels roulants ferroviaires affectés aux services réguliers de transport par tram-train ou train. Ces matériels sont principalement constitués : « d'une structure ; d'organes de guidage et de roulement (bogies, essieux) ; de suspensions ; d'une chaine de traction-freinage et des d'équipements embarqués de commande, de captage et de transformation d'énergie associés ; d'organes d'accouplement ; d'aménagements et d'équipements destinés au transport et à l'embarquement des voyageurs (principalement

sièges, portes, emmarchements fixes ou mobiles, comble-lacune, intercirculations) ; de système de chauffage/ventilation/climatisation ; de système d'éclairage ; d'équipements embarqués de télécommunication, de commande et de contrôle ; des systèmes d'information embarqués (y compris les systèmes destinés à l'information ou au comptage des voyageurs) et des interfaces homme/machine associées ; de dispositifs de sécurité passifs ou actifs ; de dispositifs nécessaires à la sûreté des voyageurs et du personnel de bord (y compris les systèmes d'alarme et de vidéosurveillance). »
- La partie embarquée des systèmes de commande et de contrôle des fonctions de traction-freinage reste sous le contrôle fonctionnel et réglementaire de RFF dans le cadre de sa mission en matière de sécurité ferroviaire.

1.2 Portée de l'Accord

L'Accord ne se substitue ni au contrat d'exploitation en vigueur ni aux conventions de financement ad-hoc qui prévoient des dispositions particulières. En cas de contradiction entre les dispositions du présent Accord et celles des conventions de financement ad-hoc, les dispositions particulières des conventions de financement ad-hoc prévaudront.
Les parties considèrent qu'un tel Accord constitue le cadre structurant de l'exercice de leurs responsabilités respectives sur le sujet concerné.

1.3 Comité de suivi

Un comité de suivi Matériel Roulant STIF-SNCF est organisé à une fréquence mensuelle par le STIF, afin d'aborder l'ensemble des sujets relatifs aux matériels roulants concernés par le présent Accord.
Le contenu des comptes-rendus sera soumis à l'accord préalable de chacune des parties avant diffusion.

2 CONSISTANCE DU PARC

La consistance du parc de matériels roulants visés par le présent accord recouvre l'inventaire physique et comptable de ces matériels au 1er janvier de chaque année, leur description technique, ainsi que leurs affectations.
Le STIF recevra de la SNCF la consistance du parc dans un délai de deux mois suivant la signature du présent accord, puis au 31 mars de chaque année.

2.1 Inventaire du parc

Il s'agit de l'inventaire physique et comptable complet par véhicule. Il permettra de reconstituer la composition de chaque élément ou rame.
L'inventaire physique et l'inventaire comptable seront actualisés au 31 décembre de chaque année.
Sont notamment indiqués pour chaque véhicule : la série (exemple Z2N), la sous-série (exemple Z 20500), la variante (exemple : Z 20500 hybride) le matricule (SNCF ou EVN [2]), sa date de réception par la SNCF, sa date d'autorisation de mise en circulation (SNCF ou EPSF), le nombre de véhicules le composant, le rattachement (atelier d'entretien et dépôt de remisage), la ligne d'affectation, la livrée, les dispositions particulières (pour les équipements ou dotations qui n'équipent que certains véhicules ou qui sont en cours de déploiement), la valeur et la date d'immobilisation, la durée d'amortissement par composant, le montant subventionné et la valeur nette comptable, ainsi que le statut du matériel au moment de l'inventaire (en service commercial, accidenté, stocké, en

[2] European Vehicle Number (EVN) Technical Specification for Interoperability

rénovation, en réparation, à radier, à démanteler ou démantelé avec la date correspondante).

2.2 Description technique des véhicules

L'inventaire du parc constitue un recensement des matériels. Parallèlement il est nécessaire que le STIF puisse en connaître les caractéristiques génériques par séries (matériels affectés aux services réguliers de transport par tram-train et trains (RER, trains de banlieue)) notamment en termes de capacité, d'équipements et d'aménités destinés aux voyageurs (en fonction des normes applicables en termes d'accessibilité), de performances environnementales (normes respectées, équipements anti-pollution, consommation d'énergie pour des parcours types) ainsi que de systèmes embarqués…
Des diagrammes en élévation et des diagrammes d'aménagement pour chaque variante complètent la description technique. Les diagrammes sont fournis en livrée neutre ainsi que dans les livrées en vigueur. En outre, des photographies des matériels dans les livrées en vigueur seront également fournies.

2.3 Affectation du parc

Il s'agit ici de l'affectation des matériels au 31 décembre de chaque année. Les évolutions pluriannuelles de l'affectation des matériels sont évoquées à l'article 4.

Pour chaque axe et série de matériel sont notamment indiqués :
- le nombre d'éléments (constitués sous forme de rames insécables, soit sous forme d'automotrice soit sous forme de trains attelés à une locomotive) affectés au service commercial ainsi que les réserves d'exploitation, en différenciant si nécessaire le matin ou le soir ;
- le nombre d'éléments en réserve de maintenance ;
- le nombre d'éléments en réserve pour aléas.

3 MAINTIEN EN CONDITIONS OPERATIONNELLES DES MATERIELS ROULANTS

La SNCF assume la responsabilité de l'utilisation et du maintien en conditions opérationnelles du matériel roulant visé par le présent Accord.
En tant que mainteneur du matériel, la SNCF définit l'organisation et met en œuvre les opérations de maintenance, pour garantir le maintien en condition opérationnelle du Matériel sur la totalité de son cycle de vie.

Elle présente chaque année au STIF sa politique de maintenance en précisant notamment :
- les dispositions générales mises en œuvre en termes de maintenance et d'améliorations du matériel roulant ;
- la politique de maintenance par matériel, par réseaux ou par axe en fonction des choix du mainteneur.
Seront notamment indiqués :
- les pas de maintenance ;
- le type de maintenance (au potentiel ou au parcours) ;
- les taux de réserve ;
- les sites de maintenance : leur localisation, le statut de installations (en compte propre, louées…) et des terrains, la consistance des installations et des équipements utilisés, les matériels concernés, y compris des matériels d'autres activités, les niveaux d'entretien ou de maintenance effectués en différenciant les sites effectuant des interventions sur les véhicules des sites intervenant sur les organes ;

- le niveau de fiabilité et de disponibilité constaté et visé, exprimé sous la forme d'indicateurs de fiabilité, de maintenabilité, de disponibilité, pour chaque série de matériel et chaque ligne en particulier seront transmis au STIF :
  - nombre d'évènements origine à 5 minutes ou FPMK type B, par série,
  - taux de panne fatale, par série,
  - disponibilité, par série et par ligne,
  - irrégularité pour cause matérielle par ligne.
- les évolutions techniques envisagées afin notamment d'adapter le matériel aux évolutions réglementaires, aux sollicitations et dégradations observées en service et d'optimiser la sureté de fonctionnement des matériels.

La SNCF pourra sur cette base proposer des investissements nécessaires au maintien en conditions opérationnelles du Matériel. Ces investissements pourront être soumis au STIF qui jugera au cas par cas de l'opportunité de consentir à un cofinancement des installations complémentaires ou des modifications du matériel.
Au cours d'un exercice annuel peuvent apparaître des impératifs à résoudre à court terme afin notamment, d'optimiser la sûreté de fonctionnement des matériels et/ou de résoudre l'obsolescence des composants électriques, électroniques et mécaniques (ruptures d'approvisionnement, etc.). Ces actions seront présentées a posteriori en début d'exercice annuel suivant.

4 EVOLUTION DES PARCS DE MATERIELS ROULANTS

4.1 Périmètre d'intervention du STIF

Le STIF est associé à la définition des évolutions touchant aux matériels roulants visés par l'Accord, sur la base de propositions de la SNCF. Il donne notamment son avis sur les opérations suivantes :
- évolution du parc : sont considérées comme évolutions du parc :
  - les mouvements de parc : acquisition, réaffectation (mutations, redéploiements impliquant l'ensemble des matériels d'une ligne), cession et réforme ;
  - les modifications techniques des matériels roulants comme les rénovations, les dotations en équipements embarqués (système d'information voyageur par exemple), les changements de configuration des aménagements intérieurs. La SNCF demeure seule compétente pour prendre l'initiative des modifications techniques concernant l'exploitation, la sécurité et la sûreté de fonctionnement et reste garante des fonctions de sécurité ferroviaire.
- mise en cohérence globale des designs des matériels de l'ensemble du parc.

4.2 Propositions de la SNCF

La SNCF transmet chaque année un dossier indiquant ses propositions chiffrées d'évolution des matériels, au titre notamment d'une actualisation du schéma directeur. Ce dossier, qui doit permettre au STIF d'adopter une stratégie cohérente comporte :
- un rappel des évolutions pluriannuelles déjà actées en termes de consistance et d'affectation des parcs ;
- les propositions chiffrées de la SNCF sur les évolutions des matériels. Cette seconde partie, pour laquelle le STIF est pleinement associé dès la conception des scénarios comportera :
  - une proposition de gestion prévisionnelle, qui correspond à l'évolution pluriannuelle des inventaires et de la consistance technique des matériels par série et par affectation.
  - un prévisionnel des investissements comportant l'ensemble des composantes de coût pris en compte ;

- l'échéancier prévisionnel de paiement concernant chacun des investissements correspondant, par type de matériel roulant, avec l'ensemble des hypothèses de calcul retenues.

• les impacts réciproques des propositions d'évolution des parcs sur les infrastructures et des évolutions des infrastructures sur le matériel roulant (et notamment des systèmes de contrôle et commande des trains et des systèmes de signalisation) :

- dans le respect de la mission de gestion d'infrastructure confiée par la loi à RFF, le dossier fournira des éléments mettant en évidence les éventuelles conséquences sur les infrastructures et sur les équipements embarqués des matériels roulants afin de permettre au STIF de prendre en compte l'ensemble des impacts dans sa décision, y compris financiers.

Différents scénarios pouvant être envisagés pour chaque parc, la SNCF fournira pour chacun d'eux des éléments de comparaison, notamment opérationnels et financiers.

Ces propositions d'investissements seront précisément justifiées, en distinguant notamment les adaptations correspondant :

• aux évolutions du contexte réglementaire ;
• aux évolutions quantifiées de fréquentation ;
• aux projets de restructuration et de développement d'offre ;
• aux opérations de prolongement, de modernisation ou d'adaptations des infrastructures des réseaux existants ;
• aux attentes des voyageurs en termes de confort (sur la base d'une analyse précise desdites attentes).

Les propositions de la SNCF contiendront les éléments techniques, financiers et organisationnels de chacune des évolutions proposées. Sur ces bases, le STIF décide d'une stratégie à appliquer en matière de matériel roulant.
Chaque année, la SNCF transmettra au STIF le dossier de gestion prévisionnelle avant le 30 septembre, préalablement à une présentation en octobre.

5 INVESTISSEMENTS LIES AUX MATERIELS ROULANTS

Il s'agit de préciser les modalités d'association et de recueil de l'accord du STIF pour les investissements définis à l'article 4 dont la procédure de passation est engagée après la signature du présent Accord et pour lesquelles le financement est assurée en tout ou partie par le STIF.

5.1. Définition des investissements

Le STIF est associé à la définition de ces investissements, sur la base de propositions de la SNCF et donne son accord formel sur les investissements touchant aux matériels roulants.

5.1.1 Responsabilité de la SNCF et du STIF

5.1.1.1. Responsabilité de la SNCF

La SNCF assume la responsabilité technique et juridique de la définition, de la conduite et de la réalisation des investissements dans le respect des procédures qui lui sont propres. Elle est à ce titre responsable de l'ensemble des relations avec les constructeurs et fournisseurs.

5.1.1.2 Décisions du STIF

Le STIF se prononce pour chaque investissement sur l'opportunité et les principes de l'investissement puis sur la convention de financement pluriannuelle définissant notamment les conditions financières et opérationnelles de l'investissement et de son suivi.

5.1.2 Opportunité et principes de l'opération

La définition des investissements doit s'inscrire dans une vision pluriannuelle de gestion prévisionnelle du parc.
Suite au dossier annuel remis par la SNCF sur ses propositions d'évolutions du parc de matériels roulants et sur la base d'un argumentaire plus détaillé pour chacune des opérations proposées par la SNCF, le STIF décide de l'opportunité, du périmètre de l'opération, des fonctionnalités associé au bénéfice des voyageurs, sur la base des propositions de la SNCF en termes de fonctionnalités, de périmètre, de calendrier opérationnel, de conditions techniques de réalisation et de prévisions financières.
Les propositions de la SNCF sont enrichies en cas de besoin par les éléments obtenus auprès d'autres opérateurs ou auprès du gestionnaire d'infrastructures concerné par l'opération ou ses conséquences, pour disposer de tous les documents utiles.
La SNCF transmet au STIF tous les éléments nécessaires à la définition des opérations, en vue de leur approbation par le STIF :

- évaluation ex-ante des impacts de l'opération en matière notamment de performances d'exploitation, de service aux voyageurs, de performances énergétiques…
- propositions de spécifications fonctionnelles, sur la base de retours d'expériences des matériels actuels, d'enquêtes de perception auprès des voyageurs. Ces éléments intègrent notamment le cas échéant les designs extérieur et intérieur ainsi que les livrées ;
- propositions de stratégie industrielle, compatible avec la stratégie d'évolution du parc concerné (voir point précédent) ;
- propositions de modalités opérationnelles.

Ces éléments sont transmis aux services du STIF au cours du travail préparatoire à la décision du STIF. Ce travail, piloté par le STIF et associant étroitement la SNCF, sera engagé a minima un an avant la tenue des instances décisionnelles du STIF et de la SNCF, et achevé 2 mois avant cette échéance.

5.1.3 Conduite de la consultation

La SNCF conserve la maîtrise et la responsabilité du déroulement de la consultation, dans le respect des procédures qui lui sont propres. Elle y associe le STIF – notamment par le biais de sa présence en tant que membre du comité de pilotage – tout en conservant la possibilité de prendre les dispositions lui permettant de ne pas lui faire encourir de risque – en particulier pénal – tout au long du processus.

5.1.3.1 Comité de pilotage

Le Comité de Pilotage, constitué entre la SNCF et le STIF, est l'instance décisionnelle qui valide toutes les grandes étapes des consultations dans les conditions définies ci-dessous, sans préjudice et sous réserve toutefois des pouvoirs des instances décisionnelles des parties et notamment des instances de la SNCF chargées en particulier de donner leur avis sur le marché ou de l'approuver. Les avis du comité de pilotage sont rendus conjointement par les représentants du STIF et de la SNCF.
Le comité de pilotage est chargé notamment :

- de donner son accord sur les documents suivants de l'appel d'offres :
  - le cahier des charges fonctionnel, comprenant notamment les principales spécifications techniques du matériel envisagé ;
  - le règlement particulier de la consultation qui comprend notamment les critères de jugement des offres ;
  - le calendrier prévisionnel de la procédure.

La SNCF transmet à cette fin ses propositions de documents au STIF pour avis, à l'état de projet, 3 mois avant l'envoi du Dossier de Consultation des Entreprises.

- de rendre un avis sur les objectifs de négociation ;

- d'examiner les synthèses des propositions techniques émanant des groupes de travail SNCF, à l'issue du premier tour de négociation
- de rendre un avis sur les objectifs de la négociation finale aboutissant à la remise de l'ultime et meilleure offre (dite BAFO – Best And Final Offer) ;
- d'émettre un avis sur la conduite à tenir en cas de risque d'échec de la consultation (offre non conforme, dépassement notable des estimations, …). A cette fin, la SNCF alertera le Comité de Pilotage dès lors que ce risque apparaît.
- d'examiner les synthèses des propositions techniques et financières émanant des groupes de travail SNCF, à l'issue de la remise de l'ultime et meilleure offre ;
- de donner son accord sur une proposition de choix de l'offre la mieux disante et d'autoriser le lancement du processus d'approbation dans le respect des procédures propres à la SNCF.

En cas d'éventuel désaccord au sein du comité de pilotage, une réunion est organisée entre le STIF et la SNCF, au plus tard sous huit jours calendaires, au niveau qui permet de résoudre la difficulté.
Le STIF peut demander à la SNCF des études ou enquêtes complémentaires pour aider à formuler la proposition du choix. Les parties conviennent d'en examiner ensemble les conséquences, qui toutefois ne sauraient en aucun cas remettre en cause les conditions de la consultation.

5.1.4 Convention de financement pluriannuelle

Après que le comité de pilotage a donné son accord sur la proposition de choix de l'offre la mieux disante, le STIF et la SNCF élaborent une convention de financement pluriannuelle spécifique à chaque projet, définissant notamment les conditions financières et opérationnelles de l'investissement et de son suivi.
L'approbation par le STIF de la convention de financement pourra intervenir jusqu'à 6 mois après le choix du comité de pilotage. La date effective de cette validation devra impérativement être compatible avec les contraintes de délai de validité des offres, porté à 9 mois pour prendre en compte les nouvelles procédures.

5.1.5 Finalisation et du marché

Après signature et notification du marché, la SNCF transmet au STIF sous un délai de 2 mois toutes les pièces du marché notifié ainsi que par la suite tous les avenants. Un accord de confidentialité sera signé entre les parties.

5.1.6 Suivi des investissements

Les étapes importantes du suivi de la réalisation de l'investissement sont validées par les parties dans le cadre de la convention de financement, et sont évoqués au cours des comités de suivi mensuels prévus au présent Accord.
Pour les projets les plus importants, les conventions prévoient des comités de pilotage a minima annuel STIF-SNCF, afin de suivre la réalisation des projets, et de permettre aux parties d'en partager les orientations. Ces comités sont préparés par des comités techniques préalables, se déroulant environ 15 jours auparavant.

6 COMMUNICATION

6.1 Stratégie de communication

Le STIF est responsable de l'élaboration de la stratégie de communication globale sur le Matériel Roulant.
La SNCF est formellement associée à la démarche afin de s'assurer de la compatibilité de la stratégie STIF avec la sienne.

6.2 Mise en œuvre

La partie chargée de la mise en œuvre de la stratégie de communication sur un projet ou une action considérée associe pleinement l'autre partie à toutes les étapes clés de l'élaboration de ces actions.
La façon dont chacune des parties pourra être associée à la mise en œuvre par l'autre partie devra être compatible avec les procédures propres à chacune des parties, et dans des conditions permettant de maîtriser les différents risques associés à une telle procédure.
La SNCF et le STIF s'informent réciproquement de leurs projets de communication externe concernant le matériel roulant. Ces projets doivent être communiqués 6 semaines avant la date prévisionnelle de l'opération.
La communication interne de la SNCF auprès de ses personnels est laissée à son entière initiative. Elle ne nécessite donc pas l'accord du STIF.

6.3 Livrée et design du matériel roulant

En termes de design, les pièces de l'appel d'offres doivent préciser que la livrée sera en conformité avec les principes d'habillages du matériel roulant francilien du STIF qui devront être déclinés sur le nouveau Matériel Roulant en concertation entre la SNCF et le STIF.
De même, le cahier des charges devra tenir compte de l'avis du STIF en tant que membre du comité de pilotage en matière de design intérieur et extérieur et d'ambiance intérieure.
Le STIF valide également, préalablement à la signature du marché, en tant que membre du comité de pilotage, les choix structurants en termes de design intérieur et de livrées extérieures qui s'imposent lors de la signature du marché. Cette validation doit être compatible avec les conditions de la consultation.
Le STIF est associé à l'élaboration des éléments définitifs affectant le design intérieur ou la livrée extérieure relatifs au matériel roulant et valide toute décision relative à ces éléments postérieurement à la signature du marché.
Au cas où les décisions prises, qui ne sauraient en aucun cas remettre en cause les conditions de la consultation, occasionneraient des conséquences financières directes ou indirectes, notamment des dépenses supplémentaires ou des réclamations justifiées des fournisseurs, le STIF s'engage à les prendre en charge.

7 REMUNERATION DE LA SNCF POUR LES INVESTISSEMENTS PORTANT SUR LE MATERIEL ROULANT

Dans le cadre des contrats d'exploitation, le STIF verse à la SNCF au titre des investissements effectués par elle pour la réalisation, l'acquisition, la modernisation, le renouvellement ou les modifications du Matériel Roulant et des matériels d'entretien associés, une rémunération couvrant les coûts suivants :

- le financement annuel de la dotation aux amortissements ;
- le coût des capitaux engagés correspondant aux charges d'emprunt et frais financiers y afférents ou au coût d'immobilisation du capital pour la partie autofinancée.
- les frais d'ingénierie et de maitrise d'ouvrage liés au matériel roulant, et les frais d'adaptation et de mise en conformité exigés par la réglementation ou par une demande du STIF, hors investissements couverts par une convention de financement spécifique STIF-SNCF.

7 REMUNERATION DE LA SNCF POUR LES INVESTISSEMENTS PORTANT SUR LE MATERIEL ROULANT

Dans le cadre des contrats d'exploitation, le STIF verse à la SNCF au titre des investissements effectués par elle pour la réalisation, l'acquisition, la modernisation, le renouvellement ou les modifications du Matériel Roulant et des matériels d'entretien associés, une rémunération couvrant les coûts suivants :

- le financement annuel de la dotation aux amortissements ;
- le coût des capitaux engagés correspondant aux charges d'emprunt et frais financiers y afférents ou au coût d'immobilisation du capital pour la partie autofinancée.
- les frais d'ingénierie et de maitrise d'ouvrage liés au matériel roulant, et les frais d'adaptation et de mise en conformité exigés par la réglementation ou par une demande du STIF, hors investissements couverts par une convention de financement spécifique STIF-SNCF.

8 MISE A DISPOSITION DES DONNEES

8.1 Mise à disposition des données

Pour les opérations en cours, le STIF dispose d'un droit d'accès aux études réalisées par la SNCF, sous réserve du secret industriel et commercial, de l'accord des fournisseurs et des droits de propriété intellectuelle, notamment des tiers.
Les études ou informations sujettes à des clauses de confidentialité seront transmises sous réserve de la conclusion préalable d'un accord de confidentialité signé des parties et des personnes concernées.
Pour les marchés ou opérations d'acquisition, de rénovation, de réaffectation, de cessions et de réforme des matériels engagés depuis la signature de l'Accord :

- le STIF dispose d'un droit d'accès aux études réalisées par la SNCF grâce au financement du STIF dans le cadre du contrat d'exploitation en vigueur ou de conventions de financement spécifiques. Un accord de confidentialité sera signé entre les Parties ;
- le STIF peut diligenter des audits de processus ou des audits financiers qui seront communiqués à la SNCF.

8.2 Transmission des données

Les données visées par le présent Accord seront transmises par voie électronique selon un format défini entre les parties. Les modalités organisationnelles, techniques et juridiques du partage des données et éventuellement de certains outils seront également examinées.
Le détail des informations attendues par le STIF sera examiné avec les services de la SNCF. Les données seront transmises au STIF par la SNCF selon un format propre à ses systèmes d'informations, charge au STIF de les adapter en fonction de ses besoins. Sans préjudice de ce point, l'objectif est d'avoir des échanges de données simples, permettant d'alimenter le nouveau système d'information du STIF.

8.3 Confidentialité

L'expression Informations Confidentielles désigne les informations de toutes natures contenues dans les documents fournis par une partie à l'autre partie et/ou dont l'une des

parties pourrait être amené à avoir connaissance dans le cadre de l'exécution du présent Accord. Seront également considérées comme des Informations Confidentielles les informations communiquées par une partie à l'autre partie sous forme verbale ou visuelle, par exemple lors de réunion ou de visite des installations de la SNCF.

Chaque partie s'engage à considérer comme strictement confidentielles les Informations Confidentielles et par conséquent à ne pas les divulguer à des tiers, étant en outre entendu qu'elle s'engage à ne communiquer ces Informations Confidentielles qu'à ceux des membres de son personnel qui devront nécessairement en avoir connaissance dans le cadre de la présente convention, et à prendre toutes dispositions afin d'empêcher leur divulgation par ce personnel.
Chaque partie s'engage à ne faire aucun usage des Informations Confidentielles dans un autre objectif que celui décrit dans le Préambule du présent Accord. Ces dispositions ne sauraient être interprétées comme lui conférant une autorisation ou un droit quelconque de licence d'exploitation industrielle ou commerciale des Informations Confidentielles.

La présente convention ne s'applique pas aux Informations Confidentielles pour lesquelles une des parties apporterait la preuve écrite :
- qu'elles étaient en sa possession ou qu'elles sont tombées dans le domaine public avant qu'elles ne lui soient communiquées par l'autre partie ;
- qu'elles sont, postérieurement tombées dans le domaine public et ce, sans violation des termes de la présente convention ;
- qu'il les a licitement acquises d'un tiers sans engagement de secret.

Les obligations nées du présent article perdureront aussi longtemps que les Informations Confidentielles ne seront pas tombées dans le domaine public, et ce sans violation de l'une quelconque desdites obligations, dans la limite d'une durée de 15 (quinze) ans à compter de la date de réception de ces Informations.

9 DISPOSITIONS DIVERSES

9.1 Brevets, innovations, produits logiciels relatifs aux matériels objets de l'accord

La SNCF dispose de droits de propriété intellectuelle sur les brevets, innovations, produits, logiciels qu'elle a développés en tout ou partie et qui résultent de son savoir-faire propre.
Les demandes éventuelles d'utilisation par le STIF de ces droits devront être justifiées par les nécessités de l'exercice de ses missions d'autorité organisatrice. Ces demandes d'utilisation seront ensuite examinées au cas par cas par les Parties et feront l'objet d'un ou plusieurs contrats spécifiques.

9.2 Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur à compter de sa date de notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF à la SNCF, une fois signé par les 2 parties.

10 SORT DU MATERIEL

10.1 Transfert de propriété du matériel roulant

La SNCF s'engage à proposer au STIF le transfert de la pleine propriété du matériel roulant à la fin de l'exploitation par la SNCF.
Le STIF est libre d'accepter ou de refuser le transfert de la pleine propriété du matériel roulant à la date de transfert.

10.2 Prix

Pour les matériels financés à 100% par le STIF, le transfert de propriété du matériel roulant, ne donnera lieu à aucun versement de prix entre les parties ni indemnité.
Pour les autres matériels, le STIF et la SNCF élaboreront le moment venu une convention ad hoc, sur la base du principe de rachat pour un montant qui ne saurait être supérieur à la valeur nette comptable, nette des subventions reçues par la SNCF.

Une convention distincte entre le STIF et la SNCF traitera des éventuels investissements complémentaires mis en œuvre par la SNCF et qui ne seraient pas couvert par les conventions de financement ad-hoc ou par le contrat d'exploitation STIF/ SNCF.

10.3 Règlement amiable des différends – litiges

En cas de contestation dans l'interprétation et/ou l'application du présent Accord, les parties contractantes s'engagent à faire leurs meilleurs efforts pour parvenir à un règlement amiable. A cet effet, les parties conviennent de privilégier une procédure de conciliation selon les modalités suivantes.
La procédure de conciliation est engagée à l'initiative de l'une ou l'autre des parties dans un délai d'un mois suivant le désaccord sur la demande de règlement amiable du différend. La partie ayant pris l'initiative de la conciliation expose dans un mémoire les motifs de la contestation. Ce mémoire est transmis à l'autre partie par lettre recommandée avec accusé de réception.

A compter de la date de réception du mémoire précité, les parties disposent d'un délai de trente jours pour désigner, d'un commun accord, un conciliateur unique. A l'expiration de ce délai et à défaut d'accord sur la désignation d'un conciliateur unique, la Partie la plus diligente envoie une lettre recommandée avec accusé de réception à l'autre Partie pour constater l'échec dans la désignation de ce conciliateur. Les Parties ont alors 30 jours pour désigner chacune un conciliateur.

Les conciliateurs désignés devront désigner un troisième conciliateur dans un délai de quinze jours à compter de la désignation du dernier d'entre eux. A défaut de désignation par l'une des parties du conciliateur de son choix, ou d'entente des deux conciliateurs sur un troisième, sa désignation pourra être demandée, à l'initiative de la partie la plus diligente, au président du tribunal administratif de Paris dans l'exercice de ses pouvoirs de conciliation. Les frais de conciliation sont supportés par moitié par chacune des parties.
Le conciliateur unique ou, le cas échéant, les conciliateurs examinent de façon contradictoire les motifs de la contestation et les positions respectives des parties. Ils rendent un avis motivé sur le différend dans un délai de trois mois à compter de la désignation du conciliateur unique ou, le cas échéant, du dernier des conciliateurs. Cet avis propose aux parties une solution de conciliation.

Il est adressé au STIF et à la SNCF, qui disposent d'un délai d'un mois pour se concilier ou constater leur désaccord persistant. En cas d'échec de cette procédure, la contestation peut être soumise au tribunal administratif de Paris par la partie la plus diligente.
Si aucune partie n'a formalisé de demande de conciliation dans le délai d'un mois suivant le désaccord sur la demande de règlement amiable du différend, la contestation peut être soumise au tribunal administratif de Paris par la partie la plus diligente.

VI – REGIME FINANCIER

ANNEXE VI-1
ELEMENTS A PRENDRE EN COMPTE POUR LA FACTURE ANNUELLE

	Euros HT	Euros TTC
Contribution forfaitaire d'exploitation C11		
Montant contractuel d'origine en euros 2011		
Modification du service de référence		
Modification tarifaire		
Montant annuel total y compris modifications du service et des tarifs		
Indice d'actualisation C11		
Montant actualisé C11		
Contribution C12		
Péages RFF		
Impôts et taxes		
Compensation de l'écart d'actualisation des charges et hausse tarifaire pour les RD C13		
Objectif de recettes directes d'origine aux tarifs du 1/01/2012		
impact modification du service de référence		
impact modification tarifaire		
Objectif de recettes directes au tarif du 01/01/12 recalé des impacts		
Indice de hausse tarifaire depuis le 1er janvier 2012 (Tn)		
Indice d'actualisation C11		
Compensation écart d'actualisation des charges et hausses tarifaires C13 : objectif de recettes directes recalé des impacts x (indice d'actualisation C11 – indice Tn)		
CONTRIBUTION C1		
Contribution C2 pour financement des investissements		
Montant contractuel d'origine en euro 2011		
Modification du service de référence		
Montant annuel total		
Indice d'actualisation C2		
CONTRIBUTION C2		
REVERSEMENT STIF DE LA PART RATP des VENTES OPTILES d'abonnements mensuels et hebdomadaires		
Objectif de recettes directes d'origine aux tarifs du 01/01/12		
impact modifications tarifaires aux tarifs du 01/01/12		
impact modifications de l'offre de référence aux tarifs du 01/01/12		
Indice de hausse tarifaire (Tn)		
Objectif de recettes directes recalé des impacts et revalorisé de la hausse tarifaire Tn		
Recettes directes réalisées y compris reversement STIF pour ventes OPTILE		
Correction de recettes directes : neutralisation de l'impact des grèves pour le STIF si RD < Obj RD		
Insuffisance de RD pour gratuité jours d'alerte pollution		
Recettes directes corrigées		
Partage de l'écart de RD bande passante 50%		
Partage de l'écart de RD bande passante x0%		
CLAUSE DE PARTAGE DES RISQUES		
Incitation financières		
Pénalités pour non-réalisation de l'offre kilométrique		
Pénalités pour non-conformité du matériel roulant		
Bonus/Malus Qualité de service hors régularité et ponctualité		
Bonus/Malus Régularité des trains		
Bonus/Malus Ponctualité voyageurs		
Pénalités fournitures informations ou autres		
INCITATIONS FINANCIERES		
AJUSTEMENT DES MONTANTS VERSES		
Ajustement de la contribution C2 au vu des investissements réalisés		
Ajustement des contributions versées conformément à l'article 91		
REMUNERATION TOTALE		
ACOMPTES VERSES		
NET A FACTURER		

ANNEXE VI-2
CLES DE REPARTITION DES RECETTES DIRECTES POUR LES TITRES COMMUNS

1- Navigo mois – semaine - annuel

Les entreprises privées vendent des forfaits Navigo sur passe Navigo et conservent les recettes correspondantes. Le STIF versant à la RATP et la SNCF la part de ces recettes lui revenant, la base de partage des recettes Navigo entre la RATP et la SNCF est la recette globale tous opérateurs.

	NAVIGO MOIS			NAVIGO SEMAINE			NAVIGO ANNUEL		
	SNCF	RATP	OPTILE	SNCF	RATP	OPTILE	SNCF	RATP	OPTILE
1-2	0,037	0,963	0	0,037	0,963	0	0,045	0,955	0
1-3	0,203	0,797	0	0,203	0,797	0	0,253	0,747	0
1-4	0,501	0,499	0	0,501	0,499	0	0,538	0,462	0
1-5	0,717	0,283	0	0,721	0,279	0	0,738	0,262	0
2-3	0,062	0,938	0	0,062	0,938	0	0,068	0,932	0
2-4	0,279	0,721	0	0,279	0,721	0	0,297	0,703	0
2-5	0,788	0,212	0	0,788	0,212	0	0,789	0,211	0
3-4	0,307	0,693	0	0,307	0,693	0	0,317	0,683	0
3-5	0,754	0,246	0	0,754	0,246	0	0,769	0,231	0
4-5	0,837	0,163	0	0,848	0,152	0	0,851	0,149	0

2- Forfaits ST mensuel – hebdomadaire

Lorsque les entreprises privées vendront des forfaits ST mensuels et hebdomadaires sur passe navigo, elles conserveront les recettes correspondantes. Le STIF versant à la RATP et la SNCF la part de ces recettes lui revenant, la base de partage des recettes des forfaits ST entre la RATP et la SNCF est la recette globale tous opérateurs.

	ST MOIS 75%			ST SEMAINE 75%		
	SNCF	RATP	OPTILE	SNCF	RATP	OPTILE
1-2	0,037	0,963	0	0,037	0,963	0
1-3	0,203	0,797	0	0,203	0,797	0
1-4	0,501	0,499	0	0,501	0,499	0
1-5	0,717	0,283	0	0,734	0,266	0
2-3	0,062	0,938	0	0,062	0,938	0
2-4	0,279	0,721	0	0,279	0,721	0
2-5	0,788	0,212	0	0,788	0,212	0
3-4	0,307	0,693	0	0,307	0,693	0
3-5	0,753	0,247	0	0,756	0,244	0
4-5	0,841	0,159	0	0,855	0,145	0

3- Forfaits imagine R Scolaire et Etudiant

	CARTE IMAGINE R SCOLAIRE			CARTE IMAGINE R ETUDIANT		
	SNCF	RATP	OPTILE	SNCF	RATP	OPTILE
1-2	0,039	0,960	0,001	0,081	0,916	0,003
1-3	0,201	0,793	0,006	0,195	0,799	0,006
1-4	0,410	0,468	0,122	0,408	0,508	0,084
1-5	0,646	0,224	0,130	0,630	0,265	0,105
2-3	0,088	0,903	0,009	0,220	0,635	0,145
2-4	0,434	0,169	0,397	0,220	0,635	0,145
2-5	0,434	0,169	0,397	0,584	0,158	0,258
3-4	0,156	0,565	0,279	0,220	0,635	0,145
3-5	0,434	0,169	0,397	0,584	0,158	0,258
4-5	0,314	0,157	0,529	0,453	0,185	0,362

4- Forfaits Mobilis et Ticket Jeune week-end

	MOBILIS		
	SNCF	RATP	OPTILE
1-2	0,031	0,969	0
1-3	0,191	0,804	0,005
1-4	0,517	0,463	0,020
1-5	0,742	0,238	0,020

	TICKET JEUNE WEEK-END		
	SNCF	RATP	OPTILE
1-3	0,192	0,805	0,003
1-5	0,685	0,238	0,077
3-5	0,667	0,083	0,250

5- Forfait Paris Visite

	PARIS VISITE							
	SNCF		RATP		ORLYVAL		OPTILE	
	ADULTES	ENFANTS	ADULTES	ENFANTS	ADULTES	ENFANTS	ADULTES	ENFANTS
1 JOUR								
1-3	0,100	0,100	0,900	0,900	0	0	0	0
1-5	0,151	0,210	0,452	0,760	0,389	0,009	0,008	0,021
2 JOURS								
1-3	0,100	0,100	0,900	0,900	0	0	0	0
1-5	0,154	0,162	0,754	0,809	0,074	0,010	0,018	0,019
3 JOURS								
1-3	0,100	0,100	0,900	0,900	0	0	0	0
1-5	0,248	0,251	0,715	0,722	0,020	0,010	0,017	0,017
5 JOURS								
1-3	0,100	0,100	0,900	0,900	0	0	0	0
1-5	0,346	0,348	0,618	0,624	0,020	0,010	0,016	0,018

6- Forfaits Congrès

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

7- Cartes Améthyste gratuite, demi tarif, et Emeraude

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

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

PART U' du BU		
SNCF	RATP	OPTILE
0,216	0,784	0

9- Tickets t+

Le nombre de tickets t+ à prendre en compte pour le partage des recettes entre la RATP et la SNCF correspond au total des ventes (tous opérateurs) diminué des validations effectuées (modulo un coefficient de stock mort sur les ticket t+ vendus en carnet) sur les lignes régulières hors RATP et SNCF.

	TICKET t+		
	SNCF	RATP	OPTILE
Unités	0,014	0,986	0
Carnets PT	0,014	0,986	0
Carnets TR	0,014	0,986	0

10- Ticket d'accès à bord

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

11- Autres titres

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

- Billets B, BUB et part banlieue des billets BU :

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

- Fête de la musique :

  - Pour les ventes réalisées par la RATP, celle-ci :
    reverse à Optile 6,8% du montant des recettes collectées et conserve le solde

  - Pour les ventes réalisées par la SNCF, celle-ci :
    reverse à la RATP 16,8% du montant des recettes collectées,
    reverse à OPTILE 6,8% du montant des recettes collectées
    et conserve le solde

ANNEXE VI-3
ACCOSTAGE 2011 DES VENTES DE TITRES3

Titres	Tarifs	Nombre de titres 2011
Navigo mois 1-2	62,90	4 425 910
Navigo mois 1-3	81,50	2 359 122
Navigo mois 1-4	99,60	1 580 599
Navigo mois 1-5	111,50	1 409 392
Navigo mois 2-3	59,70	292 857
Navigo mois 2-4	75,60	47 811
Navigo mois 2-5	87,60	24 907
Navigo mois 3-4	58,30	503 650
Navigo mois 3-5	70,00	210 090
Navigo mois 4-5	56,50	623 339
Total Navigo mois		**11 477 677**
Forfait Solidarité Mois 1-2	15,70	472 997
Forfait Solidarité Mois 1-3	20,35	494 075
Forfait Solidarité Mois 1-4	24,90	440 394
Forfait Solidarité Mois 1-5	27,85	489 272
Forfait Solidarité Mois 2-3	14,90	23 443
Forfait Solidarité Mois 2-4	18,90	3 567
Forfait Solidarité Mois 2-5	21,90	808
Forfait Solidarité Mois 3-4	14,55	45 775
Forfait Solidarité Mois 3-5	17,50	9 848
Forfait Solidarité Mois 4-5	14,10	59 854
Total Forfait Solidarité mois		**2 040 033**
Navigo semaine 1-2	19,15	1 765 084
Navigo semaine 1-3	24,85	1 004 968
Navigo semaine 1-4	30,25	823 194
Navigo semaine 1-5	33,90	923 270
Navigo semaine 2-3	18,15	83 893
Navigo semaine 2-4	23,05	23 253
Navigo semaine 2-5	26,65	14 584
Navigo semaine 3-4	17,65	208 638
Navigo semaine 3-5	21,25	121 579
Navigo semaine 4-5	17,20	331 717
Total Navigo semaine		**5 300 180**
Forfait Solidarité Semaine 1-2	4,75	147 058
Forfait Solidarité Semaine 1-3	6,20	152 061
Forfait Solidarité Semaine 1-4	7,55	147 180
Forfait Solidarité Semaine 1-5	8,45	190 069
Forfait Solidarité Semaine 2-3	4,50	9 060
Forfait Solidarité Semaine 2-4	5,75	1 920
Forfait Solidarité Semaine 2-5	6,65	863
Forfait Solidarité Semaine 3-4	4,40	24 794
Forfait Solidarité Semaine 3-5	5,30	10 665
Forfait Solidarité Semaine 4-5	4,30	46 930
Total Forfait Solidarité semaine		**730 600**

Titres	Tarifs	Nombre de titres 2011
Navigo annuel 1-2	643,50	3 232 641
Navigo annuel 1-3	830,50	2 295 845
Navigo annuel 1-4	1 014,20	1 760 102
Navigo annuel 1-5	1 129,70	1 821 328
Navigo annuel 2-3	609,40	140 160
Navigo annuel 2-4	770,00	29 804
Navigo annuel 2-5	892,10	23 267
Navigo annuel 3-4	596,20	253 863
Navigo annuel 3-5	715,00	176 930
Navigo annuel 4-5	578,60	271 687
Total Navigo annuel		**10 005 628**
Mobilis 1-2	6,40	2 143 065
Mobilis 1-3	8,55	595 475
Mobilis 1-4	10,55	899 947
Mobilis 1-5	14,20	1 726 092
Total Mobilis		**5 364 579**
Tickets jeunes week-end 1-3	3,55	1 549 804
Tickets jeunes week-end 1-5	7,10	895 288
Tickets jeunes week-end 3-5	4,45	93 466
Total Tickets jeunes WE		**2 538 558**
Im'R scolaires 1-2	298,50	824 431
Im'R scolaires 1-3	417,30	219 168
Im'R scolaires 1-4	536,10	135 259
Im'R scolaires 1-5	655,50	147 831
Im'R scolaires 2-3	298,50	468 148
Im'R scolaires 2-4	396,90	19 159
Im'R scolaires 2-5	516,90	5 700
Im'R scolaires 3-4	298,50	841 525
Im'R scolaires 3-5	377,40	46 375
Im'R scolaires 4-5	298,50	1 572 696
Total Im'R scolaire		**4 280 292**
Im'R étudiants 1-2	298,50	1 674 418
Im'R étudiants 1-3	417,30	897 785
Im'R étudiants 1-4	536,10	614 862
Im'R étudiants 1-5	655,50	591 764
Im'R étudiants 2-3	298,50	104 747
Im'R étudiants 2-4	396,90	13 673
Im'R étudiants 2-5	516,90	8 127
Im'R étudiants 3-4	298,50	192 183
Im'R étudiants 3-5	377,40	101 685
Im'R étudiants 4-5	298,50	349 401
TOTAL Im'R étudiant		**4 548 647**

Pour la SNCF, le calcul de l'objectif de recettes au tarif janvier 2012 est fondé sur l'accostage des ventes 2011 auquel est retranché la part des recettes en soudure 2011 (mises au tarif 01/2012) affectée à TER et Intercités selon la méthode intégrant la totalité des ventes en soudure telles qu'acceptées commercialement par la SNCF.

[1] L'accostage des ventes de titres est basé sur le suivi mensuel de décembre 2011, reçu le 31/01/2012

Titres	Tarifs	Nombre de titres 2011
PV 1J AD 1-3	9,75	248 837
PV 1J ENF 1-3	4,85	69 650
PV 1J AD 1-5	20,50	269 607
PV 1J ENF 1-5	10,25	115 197
PV 2J AD 1-3	15,85	404 025
PV 2J ENF 1-3	7,90	35 202
PV 2J AD 1-5	31,15	92 956
PV 2J ENF 1-5	15,55	12 577
PV 3J AD 1-3	21,60	702 523
PV 3J ENF 1-3	10,80	46 260
PV 3J AD 1-5	43,65	102 513
PV 3J ENF 1-5	21,80	9 809
PV 5J AD 1-3	31,15	460 807
PV 5J ENF 1-3	15,55	32 357
PV 5J AD 1-5	53,40	192 944
PV 5J ENF 1-5	26,70	19 724
Total Paris Visite		**2 814 988**
TITRE 2 JOURS 1-2 PARIS	7,25	7 228
TITRE 2 JOURS 1-2 STADE F	7,55	0
TITRE 2 JOURS 1-3	7,55	430
TITRE 2 JOURS 1-4	11,30	119
TITRE 2 JOURS 1-5	21,50	4
TITRE 3 JOURS 1-2 PARIS	10,85	2 591
TITRE 3 JOURS 1-2 STADE F	11,15	0
TITRE 3 JOURS 1-3	11,15	1 406
TITRE 3 JOURS 1-4	16,05	112
TITRE 3 JOURS 1-5	27,60	30
TITRE 4 JOURS 1-2 PARIS	14,20	7 402
TITRE 4 JOURS 1-2 STADE F	14,90	0
TITRE 4 JOURS 1-3	14,90	1 432
TITRE 4 JOURS 1-4	22,45	1 363
TITRE 4 JOURS 1-5	36,95	0
TITRE 5 JOURS 1-2 PARIS	18,25	2 271
TITRE 5 JOURS 1-2 STADE F	19,00	0
TITRE 5 JOURS 1-3	19,00	701
TITRE 5 JOURS 1-4	25,70	12 976
TITRE 5 JOURS 1-5	42,95	90
TITRE 7 JOURS 1-2 PARIS	24,15	8 977
TITRE 7 JOURS 1-2 STADE F	26,40	0
TITRE 7 JOURS 1-3	26,40	132
TITRE 7 JOURS 1-4	35,30	56
TITRE 7 JOURS 1-5	55,30	85
Complément aéroport	9,65	
Total Titres Congrès		**47 405**

Titres	Tarifs	Nombre de titres 2011
Emeraude	378,95	1 573 071
Améthyste G. 75	725,60	93 721
Améthyste G. 92	360,95	641 017
Améthyste G. 93	420,45	630 445
Améthyste G. 94	396,90	592 949
Améthyste G. 77	238,75	38 077
Améthyste G. 78	317,55	56 375
Améthyste G. 91	276,65	147 581
Améthyste G. 95	376,95	31 427
Total Améthyste Gratuité		**3 804 663**
Améthyste 1/2 77	95,50	85 819
Améthyste 1/2 78	122,70	48 337
Améthyste 1/2 91	86,80	42 090
Améthyste 1/2 95	119,05	91 464
Total Améthyste 1/2 tarif		**267 710**
Police	769,86	384 135
ONAC		101 230
Forfait Gratuité Transport		3 085 294
ASR		6 119
CH 12		21 894
Ticket		
Ticket t+ unité (*)	1,70	66 205 278
Ticket d'accès à bord	1,90	21 472 198
Ticket t+ carnet (*)	12,70	324 739 207
Ticket t+ carnet TR (*)	6,35	62 886 185
Total Ticket		**475 302 868**
Billet origine destination		
Billet B		16 916 660
Billet B TR		1 413 518
Billet BUB		4 526 539
Billet BUB TR		404 087
Billet UB PT		53 949 065
Billet UB TR		9 312 266
Carnet B		5 992 612
Carnet B TR		645 730
Carnet BUB		909 430
Carnet BUB TR		125 629
Carnet UB PT		39 383 368
Carnet UB TR		8 756 357
Total billets banlieue		**142 335 261**
BilletS militaires		
Orlyval	8,40	723 325
Pompiers	1,07	1 400 000
Fête de la musique	3,00	51 212
Evènements…		
Billets Orlybus	7,00	1 149 825
Billets Roissybus	10,00	888 317
Cartes de circulation		5 361
Billets ayants-droit		437 357

(*) Pour les tickets t+, il s'agit de : (RATP + SNCF + OPTILE) moins (1ère validations ticket t+ Optile)

(**) Il s'agit des tickets d'accès à bord des bus RATP

Ce tableau sert également de modèle pour les déclarations mensuelles sur les ventes de titres.

ANNEXE VI-4
SUIVI DES PRINCIPAUX POSTES DE CHARGES

Le compte financier de Transilien détaillera les différents postes de charges repris ci-dessous (avec des compléments spécifiques sur certains postes). Chacun des postes de charges fera l'objet d'un commentaire sur l'évolution par rapport à l'année N-1. L'impact des règles de gestion sera notamment indiqué.

1. Traction

Indicateurs annuels à retenir pour le suivi du contrat 2012-2015 :
- nombre de trains-kilomètres couverts par ce poste.

Décomposition de la ligne de coût dans les rapports annuels :
- Conduite
- Logistique

2. Energie traction

Indicateurs annuels à retenir pour le suivi du contrat 2012-2015 :
- nombre de trains - kilomètres couverts par ce poste ;
- consommation d'énergie électrique équivalent en Tonnes Brutes Kilométriques Remorquées (TKBR) avec indication des MWh correspondants

3. Prestation-trains

Indicateurs annuels à retenir pour le suivi du contrat 2012-2015 :
- nombre de trains-kilomètres couverts par ce poste ;
- détail des prestations trains par axe

4. Echange de matériel roulant entre activités

Décomposition de la ligne de coût dans les rapports annuels :
- Produits
- Charges

5. Entretien maintenance du matériel roulant

Décomposition de la ligne de coût dans les rapports annuels :
- Automotrices
- Locomotives
- Voitures
- Règles de maintenance
- Frais de structure

6. Exploitation des gares et distribution

7. Entretien et maintenance des gares

8. Lutte anti-fraude et sûreté

Décomposition de la ligne de coût dans les rapports annuels :
- LAF et accompagnement
- Sûreté

9. Coût de structure Transilien

10. Quote-part éléments communs

11. Qualité de service

Décomposition de la ligne de coût dans les rapports annuels :
distinction de chaque poste de coût

12.Charges financières

Décomposition de la ligne de coût dans les rapports annuels :
- Charges financières
- Produits financiers

13.Dotations aux amortissements

Le détail par type de biens des dotations aux amortissements est indiqué en annexe au rapport annuel

ANNEXE VI-5
COMPTE PREVISIONNEL D'EXPLOITATION

Annexe confidentielle

ANNEXE VI – 6 - 1
CALCUL DE LA CONTRIBUTION C 2
CONVENTION DE FINANCEMENT DU MATERIEL ROULANT NON ELIGIBLE

Annexe Confidentielle

Fait à Paris, en trois exemplaires originaux, le 3 mai 2012

Sophie MOUGARD	**Guillaume PEPY**	**Jean-Paul HUCHON**
Directrice générale du STIF	Président de SNCF	Président du STIF

ANNEXE VI – 6 - 2
CALCUL DE LA CONTRIBUTION C 2
CONVENTION DE FINANCEMENT DU MATERIEL ROULANT ELIGIBLE

Fait à Paris, en trois exemplaires originaux, le 3 mai 2012

Sophie MOUGARD	**Guillaume PEPY**	**Jean-Paul HUCHON**
Directrice générale du STIF	Président de SNCF	Président du STIF

ANNEXE VI – 7
CALCUL DE LA CONTRIBUTION C 2 POUR LES MATERIELS A LIVRER

Annexe Confidentielle

Fait à Paris, en trois exemplaires originaux, le 3 mai 2012

Sophie MOUGARD	**Guillaume PEPY**	**Jean-Paul HUCHON**
Directrice générale du STIF	Président de SNCF	Président du STIF

ANNEXE VI – 8
DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS ET FRAIS FINANCIERS – PARTIE GARES & CONNEXIONS

Annexe Confidentielle

ANNEXE VI – 9
CHARGES ET RECETTES D'INTERCONNEXION

Le présent contrat est établi sur la base d'une estimation provisoire des prévisions de charges et produits liés à l'interconnexion (calée à titre conservatoire sur une évolution limitée à l'inflation), dans l'attente d'un accord entre les deux entreprises. Lorsqu'un accord sera trouvé sur les montants, les contributions C11 seront modifiées en conséquence par voie d'avenant. Cet accord ne pourra intervenir après la signature des deux contrats qu'à la condition que le futur contrat de la SNCF intègre les mêmes hypothèses provisoires que celles retenues par la RATP. L'ajustement des contributions C11 que prévoira l'avenant établi ultérieurement devra dès lors être financièrement neutre pour le STIF.

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

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

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

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

  Pour l'activité TER de chaque région limitrophe de l'Ile de France.

  ° En 2012 :

  - Si $RDa(2012)^{2012} < RDa(2011)^{2012}$

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

  Pour l'activité TET.

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

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

Pour les différentes variables utilisées - $F(N)^P$ et $Rda(N)^P$ - la valeur aux conditions économiques de l'année N est égale à la valeur aux conditions économiques de 2012 actualisée du cumul des hausses tarifaires advenues entre le 1er janvier 2012 (non compris) et le 1er janvier de l'année N (compris) pour le forfait Navigo Mois permettant l'usage des transports dans l'ensemble de la région Ile-de-France au 1er janvier de l'année N (Navigo mois 1-5 pour 2012).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- titres Navigo soudés : le volume des titres est déterminé par durée et nombre couple de zones selon les modalités d'identification décrites au paragraphe ci-dessus

- valorisation des recettes directes : les recettes directes liées à la soudure sont égales au nombre de forfaits Navigo par catégorie (durée/zone) que multiplie le prix de vente (part SNCF) par catégorie.

La répartition des recettes directes entre activités consiste à :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANNEXE VI-11
MODALITES DE CALCUL DU TAUX D'EVOLUTION TARIFAIRE

Le taux d'évolution tarifaire est utilisé pour la prise en compte des effets des décisions tarifaires du STIF et pour le règlement des acomptes mensuels de la contribution C13.

1- Prise en compte des effets des décisions tarifaires du STIF :
Le coefficient d'augmentation tarifaire de l'année n (Tn) utilisé dans la facture annuelle est calculé en faisant le rapport entre les recettes directes de l'année n (RDn) et les volumes de titres de l'année n valorisés aux tarifs au 1er janvier 2012 et clés de partage en vigueur. Il est arrondi à 5 décimales. La mise au tarif du 1er janvier 2012 pour les titres dont les tarifs unitaires ne figurent pas dans le tableau de l'annexe VI-3 (exemple les billets OD) sera réalisée par neutralisation des hausses tarifaires moyennes constatées, après application des décisions tarifaires du STIF, chaque année.

2- Règlement des acomptes mensuels de la contribution C13 :
Le coefficient d'augmentation tarifaire de l'année n (Tnp) indiqué à l'article 89-3 du contrat correspond à l'augmentation tarifaire moyenne prévisionnelle entre les tarifs du 01 janvier 2012 et ceux de l'année n.

Le STIF et la SNCF partageront les hypothèses sous-jacentes au calcul de l'augmentation prévisionnelle moyenne (Tnp) en prenant en compte les dernières informations connues (recettes directes, augmentation tarifaires décidées par le STIF). En l'absence d'autre information, l'augmentation tarifaire de l'année sera prise égale à l'indice des prix à la consommation prévu pour l'année n dans la dernière Loi de Finances disponible.

ANNEXE VI-12
MODELE DE JUSTIFICATIF DES PEAGES RFF

Mois de janvier (*)	RR	RC	VS	RCE	Total
RER E					
Paris Est					
RER B					
Paris Nord Ouest					
RER A					
Paris St Lazare Sud					
Paris St Lazare Nord					
SQDF					
RER C					
Paris Montparnasse					
RER D					
Paris Sud Est					
Paris Nord Crépy					
T 4					
Total Transilien					

(*) à fournir mois par mois avec cumul annuel

Avec :

- RR: Redevance de réservation
- RC : Redevance de circulation
- VS : Redevance d'accès aux voies de services
- RCE : Redevance Complémentaire d'Electricité

- Paris St Lazare Sud : GCO, groupes II et III
- Paris St Lazare Nord : groupes IV, V et VI

ANNEXE VI-13 CONVENTION DE FINANCEMENT
CONTRIBUTION FORFAITAIRE D'INVESTISSEMENT - MATERIEL ROULANT NON ELIGIBLE

CONVENTION DE FINANCEMENT

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), établissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale, Mme Sophie Mougard dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du conseil d'administration en date du ……. 2012,

ci-après dénommé le « **STIF** »,

D'une part,

ET

La Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF), établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 552 049 447, dont le siège est situé à Paris 14ème, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par [**], en sa qualité de [**],

ci-après dénommée la « **SNCF** »,

D'autre part.

Le STIF et la SNCF étant ci-après désignés conjointement les « **Parties** ».

SOMMAIRE

ARTICLE 1 – OBJET DU CONTRAT 312
ARTICLE 2 – CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION 312
ARTICLE 3 – CONTRIBUTION FORFAITAIRE D'INVESTISSEMENT 312
Article 3.1 – Contribution Forfaitaire d'Investissement 312
Article 3.2 – Modalités de paiement 313
ARTICLE 4 – COMMUNICATION 313
ARTICLE 5 – DUREE DE LA CONVENTION 313
ARTICLE 6 – LITIGES 313
ARTICLE 7 – ANNEXES 314

IL EST EXPOSE PREALABLEMENT CE QUI SUIT :

Le STIF est l'autorité organisatrice des transports publics de voyageurs en Ile-de-France. Il assure l'adaptation et le développement continus de l'offre de transport et favorise l'accès de l'ensemble de la population aux transports publics.

Il est chargé de veiller à la cohérence des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs et d'assurer leur coordination. 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.

Le STIF est appelé à participer au financement des investissements de la SNCF portant sur le matériel roulant en Ile-de-France, qu'il s'agisse de matériels neufs ou de rénovation.

Le STIF contribue ou peut contribuer au financement de ces investissements par le versement notamment de contributions d'investissement.

La SNCF exploite le service public de transports collectifs réguliers de voyageurs en Ile-de-France (le « **Service Public** ») en application des dispositions du contrat d'exploitation conclu entre le STIF et la SNCF; et le STIF s'engage à payer la Contribution Forfaitaire d'Investissement (tel que ce terme est défini ci-après), jusqu'à l'expiration de la présente convention de financement. .

Dans un souci commun d'amélioration de l'offre de service aux usagers des transports d'Ile-de-France, les Parties se sont rapprochées afin de préciser les modalités de prise en charge financière par le STIF de la mobilisation par la SNCF de certains matériels roulants en Ile-de-France.

IL A ETE CONVENU ET ARRETE D'UN COMMUN ACCORD CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 – OBJET DU CONTRAT

La présente convention de financement définit les modalités de financement des investissements visés à l'article 2 ci-dessous réalisés par la SNCF au titre de contributions d'investissement.

ARTICLE 2 – CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION

Les investissements entrant dans le champ d'application de la présente convention de financement sont ceux relatifs aux matériels roulants listés à la Colonne A de l'Annexe 1 (le « **Matériel Roulant** »).

ARTICLE 3 – CONTRIBUTION FORFAITAIRE D'INVESTISSEMENT

Article 3.1 – Contribution Forfaitaire d'Investissement

Le financement par le STIF du Matériel Roulant est assuré via le versement d'une contribution forfaitaire d'investissement dont les montants figurent à la Colonne B de l'Annexe 1 (la « **Contribution Forfaitaire d'Investissement** »).

L'engagement du STIF de verser à la SNCF la Contribution Forfaitaire d'Investissement relative au Matériel Roulant concerné est irrévocable et inconditionnel pendant toute la durée de la présente convention.

Nonobstant toute clause contraire, la Contribution Forfaitaire d'Investissement ne fera l'objet d'aucun ajustement d'aucune sorte, la Contribution Forfaitaire d'Investissement étant, à compter de sa détermination, irrévocable dans son quantum et ses modalités de paiement, et notamment sans que cette liste soit limitative :

- Les sommes dues par le STIF au titre de la Contribution Forfaitaire d'Investissement ne pourront faire l'objet d'aucune compensation de quelque nature que ce soit. Le STIF s'interdit expressément de pratiquer toute compensation entre les sommes dues au titre de la Contribution Forfaitaire d'Investissement et des sommes dues par la SNCF au STIF au titre de la présente convention, du contrat d'exploitation visé à l'Article 1er ou plus généralement, avec toutes sommes dues par la SNCF au STIF au titre de tous autres contrats ou engagements ;

- Les sommes dues par le STIF au titre de la Contribution Forfaitaire d'Investissement ne pourront en aucun cas faire l'objet d'ajustements en raison des pénalités de quelque nature que ce soit dues par la SNCF au STIF ;

- En cas de destruction ou de détérioration d'un Matériel Roulant, ou dans toute circonstance ayant pour conséquence que le Matériel Roulant ne soit plus affecté pour quelque raison que ce soit au Service Public, la SNCF s'engage (sauf accord différent convenu entre les parties) avec la faculté de retenir l'une ou l'autre des solutions ci-dessous, soit à fournir un matériel ferroviaire de qualité équivalente, soit à financer (i) [tout ou partie de] l'acquisition, par la SNCF, d'un matériel ferroviaire de remplacement dans la limite d'une valeur au maximum égale à la valeur nette comptable du Matériel Roulant détruit, calculée selon les règles comptables, notamment d'amortissement, appliquées par la SNCF à la date de destruction ou (ii) la rénovation, selon le cas. Les conséquences financières d'un remplacement, d'une acquisition ou d'une rénovation ou de toute solution alternative convenue seront régies par un accord commun des Parties. En cas de désaccord, elles seront à la charge de la SNCF. En

tout état de cause, le remplacement ou la rénovation d'un Matériel Roulant ou toute solution alternative convenue n'aura aucun impact sur la Contribution Forfaitaire d'Investissement.

La Contribution Forfaitaire d'Investissement constitue une subvention d'investissement non assujettie à la TVA.

Il est précisé en tant que de besoin que la SNCF pourra céder, par le biais d'un bordereau de cession de créances professionnelles, d'une titrisation ou d'un tout autre mode de cession qu'elle souhaiterait, à des établissements financiers ou à des fonds, tout ou partie des créances qu'elle détient à tout moment sur le STIF au titre de la Contribution Forfaitaire d'Investissement. Le STIF s'engage expressément à signer tout document marquant son acceptation expresse des cessions de créances susvisées.

Article 3.2 – Modalités de paiement

Les montants annuels de la Contribution Forfaitaire d'Investissement figurent à la Colonne B de l'Annexe 1. Ces montants seront payés mensuellement le 8 de chaque mois civil, chaque paiement mensuel correspondant à 1/12ème du montant annuel figurant à la Colonne B de l'Annexe 1.

Les paiements s'effectueront sur le compte ouvert de la SNCF à l'agence centrale de la Banque de France à Paris sous le numéro 30001 00064 000000 6 2385 clé 95.

ARTICLE 4 – COMMUNICATION

La SNCF s'engage à informer le STIF suffisamment à l'avance de ses projets de communication (presse ou autre média), puis le moment venu, soumettre ces projets au STIF pour validation.

Le STIF informera la SNCF préalablement de ses projets de communication.

Chacune des Parties s'engage, pendant toute la durée de validité de la présente convention, à mentionner l'autre partenaire dans toute communication relative au Matériel Roulant, y compris la communication institutionnelle, par notamment la présence de son logo, ou à l'occasion d'une information sur les taux de financement, en tant que de besoin.

ARTICLE 5 – DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à la SNCF par lettre recommandée avec accusé de réception.

Les Parties s'entendent pour fixer la durée de validité de la présente convention à huit (8) ans à compter du 1er janvier 2012.

ARTICLE 6 – LITIGES

En cas de litige relatif à l'interprétation, la validité et l'exécution de la présente convention, et avant toute action pré-contentieuse ou contentieuse, les Parties conviennent de rechercher les voies d'un accord amiable et, si un accord ne peut être trouvé, à recourir à un médiateur choisi d'un commun accord, selon les modalités suivantes.

La partie demanderesse expose dans un mémoire les motifs de la contestation, et le transmet à l'autre partie par lettre recommandée avec accusé de réception.

Sauf désignation d'un commun accord d'un médiateur unique, chacune des parties désigne un conciliateur dans les trente jours de l'envoi d'un mémoire par l'une d'entre elles. Les médiateurs

désignés devront désigner un troisième médiateur dans un délai de quinze jours à compter de la désignation du dernier d'entre eux.

A défaut de désignation par l'une des parties du médiateur de son choix, ou d'entendre ces deux conciliateurs sur le troisième, sa désignation pourra être demandée à l'initiative de la partie la plus diligente, au tribunal administratif de Paris. Le ou les experts examineront de façon contradictoire les motifs de la contestation et les positions respectives des Parties et proposeront une solution de règlement dans un délai de trois mois à compter de la saisine du ou des médiateurs.

En cas d'échec de cette procédure, la contestation sera soumise au tribunal administratif de Paris.

ARTICLE 7 – ANNEXES

Est annexé au présent contrat le document à valeur contractuelle ci-après :

1. ANNEXE 1
   - COLONNE A : LISTE DU MATERIEL ROULANT
   - COLONNE B : MONTANTS ANNUELS DE LA CONTRIBUTION FORFAITAIRE D'INVESTISSEMENT RELATIVE AU MATERIEL ROULANT

Fait à Paris, en trois exemplaires originaux, le 3 mai 2012

Sophie MOUGARD	**Guillaume PEPY**	**Jean-Paul HUCHON**
Directrice générale du STIF	Président de SNCF	Président du STIF

ANNEXE VI-13-1

ANNEXE CONFIDENTIELLE

Colonne A : Liste du Matériel Roulant

Colonne B : Montants annuels de la Contribution Forfaitaire d'Investissement relative au Matériel Roulant

ANNEXE VI-14 CONVENTION DE FINANCEMENT CONTRIBUTION FORFAITAIRE D'INVESTISSEMENT - MATERIEL ROULANT ELIGIBLE

CONVENTION DE FINANCEMENT CONTRIBUTION FORFAITAIRE D'INVESTISSEMENT

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), établissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale, Mme Sophie Mougard dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du conseil d'administration en date du ……. 2012,

ci-après dénommé le « **STIF** »,

D'une part,

ET

La Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF), établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 552 049 447, dont le siège est situé à Paris 14ème, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par , en sa qualité de

ci-après dénommée la « **SNCF** »,

D'autre part.

Le STIF et la SNCF étant ci-après désignés conjointement les « **Parties** ».

SOMMAIRE

ARTICLE 1 – OBJET DU CONTRAT 319
ARTICLE 2 – CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION 319
ARTICLE 3 – CONTRIBUTION FORFAITAIRE D'INVESTISSEMENT 319
Article 3.1 – Contribution Forfaitaire d'Investissement 319
Article 3.2 – Modalités de paiement 320
Article 3.3 – Garantie de redéploiement 321
ARTICLE 4 – COMMUNICATION 321
ARTICLE 5 – DUREE DE LA CONVENTION 322
ARTICLE 6 – LITIGES 322
ARTICLE 7 – ANNEXES 323

IL EST EXPOSE PREALABLEMENT CE QUI SUIT :

Le STIF est l'autorité organisatrice des transports publics de voyageurs en Ile-de-France. Il assure l'adaptation et le développement continus de l'offre de transport et favorise l'accès de l'ensemble de la population aux transports publics.

Il est chargé de veiller à la cohérence des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs et d'assurer leur coordination. 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.

Le STIF est appelé à participer au financement des investissements de la SNCF portant sur le matériel roulant en Ile-de-France, qu'il s'agisse de matériels neufs ou de rénovation.

Le STIF contribue ou peut contribuer au financement de ces investissements par le versement notamment de contributions d'investissement.

La SNCF exploite le service public de transports collectifs réguliers de voyageurs en Ile-de-France (le « **Service Public** ») en application des dispositions du contrat d'exploitation conclu entre le STIF et la SNCF; et le STIF s'engage à payer la Contribution Forfaitaire d'Investissement (tel que ce terme est défini ci-après), jusqu'à l'expiration de la présente convention de financement. .

Dans un souci commun d'amélioration de l'offre de service aux usagers des transports d'Ile-de-France, les Parties se sont rapprochées afin de préciser les modalités de prise en charge financière par le STIF de la mobilisation par la SNCF de certains matériels roulants en Ile-de-France.

IL A ETE CONVENU ET ARRETE D'UN COMMUN ACCORD CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 – OBJET DU CONTRAT

La présente convention a pour objet de préciser les modalités de financement des investissements visés à l'Article 2 ci-dessous réalisés par la SNCF pour la période comprise entre le 1er janvier 2006 et le 31 décembre 2015. La présente convention a vocation à être annexée au contrat d'exploitation conclu entre le STIF et la SNCF.

ARTICLE 2 – CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION

Les investissements entrant dans le champ d'application de la présente convention sont ceux relatifs aux matériels roulants livrés et à livrer (pour ces derniers, à compter du 1er janvier de l'année civile suivant l'année de leur livraison), listés à la Colonne A telle que figurant en Annexe 1 des présentes (le « **Matériel Roulant** »).

ARTICLE 3 – CONTRIBUTION FORFAITAIRE D'INVESTISSEMENT

Article 3.1 – Contribution Forfaitaire d'Investissement

Le financement par le STIF du Matériel Roulant est assuré via le versement d'une contribution forfaitaire d'investissement dont les montants relatifs au Matériel Roulant livré à la date des présentes figurent à la Colonne B de l'Annexe 1 (la « **Contribution Forfaitaire d'Investissement** »).

Le montant de la Contribution Forfaitaire d'Investissement afférente au Matériel Roulant non livré à la date des présentes sera déterminé annuellement en fonction de la livraison du Matériel Roulant concerné, conformément aux termes des présentes.

L'engagement du STIF de verser à la SNCF la Contribution Forfaitaire d'Investissement relative au Matériel Roulant concerné est irrévocable et inconditionnel pendant toute la durée de la présente convention.

Nonobstant toute clause contraire, la Contribution Forfaitaire d'Investissement ne fera l'objet d'aucun ajustement d'aucune sorte, la Contribution Forfaitaire d'Investissement étant, à compter de sa détermination, irrévocable dans son quantum et ses modalités de paiement, et notamment sans que cette liste soit limitative :

- Les sommes dues par le STIF au titre de la Contribution Forfaitaire d'Investissement ne pourront faire l'objet d'aucune compensation de quelque nature que ce soit. Le STIF s'interdit expressément de pratiquer toute compensation entre les sommes dues au titre de la Contribution Forfaitaire d'Investissement et des sommes dues par la SNCF au STIF au titre de la présente convention, du contrat d'exploitation visé à l'Article 1er ou plus généralement, avec toutes sommes dues par la SNCF au STIF au titre de tous autres contrats ou engagements ;

- Les sommes dues par le STIF au titre de la Contribution Forfaitaire d'Investissement ne pourront en aucun cas faire l'objet d'ajustements en raison des pénalités de quelque nature que ce soit dues par la SNCF au STIF ;

- En cas de destruction ou de détérioration d'un Matériel Roulant, ou dans toute circonstance ayant pour conséquence que le Matériel Roulant ne soit plus affecté pour quelque raison que ce soit au Service Public, la SNCF s'engage (sauf accord différent convenu entre les parties) avec la faculté de retenir l'une ou l'autre des solutions ci-dessous, soit à fournir un matériel ferroviaire de qualité équivalente, soit à financer (i) [tout ou partie de] l'acquisition, par la SNCF, d'un matériel ferroviaire de remplacement dans la limite d'une valeur au maximum égale à la valeur nette comptable du Matériel Roulant détruit, calculée selon les règles comptables, notamment d'amortissement, appliquées par la SNCF à la date de destruction ou (ii) la rénovation, selon le cas. Les conséquences financières d'un remplacement, d'une acquisition ou d'une rénovation ou de toute solution alternative convenue seront régies par un accord commun des Parties. En cas de désaccord, elles seront à la charge de la SNCF. En tout état de cause, le remplacement ou la rénovation d'un Matériel Roulant ou toute solution alternative convenue n'aura aucun impact sur la Contribution Forfaitaire d'Investissement.

La Contribution Forfaitaire d'Investissement constitue une subvention d'investissement non assujettie à la TVA.

Il est précisé en tant que de besoin que la SNCF pourra céder, par le biais d'un bordereau de cession de créances professionnelles, d'une titrisation ou d'un tout autre mode de cession qu'elle souhaiterait, à des établissements financiers ou à des fonds, tout ou partie des créances qu'elle détient à tout moment sur le STIF au titre de la Contribution Forfaitaire d'Investissement. Le STIF s'engage expressément à signer tout document marquant son acceptation expresse des cessions de créances susvisées.

Article 3.2 – Modalités de paiement

Article 3.2.1 – Matériel Roulant déjà livré

Pour le Matériel Roulant livré à la date des présentes, les montants annuels de la Contribution Forfaitaire d'Investissement figurent à la Colonne B de l'Annexe 1. Ces montants seront payés mensuellement le 8 de chaque mois civil, chaque paiement mensuel correspondant à 1/12ème du montant annuel figurant à la Colonne B de l'Annexe 1.

Article 3.2.2 – Matériel Roulant à livrer

Pour le Matériel Roulant devant être livré, la SNCF établira et remettra au STIF chaque année une liste des Matériels Roulants livrés au cours de l'année n et ce au plus tard le 30 janvier de l'année n+1 (la « **Liste des Matériels Roulants Livrés** »). La Liste des Matériels Roulants Livrés comportera également (i) le montant annuel de la Contribution Forfaitaire d'Investissement afférente auxdits Matériels Roulants livrés pour chaque année suivant l'année de leur livraison et (ii) le montant, à la date d'expiration de la présente convention telle que renouvelée, de la Valeur Nette Comptable nette des subventions reçues (tel que ce terme est défini ci-après) desdits Matériels Roulants livrés.
La SNCF transmettra au STIF une estimation du montant annuel de la Contribution Forfaitaire d'Investissement afférente auxdits Matériels Roulants livrés l'année n, au plus tard le 15 octobre de l'année n.

Chaque Liste des Matériels Roulants Livrés annuelle sera réputée faire partie intégrante des présentes et viendra compléter en tant que de besoin les Colonnes B et C de l'Annexe 1 respectivement de la présente convention de financement.

Le montant annuel de Contribution Forfaitaire d'Investissement indiqué dans la Liste des Matériels Roulants Livrés sera payé mensuellement le 8 de chaque mois civil et pour la première fois le 8 mars suivant la remise au STIF de la Liste des Matériels Roulants Livrés. Chaque paiement mensuel

correspondra à 1/12ème du montant annuel figurant dans la Liste des Matériels Roulants Livrés, à l'exception du premier paiement effectué le 8 mars de la première année qui comprendra également les mensualités de janvier et février de la première année.

Article 3.2.4 – Information bancaire

Les paiements s'effectueront sur le compte ouvert de la SNCF à l'agence centrale de la Banque de France à Paris sous le numéro 30001 00064 000000 6 2385 clé 95.

Article 3.3 – Garantie de redéploiement

Dans le cas où, à la date d'expiration du dernier contrat d'exploitation conclu entre la STIF et la SNCF (la « **Date d'Expiration** »), le STIF ne souhaiterait plus continuer à payer en tout ou partie la Contribution Forfaitaire d'Investissement à la SNCF, le STIF s'engage à faire racheter par un tiers la totalité ou, le cas échéant, la partie du Matériel Roulant au titre duquel le STIF ne souhaiterait plus payer la Contribution Forfaitaire d'Investissement, moyennant le paiement d'un prix de cession correspondant à la valeur nette comptable nette des subventions reçues du Matériel Roulant concerné devant être payé à la SNCF dans les 30 jours ouvrés suivant la Date d'Expiration.

Dans l'hypothèse où tout ou partie du Matériel Roulant serait racheté par un tiers désigné par lui, le STIF se porte fort du paiement par ce tiers désigné du prix de cession correspondant à la valeur nette comptable nette des subventions reçues à la Date d'Expiration. En outre, à défaut d'acquisition du Matériel Roulant par le tiers désigné par le STIF, le STIF versera à la SNCF dans les 30 jours ouvrés suivant la Date d'Expiration, une indemnité forfaitaire d'un montant égal à la valeur nette comptable nette des subventions reçues du Matériel Roulant concerné par ladite acquisition.

Le montant de la valeur nette comptable au 31 décembre 2019 du Matériel Roulant déjà livré figure à la Colonne C de l'Annexe 1 ci-après et le montant de la valeur nette comptable au 31 décembre 2019 du Matériel Roulant à livrer figurera sur chaque Liste des Matériels Roulants Livrés annuelle.

Au complet paiement du prix de cession correspondant à la valeur nette comptable du Matériel Roulant par le tiers désigné par le STIF, la SNCF transférera la propriété du Matériel Roulant concerné audit tiers désigné.

Au complet paiement par le STIF de l'indemnité correspondant à son engagement de porte fort, la SNCF transférera la propriété du Matériel Roulant concerné au STIF, étant précisé que pour les besoins de ce transfert de propriété, l'indemnité payée par le STIF sera soumise à TVA.

En outre, la SNCF consent par la présente au STIF qui l'accepte une option d'achat aux termes de laquelle la SNCF s'engage, si l'option ainsi consentie est exercée par le STIF, à vendre au STIF tout ou partie du Matériel Roulant (l'« **Option d'Achat** »). L'Option d'Achat du STIF sera exerçable, sur tout ou partie du Matériel Roulant, à compter d'un délai d'un mois suivant la Date d'Expiration et pour une période de deux mois.

ARTICLE 4 – COMMUNICATION

La SNCF s'engage à informer le STIF suffisamment à l'avance de ses projets de communication (presse ou autre média), puis le moment venu, soumettre ces projets au STIF pour validation.

Le STIF informera la SNCF préalablement de ses projets de communication.

Chacune des Parties s'engage, pendant toute la durée de validité de la présente convention, à mentionner l'autre partenaire dans toute communication relative au Matériel Roulant, y compris la communication institutionnelle, par notamment la présence de son logo, ou à l'occasion d'une information sur les taux de financement, en tant que de besoin.

ARTICLE 5 – DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à la SNCF par lettre recommandée avec accusé de réception.

Les Parties s'entendent pour fixer la durée de validité de la présente convention à huit (8) ans à compter du 1er janvier 2012.

ARTICLE 6 – LITIGES

En cas de litige relatif à l'interprétation, la validité et l'exécution de la présente convention, et avant toute action pré-contentieuse ou contentieuse, les Parties conviennent de rechercher les voies d'un accord amiable et, si un accord ne peut être trouvé, à recourir à un médiateur choisi d'un commun accord, selon les modalités suivantes.

La partie demanderesse expose dans un mémoire les motifs de la contestation, et le transmet à l'autre partie par lettre recommandée avec accusé de réception.

Sauf désignation d'un commun accord d'un médiateur unique, chacune des parties désigne un conciliateur dans les trente jours de l'envoi d'un mémoire par l'une d'entre elles. Les médiateurs désignés devront désigner un troisième médiateur dans un délai de quinze jours à compter de la désignation du dernier d'entre eux.

A défaut de désignation par l'une des parties du médiateur de son choix, ou d'entendre ces deux conciliateurs sur le troisième, sa désignation pourra être demandée à l'initiative de la partie la plus diligente, au tribunal administratif de Paris. Le ou les experts examineront de façon contradictoire les motifs de la contestation et les positions respectives des Parties et proposeront une solution de règlement dans un délai de trois mois à compter de la saisine du ou des médiateurs.

En cas d'échec de cette procédure, la contestation sera soumise au tribunal administratif de Paris.

ARTICLE 7 – ANNEXES

Est annexé à la présente convention le document à valeur contractuelle ci-après :

2. ANNEXE 1 :
   COLONNE A : LISTE DU MATERIEL ROULANT LIVRE ET A LIVRER
   COLONNE B : MONTANTS DE LA CONTRIBUTION FORFAITAIRE D'INVESTISSEMENT RELATIVE AU MATERIEL ROULANT LIVRE
   COLONNE C : MONTANT AU 31/12/2019 DE LA VALEUR NETTE COMPTABLE DU MATERIEL ROULANT LIVRE

Fait à Paris, en trois exemplaires originaux, le

Sophie MOUGARD	**Guillaume PEPY**	**Jean-Paul HUCHON**
Directrice générale du STIF	Président de SNCF	Président du STIF

ANNEXE VI-14-1

ANNEXE CONFIDENTIELLE

Colonne A : Liste du Matériel Roulant

Colonne B : Montants annuels de la Contribution Forfaitaire d'Investissement relative au Matériel Roulant livré

Colonne C : Montant au 31 décembre 2019 de la Valeur Nette Comptable du Matériel Roulant livré

ANNEXE VI-15
PRINCIPES DE CALCUL 2012-2015 DES IMPÔTS ET TAXES FACTURÉS AU STIF AU TITRE DE L'EXPLOITATION DU TRANSILIEN DANS LE CADRE DE LA CONTRIBUTION C12

La présente note détaille les modalités d'affectation au STIF des impôts et taxes à rembourser soit à l'euro-l'euro, soit de manière forfaitaire. Ces modalités sont différentes de celles préexistant pour le contrat 2008-2011 et se traduisent une augmentation des impôts et taxes imputés au STIF. Au global, le remboursement des impôts et taxes, inclus dans la contribution C12, est inclus dans le dispositif de plafonnement de la contribution STIF prévu par l'article 90-1 du contrat.

1/ Taxes Foncières sur le bâti et CFE :

Taxe Foncière sur les éléments bâtis : La taxe foncière s'applique aux propriétés bâties situées en France sur la base de la valeur locative cadastrale.

Cotisation Foncière des Entreprises (CFE) : La CFE est assise sur la valeur locative des biens soumis à la taxe foncière. Le montant de la CFE est obtenu en appliquant à la base imposable le taux d'imposition voté par les communes dont relèvent les immobilisations imposables.

Mode de calcul pour 2012-2015 :

Pour la taxe foncière sur les éléments bâtis et la CFE, concernant les gares b et c en Ile de France au sens du décret 2012-70 du 20 janvier 2012, les justificatifs détaillés par gare (déclarations fiscales) sont disponibles en avril N+1 pour l'exercice N.

Les montants prévisionnels de 2012 à 2015 sont les suivants (en M€ courants) :

	2012	**2013**	**2014**	**2015**
Taxe foncière bâtis	4,2	4,3	4,4	4,5
CFE	5,7	5,8	5,9	6

Au titre de l'année N il sera facturé le montant prévisionnel, corrigé à partir de l'année 2013 de l'écart réel-prévisionel établi en avril N au titre de l'année N-1.

Concernant 2015 il sera ajouté, en mars 2016, à ce montant la prévision de l'écart sur l'exercice 2015, établie d'un commun accord sur la base du compte rendu du dernier CET

de l'année 2015. A défaut il sera utilisé une seconde fois l'écart constaté au titre de l'exercice 2014.

2/ <u>IFER :</u>

Imposition Forfaitaire sur les Entreprises de Réseaux (IFER) : L'IFER a été créée pour les secteurs de l'énergie, des télécommunications et le transport ferroviaire.

Pour la SNCF, l'imposition est due chaque année sur la base des matériels roulants dont l'entreprise a la disposition au 1er janvier de l'année d'imposition et qui est destiné à circuler sur le réseau ferré national pour réaliser des opérations de transport de voyageurs.

Mode de calcul : Barème fiscal par type de caisses appliqué au nombre de caisses TN

Justificatifs : nombre de caisses TN

3/ <u>CVAE :</u>

Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE) : La CVAE représente une part de la valeur ajoutée progressive selon le CA de l'entreprise.

Mode de calcul *:* Valeur Ajoutée x 1,5% x (1+1%)

Justificatifs : balance détaillée (CA – Péages – Energie – ACE)

Le CA ne prend pas en compte la contribution C2 (cf. article 81-3).

4/ <u>EPSF et ARAF :</u>

Droit Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) et Droit Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF) : Ces taxes sont assises sur le montant des péages (Hors RCE).

Mode de calcul EPSF *:* 0,5% x Péages hors RCE

En attente de la décision du tribunal administratif, à laquelle se plieront les parties, le calcul est établi sans prendre en compte la Redevance d'Accès.

Mode de calcul ARAF *:* 0,37% x Péages hors RCE

En attente de la décision du tribunal administratif, à laquelle se plieront les parties, le principe de l'application de cette taxe à l'activité Transilien SNCF étant contesté par le STIF, celle-ci ne sera pas facturée.

7/ Autres Impôts et taxes :

La prévision établie en 2012 comprend les impôts et taxes suivantes dus par la SNCF au titre de son activité Transilien :

- Taxe sur les Véhicules de Tourisme de Société (TVTS)
- Taxe sur les dépenses de Publicité
- Taxe sur les Bureaux
- TEOM
- Taxe d'habitation = part de la surface des bâtiments TN (4,1%)
- Taxe sur le balayage = part de la surface des bâtiments TN (4,1%
- Taxe sur les Logements Vacants
- Taxe foncière sur les éléments non bâtis
- Taxe pour Frais de Chambres de Commerces et d'Industrie (TFCCI**)**
- Contribution Sociale Solidarité (C3S) ou ORGANIC

Les montants prévisionnels de 2012 à 2015 arrondis à 100 K€ près sont les suivants (en M€ courants) :

2012	2013	2014	2015
8,9	9,1	9,3	9,5

Mode de calcul : La facturation de ces impôts et taxes sera établie forfaitairement sur la base de ces prévisions pour la durée de la convention 2012-2015.

VII – MODALITES D'EXECUTION

ANNEXE VII-1
INFORMATIONS PERIODIQUES A FOURNIR

Cette annexe recense les principales informations à fournir dans les tableaux de bord de suivi des indicateurs du contrat. Les tableaux de bords mensuels et trimestriels détaillés ci-dessous seront complétés par les informations prévues aux annexes I et II du contrat, et plus généralement dans le contrat.

1. Tableau de bord mensuel

Ce tableau de bord est constitué de fichiers électroniques transmis avec un bref commentaire en cas d'évènement particulier à signaler.

- **Recettes**

  Sous format compatible Excel :

- Ventes globales, tous transporteurs, en nombre et en valeur
- Ventes SNCF, en nombre et en valeur
- Recettes directes de la SNCF

- **Qualité de service**

  a) Réseau ferroviaire, ligne par ligne, sous format compatible Excel :

  - Ponctualité : pourcentage de voyageurs arrivés à destination avec un retard inférieur à 5 minutes

  b) Réseau ferroviaire, branche par branche, sous format compatible Excel :

  - Evolution de la ponctualité : pourcentage de voyageurs arrivés à destination avec un retard inférieur à 5 minutes

  c) Réseau ferroviaire, branche par branche, sous format compatible Excel :
  - suivi des trains ayant circulé sur les branches : nombre de trains prévus et nombre de trains ayant effectivement circulé relevés dans les gares terminus

  d) RER, par ligne, sous format compatible Excel :
  - suivi des trains ayant circulé aux heures de pointe dans les tronçons centraux des RER A et B : nombre de trains prévus et nombre de trains ayant effectivement roulé relevés dans la gare de référence

  e) Réseau Noctilien, ligne par ligne :

  - Ponctualité : écart entre l'horaire de passage théorique et le passage réel du bus et compare l'offre réalisée et donc ressentie par le voyageur et l'offre contractuelle

- **Production**

  a) Réseau ferroviaire

  - production kilométrique prévue de l'offre contractuelle, production kilométrique effectivement réalisée, par branches, exprimées en TK commerciaux, en distinguant la production aux heures de pointe et aux heures creuses

  - production kilométrique prévue de l'offre contractuelle, production kilométrique effectivement réalisée, par lignes, exprimées en TK totaux, en distinguant la production aux heures de pointe et aux heures creuses

- chaque trimestre, et en récapitulatif annuel : l'analyse par type de causes sur le trimestre

- **Composition du matériel roulant**

a) Réseau ferroviaire, branche par branche, sous format compatible Excel :

- les caisses x kilomètres prévues de l'offre contractuelle en JOB aux heures de pointe
- les caisses x kilomètres des trains de l'offre contractuelle en JOB aux heures de pointe n'ayant pas circulé
- les caisses x kilomètres en JOB aux heures de pointe effectivement réalisées.

- **Fréquentation du réseau**

- statistiques mensuelles et annuelles de fréquentation globale du réseau forme d'un tableau de bord correspondant à une reconstitution des ventes de titres. Ce tableau de bord précise mensuellement le nombre de voyages et annuellement le nombre de voyageurs.kilomètres ainsi que les données correspondantes de l'année précédente. (sous format Excel)

2. Tableau de bord trimestriel

Ce tableau de bord est constitué de fichiers électroniques accompagnés d'un commentaire spécifique au trimestre.

- **Production**

a) Réseau ferroviaire, par trimestre et récapitulatif par an

- production kilométrique prévue de l'offre contractuelle, production kilométrique effectivement réalisée, par branches, exprimées en TK commerciaux, en distinguant la production aux heures de pointe et aux heures creuses
- production kilométrique prévue de l'offre contractuelle, production kilométrique effectivement réalisée, par lignes, exprimées en TK totaux, en distinguant la production aux heures de pointe et aux heures creuses
- détail des écarts ligne par ligne entre l'offre contractuelle et l'offre réalisée et analyse par type de causes sur la période

- **Composition du matériel roulant**

a) Réseau ferroviaire, branche par branche, sous format compatible Excel, par trimestre et en récapitulatif annuel :

- les caisses x kilomètres prévues de l'offre contractuelle en JOB aux heures de pointe
- les caisses x kilomètres des trains de l'offre contractuelle en JOB aux heures de pointe n'ayant pas circulé
- les caisses x kilomètres en JOB aux heures de pointe effectivement réalisées.

- **Fréquentation du réseau**

  - statistiques mensuelles et annuelles de fréquentation globale du réseau forme d'un tableau de bord correspondant à une reconstitution des ventes de titres. Ce tableau de bord précise mensuellement le nombre de voyages et annuellement le nombre de voyageurs.kilomètres ainsi que les données correspondantes de l'année précédente. (sous format Excel)

- **Qualité de service donnant lieu à bonus malus :**

a) Réseau ferroviaire, ligne par ligne, sous format compatible Excel, par trimestre et en récapitulatif annuel :

   - Ponctualité : pourcentage de voyageurs arrivés à destination avec un retard inférieur à 5 minutes

b) Réseau ferroviaire, branche par branche, sous format compatible Excel, par trimestre et en récapitulatif annuel :

   - Evolution de la ponctualité : pourcentage de voyageurs arrivés à destination avec un retard inférieur à 5 minutes

c) Réseau ferroviaire, branche par branche, sous format compatible Excel, par trimestre et en récapitulatif annuel :
   - suivi des trains ayant circulé sur les branches : nombre de trains prévus et nombre de trains ayant effectivement circulé relevés dans les gares terminus

d) RER, par ligne, sous format compatible Excel, par trimestre et en récapitulatif annuel :
   - suivi des trains ayant circulé aux heures de pointe dans les tronçons centraux des RER A et B : nombre de trains prévus et nombre de trains ayant effectivement roulé relevés dans la gare de référence

e) indicateur mesurant le respect de l'intervalle pour la ligne de tram-train ;

f) indicateur des différents niveaux de retard des voyageurs par branche et par ligne: moins de 5 minutes, entre 5 et 15 minutes, plus de 15 minutes

g) indicateur du retard moyen des voyageurs par branche et par ligne

h) indicateur de régularité pour chacune des 13 lignes ferroviaires et pour chacune des 44 branches des lignes ferroviaires;

i) le nombre des arrêts supprimés en gare par mois

j) indicateur portant sur le suivi des causes de non ponctualité, selon une grille provisoire dès 2012, et à partir de 2013 selon la grille qui sera élaborée conjointement avec la RATP

k) indicateur portant sur le suivi des causes d'irrégularité

l) Information des voyageurs (à fournir trimestriellement et annuellement)

   - Information théorique en situation normale, en gares/stations et dans les véhicules

   - Information dynamique en situation normale, en gares/stations et dans les véhicules

   - Information en situation perturbée prévue

   - Information en situation perturbée imprévue

m) Accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (à fournir trimestriellement et annuellement)

- disponibilité des ascenseurs, distinguant les équipements d'accessibilité et ceux de confort
- disponibilité des escaliers mécaniques
- Respect des délais de remise en service des équipements d'accessibilité et de confort
- Pour le Noctilien : disponibilité des palettes et qualité de l'accostage des bus

n) Ambiance (accueil, propreté et sécurité) (à fournir trimestriellement et annuellement)

- la propreté des gares et des trains
- l'accueil des voyageurs
- la disponibilité des équipements de vente et de validation
- la fermeture des portillons
- la disponibilité des équipements de sécurité (vidéo protection et bornes d'appel)

- **Indicateurs soumis à pénalités**

a) Accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (à fournir trimestriellement et annuellement)

- Information sur les pannes des escaliers mécaniques
- Information sur les pannes des ascenseurs confort et accessibilité

b) Ambiance (accueil, propreté et sécurité) (à fournir trimestriellement et annuellement)

- présence humaine : délai d'assistance

3. Indicateurs transmis à titre d'information

a) Réalisation de l'offre

- éléments de suivi en Ile-de France des trains TER et TET desservant l'Ile-de-France, et couverts par le mécanisme des prestations-trains (production et composition des trains aux heures de pointe)

b) Information voyageurs

- qualité des données transmises au SIM
- transmission des informations circonstancielles
- bilan du déploiement de la Charte sur site suivant les différents espaces et contenus
- un point spécifique est fait sur le déploiement de la carte du réseau régional et de ses mises à jour (pourcentage de déploiement atteint)
- systèmes d'information hors site : état des lieux, activités et projets
- état d'avancement du PQI et projet pour l'année n+1
- expérimentations et retours d'expérience

c) Accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite

- suivi des ascenseurs en arrêt longue durée
- délais de remise en service des équipements
- disponibilité des SISVE
- bilan annuel, gare par gare, des équipements en termes de déploiement quantitatif et de disponibilité des équipements, en particulier pour les automates de vente (guichets surbaissés, guichets munis de boucles magnétiques, portes d'accès au BV à effacement latéral, automates de vente accessibles)
- point d'information annuel sur la formation des agents en contact avec les usagers
- suivi des prises en charge et des réclamations
- le détail des informations des équipements relevant de l'information voyageur (embarqués ou statiques) est dans le cadre des reporting sur l'information voyageur
- suivi annuel des concertations menées avec les associations par un tableau de bord des concertations menées précisant l'objet des réunions, leurs dates, et les principales remarques des associations
- bilan annuel sous forme d'un tableau de bord des expérimentations menées

d) Suivi du trafic réseau ferré par comptages et enquêtes origine-destination (information annuelle)

- serpents de charge avec les valeurs de montants descendants par gare, par sens, par type de jour (un JOB, un samedi et un dimanche), sur la journée, à l'heure de pointe du matin et du soir et à l'heure creuse (format PDF)
- résultats des comptages automatiques effectués sur les lignes équipées des systèmes nécessaires (format Excel)

e) Réclamations voyageurs (information trimestrielle)

- Etat statistique du traitement, par média et par ligne, des réponses aux réclamations des clients
- Etat statistique des motifs de réclamation avec une répartition par média et par ligne, et avec une analyse des motifs principaux

f) Sécurité et prévention

- Remontées mensuelles des statistiques sûreté des réseaux comprenant :
    - actes d'environnement
    - atteintes physiques sur les agents
    - atteintes physiques sur les voyageurs
    - dégradations de biens
    - atio atteinte physiques / nombre de voyageurs
    - retour d'expérience sur les moyens existants ou nouveaux
    - suivi des équipements financés par le STIF
    - nombre de réquisitions judiciaires relatives aux enregistrements vidéosurveillance
    - intégration et professionnalisation des équipes prévention et sûreté au sein de l'entreprise

- informations illustrant la performance de l'entreprise. Ils sont également présentés régulièrement au STIF
- taux de disponibilité des équipements
- nombre d'appels d'urgence

g) Suivi billettique

chaque année :

- la liste des types de supports en circulation avec les fournisseurs des dits supports et leur identification commerciale et technique
- pour l'ensemble des types de supports en circulation et pour chaque nom commercial du support :
  - le nombre de passes en circulation
  - le nombre de passes émis dans l'année
  - les caractéristiques techniques des passes émis (nom du masque, protocole RCTIF activé, type de sécurité activée)
  - la durée de vie estimée d'un passe émis dans l'année
  - les quantités commandées annuellement
- La liste des marchés passés relatifs à l'acquisition de supports, ainsi que les marchés programmés. A chaque nouveau marché, la SNCF communique au STIF les documents relatifs au cahier des charges de l'appel d'offres du dit marché et informe le STIF au jour de la notification des titulaires sélectionnés. Ces informations sont confidentielles.
- Le coût d'achat par type de passe
- les quantités distribuées mensuellement dans ses canaux par type de support et par canal avec à minima le niveau de détail du tableau 2 de l'annexe IV-A-1

h) Ventes, sous format compatible Excel (information annuelle) :

- ventes mensuelles SNCF de passes Découverte, en nombre
- les recettes annuelles par actes de SAV payant, en nombre, en valeur, par type et par lieu
- les éventuelles recettes de frais de dossier, dans l'hypothèse où certains futurs produits tarifaires vendus par la SNCF en comporteraient
- Les ventes détaillées par canal de distribution, par catégorie de titres, par gare en indiquant la typologie de gares
- liste des gares ou stations attachées au réseau Transilien exploitées par la SNCF avec la description des équipements de vente et leur volumétrie, telle que décrites en annexe IV-B-4
- liste des équipements de distribution, en service sur le réseau Transilien SNCF, tels que décrits en annexe IV-B-1
- chiffres de vente par type de canal hors Ile-de-France

i) Service Après-Ventes (information annuelle)

- nombres d'actes de SAV et de souscription par type, par mois, par canal et par lieu de vente avec à minima le niveau de détail de l'annexe IV-B-3

j) Lutte contre la fraude (information annuelle)
  - Taux de fraude par ligne. Les modes de contrôle et de calcul de cet indicateur de fraude visible sont précisés dans l'annexe IV-B-5.

ANNEXE VII-2
LISTE DES DOCUMENTS ET INFORMATIONS A TRANSMETTRE AU STIF SOUMIS A PENALITES

Fichier Excel joint

ANNEXE VII-3
ACCORD DE CONFIDENTIALITE

Entre :

La Société Nationale des Chemins de Fer, […]

- **Et :**

Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, Etablissement Public Administratif, Autorité Organisatrice des Transports en Île-de-France, n° SIRET 287 500 078 00020.

Ci-après désigné par « le STIF », dont le siège est situé au 39 bis 41 rue de Châteaudun 75009 paris, et représentée par sa Directrice Générale.

Ci-après désignés conjointement par les Parties et individuellement la Partie,

Il est convenu expressément ce qui suit :

Article 1 : Objet – Définitions

1.1 Objet. Le présent accord de confidentialité a pour objet de déterminer les conditions dans lesquelles la SNCF accepte de divulguer des Informations Confidentielles, telles que définies ci-dessous, dans le cadre de la communication aux agents du STIF d'éléments concernant la mise en œuvre du contrat conclu entre le STIF et la SNCF.

1.2 Définitions. Les termes et expressions employés dans le présent Accord ont la signification suivante :

- Le mot « **Accord** » désigne le présent accord de confidentialité établi pour couvrir les échanges d'informations confidentielles.
- L'expression **« Informations Confidentielles »** désigne toutes les informations, financières, fiscales, juridiques, contenues dans les documents (ou tout autre support tangible tel que logiciel, fichier, produit ou équipement) relatifs à l'objet portées à la connaissance des agents dont la liste figure à l'Article 2 (ci-après dénommés les « agents du STIF ») sous réserve que leur caractère stratégique et confidentiel soit expressément justifié par la SNCF et indiqué de manière apparente sur le document, au moyen d'une mention telle que « SNCF CONFIDENTIEL ».
- L'expression « **Informations Confidentielles STIF** » désigne les informations communiquées par le STIF à la SNCF dans le cadre de l'exécution du Contrat STIF-SNCF, et signalées comme telles au moyen de la mention « STIF CONFIDENTIEL ».

A titre d'information, la liste non exhaustive des éléments susceptibles d'être transmis ou portés à la connaissance des agents du STIF dans le cadre de l'objet et qui seront considérés comme des informations confidentielles figurent ci-après ;

[…]

Sont expressément exclues des « Informations Confidentielles SNCF » les informations visées à l'Article 3 du présent Accord.

L'Accord s'applique aux agents du STIF au jour de la signature du contrat auquel le présent accord est annexé.

Article 2 - Obligations de confidentialité et de non-revendication

Chaque Partie s'engage à considérer comme strictement confidentielles les Informations Confidentielles de l'autre Partie et par conséquent, à ne pas les divulguer, les communiquer à des tiers par conséquent à ne pas les divulguer à des tiers, étant en outre entendu que chaque Partie s'engage à ne communiquer ces Informations Confidentielles qu'aux membres de son personnel et ses instances décisionnaires qui devront nécessairement en avoir connaissance et à prendre toutes dispositions afin d'empêcher leur divulgation par ce personnel, sauf sur injonction d'un tribunal ou de

toute autorité de contrôle ou en application d'une obligation légale ou réglementaire qui imposerait à la Partie destinataire de divulguer les Informations Confidentielles de l'autre Partie.

[…]

Le STIF s'engage, en cas de recours à un organisme tiers, dans le cadre de l'application du Contrat STIF-SNC à conclure avec ledit organisme un accord de confidentialité en ce qui concerne les Informations Confidentielles SNCF communiquées et à transmettre à cette dernière, à sa demande, une copie dudit accord.

Au cas où le STIF autoriserait la communication, par la SNCF, des Informations Confidentielles STIF à un tiers, la SNCF s'engage à conclure avec ledit tiers un accord de confidentialité en ce qui concerne les Informations Confidentielles STIF communiquées et à transmettre à ce dernier, à sa demande, une copie dudit accord.

Chacune des Parties s'engage à ne faire aucun usage des Informations Confidentielles de l'autre Partie dans un autre but que pour l'exécution du Contrat STIF-SNCF, s'agissant du STIF, pour les besoins de sa mission d'organisation des transports collectifs en Ile de France.

En aucun cas le STIF ne pourra se prévaloir sur la base desdites Informations Confidentielles d'une quelconque concession de licence ou d'un quelconque droit d'auteur ou de possession antérieure selon la définition du Code de la Propriété Intellectuelle.

Les Informations Confidentielles demeurent la propriété exclusive de la SNCF.

Le STIF ne saurait être tenu pour responsable de la divulgation par l'un de ses agents d'informations confidentielles concernant l'objet de l'accord.

Article 3 - Exceptions à l'obligation de confidentialité

3.1 L'Accord ne s'applique pas aux Informations Confidentielles pour lesquelles il pourra être prouvé :

qu'elles ont été divulguées au public par la SNCF ;

qu'elles étaient en sa possession légitime avant la signature du présent Accord ;

qu'elles appartenaient au domaine public avant leur communication par la SNCF ou sont, postérieurement à la date de la signature de l'Accord, tombées dans le domaine public et ce, sans violation des termes de l'Accord ;

qu'elles sont licitement acquises d'un tiers autorisé à les divulguer.

3.2 Le STIF ne sera pas dégagé de ses obligations au titre du présent Accord concernant une Information Confidentielle du seul fait que celle-ci est contenue dans un ensemble d'informations générales, dès lors que cette Information Confidentielle est expressément identifiée conformément au 1.2.

Article 4 – Responsabilité

La SNCF assure et garantit qu'elle a le droit et la capacité de divulguer les Informations Confidentielles au STIF.

Article 5 - Modification de l'Accord

Toute addition, altération ou changement à cet Accord devra faire l'objet d'un avenant écrit et signé par un représentant dûment habilité de chaque Partie.

Article 6 - Prééminence de l'Accord

6.1 Cet Accord exprime l'accord complet et intégral des Parties en ce qui concerne la divulgation des Informations Confidentielles relatives à l'objet tel que défini au 1.1.

6.2 Cet Accord ne confère aucun droit ni aucune obligation à conclure tout autre accord.

Article 7 - Durée de l'Accord et de l'obligation de confidentialité

7.1 L'Accord entre en vigueur et prend effet à compter de la date de sa signature par les parties. Il aura une durée de […] ans à compter de cette date.

7.2 Les obligations de confidentialité nées de l'Accord perdureront aussi longtemps que les Informations Confidentielles auxquelles elles se rattachent ne seront pas tombées dans le domaine public, et ce sans violation de l'une quelconque desdites obligations, dans la limite d'une durée de 5 (cinq) ans à compter de la notification du présent Accord.

Article 8 - Litiges et droit applicable

Le présent accord est soumis au droit français. Les parties s'efforceront de régler à l'amiable tout différend s'élevant entre elles au sujet du présent accord. A défaut de règlement amiable, tout différend relatif à l'interprétation ou l'exécution de cet accord sera soumis à la juridiction française compétente en la matière.

Fait à Paris, en deux exemplaires originaux, le

Sophie MOUGARD	**Guillaume PEPY**
Directrice générale du STIF	Président de SNCF

ANNEXE I

Acte d'engagement des agents du STIF relatifs aux obligations de confidentialité et de non-revendication en vertu du présent accord

I. Les agents du STIF, soussignés, désignés à l'Article 2, reconnaissent avoir pris connaissance et s'engagent à respecter les obligations qui leur incombent en vertu du présent accord de confidentialité :

[…]

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PREFECTURE DE LA REGION
D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
16 AVR. 2012
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2012/0130
Séance du 11 avril 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU LACS DE L'ESSONNE

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

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région 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°2011/0963 du 07/12/2011 approuvant le contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF, la société Cars Sœur et la société de transport Daniel Meyer;
VU le rapport n° 2012/0130 ;
VU les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 5 avril 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 6 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n° 1 au contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF, la société Cars Sœur et la société de transport Daniel Meyer pour le réseau Lacs de L'Essonne joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble des annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société Cars Sœur et la société de transport Daniel Meyer.

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

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2012/0090

Séance du 11 avril 2012

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

Marché 2011-121

Expertises sur l'exploitation et les projets d'investissement ferroviaire en Ile-de-France

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 15 janvier 2012 attribuant le marché n°2011-121 aux sociétés Arcadis (mandataire)/ LGM, Egis Rail et Rail Concept (mandataire)/ SETEC.

VU le rapport n° 2012/0090 ;

VU l'avis de la Commission économique et tarifaire du 6 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer le marché 2011-122 avec les sociétés Arcadis (mandataire)/ LGM, Egis Rail et Rail Concept (mandataire)/ SETEC ;

ARTICLE 2 : Précise que la durée du marché est de 24 mois à compter de sa notification, renouvelable 1 fois ;

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PREFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
16 AVR. 2012
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2012/0091

Séance du 11 avril 2012

Marché 2011-140 – Marché à bons de commande d'études statiques de circulation routière

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 15 mars 2012 attribuant le marché au groupement CDVIA / SCE;

VU le rapport n° 2012/0091;

VU l'avis de la Commission économique et tarifaire du 6 avril 2012;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer le marché 2011-140 avec le groupement CDVIA / SCE. Le mandataire est la société CDVIA.

ARTICLE 2 : Précise que la durée marché est de 24 mois, reconductible pour une période de 24 mois.

ARTICLE 3 : Précise que le marché est passé sans montant minimum et sans montant maximum.

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

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

Délibération n° 2012/0092

Séance du 11 avril 2012

Marché 2011-142 – Marché à bons de commande Contrôle des mesures de qualité de service des opérateurs privés

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 15 mars 2012 attribuant le marché à la société Masters Consultants ;

VU le rapport n° 2012/0092 ;

VU l'avis de la Commission économique et tarifaire du 6 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer le marché n° 2011-142 avec la société Masters Consultants

ARTICLE 2 : Précise que la durée marché est de 24 mois, reconductible pour une période de 12 mois.

ARTICLE 3 : Précise que le marché est passé sans montant minimum et sans montant maximum;

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

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
16 AVR. 2012
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2012/0093

Séance du 11 avril 2012

Marché 2007-41
Tangentielle Ouest
Schéma de principe, étude d'impact et dossier d'enquête publique d'une desserte par tram-train entre Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr l'Ecole
Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales d'une desserte par tram-train entre Achères et Cergy

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

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU le Code des Marchés Publics notamment son article 20 ;

VU la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 15 mars 2012 émettant un avis positif à la signature de l'Avenant n°2 ;

VU le rapport n° 2012/0093 ;

VU l'avis de la Commission économique et tarifaire du 6 avril 2012 ;

CONSIDERANT la nécessité de passer un avenant n°2 au marché n° 2007-41 ;

CONSIDERANT qu'il revient au conseil du syndicat des transports d'Ile de France d'autoriser la directrice générale à signer l'avenant n°2 au contrat ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer l'avenant n°2 au marché n°2007-41, pour un montant de 41 000 € H.T. et une prolongation de sa durée de 12 mois.

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

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PREFECTURE DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
16 AVR. 2012
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

Délibération n° 2012/0094

Séance du 11 avril 2012

Marché 2008-11
TANGENTIELLE OUEST
SCHEMA DE PRINCIPE, ETUDE D'IMPACT ET DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE D'UNE DESSERTE PAR TRAM-TRAIN ENTRE SAINT GERMAIN EN LAYE GRANDE CEINTURE ET LE RER A VIA UNE CORRESPONDANCE A ASSURER AVEC LA LIGNE PARIS ST LAZARE / MANTES ET ASSEMBLAGE GENERAL DES ETUDES TGO

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

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU le Code des Marchés Publics notamment son article 20 ;

VU la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 15 mars 2012 émettant un avis positif à la signature de l'Avenant n°2 ;

VU le rapport n° 2012/0094 ;

VU l'avis de la Commission économique et tarifaire du 6 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer l'Avenant n°2 au marché 2008-11 avec EGIS RAIL prolongeant de 18 mois la durée du marché.

ARTICLE 2 : précise que les autres clauses du marché restent inchangées.

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

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

Délibération n° 2012/0095

Séance du 11 avril 2012

Avenant n°1 au Marché 2009-27

Insertion urbaine et coordination des études

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

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU le Code des Marchés Publics et notamment son article 20 ;

VU l'avis de la Commission d'appel d'offres du 15 mars 2012 ;

VU le rapport n° 2012/0095 ;

VU l'avis de la Commission économique et tarifaire du 6 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer l'avenant n°1 au marché 2009-27 attribué au groupement INGEROP / RICHEZ associés.

ARTICLE 2 : Précise que le montant de l'avenant est de 48 900 € HT ce qui représente une augmentation de 10.98 % du montant initial.

ARTICLE 3 : Précise que les autres clauses du marché restent inchangées.

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PREFECTURE DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
16 AVR. 2012
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

Délibération n° 2012/0096

Séance du 11 avril 2012

Avenant n°1 au Marché 2009-68

Marché de maîtrise d'œuvre des raccordements de voirie autour du terminus provisoire d'Athis-Mons et de création de la gare routière

T 7 – Tramway Villejuif / Athis-Mons

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

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU le Code des Marchés Publics et notamment son article 20 ;

VU l'avis de la Commission d'appel d'offres du 15 mars 2012 ;

VU le rapport n° 2012/0096 ;

VU l'avis de la Commission économique et tarifaire du 6 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer l'avenant n°1 au marché 2009-68 avec la société EGIS portant la rémunération définitive à 560 108.59 € HT ;

ARTICLE 2 : Précise que les autres clauses du marché restent inchangées.

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

PREFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
16 AVR. 2012
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2012/0097

Séance du 11 avril 2012

Avenant n°2 au Marché 2009-68

Marché de maîtrise d'œuvre des raccordements de voirie autour du terminus provisoire d'Athis-Mons et de création de la gare routière

T 7 – Tramway Villejuif / Athis-Mons

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

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU le Code des Marchés Publics et notamment son article 20 ;

VU l'avis de la Commission d'appel d'offres du 15 mars 2012 ;

VU le rapport n° 2012/0097 ;

VU l'avis de la Commission économique et tarifaire du 6 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer l'avenant n°2 au marché 2009-68 avec la société EGIS pour un montant de 38 100 € HT correspondant à la réalisation de prestations supplémentaires ;

ARTICLE 2 : Précise que les autres clauses du marché restent inchangées.

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

Syndicat des transports d'Île-de-France

PRÉFECTURE DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
16 AVR. 2012
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

Délibération n° 2012/0098

Séance du 11 avril 2012

PRÉFECTURE DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
16 AVR. 2012
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

SCHEMA DE PRINCIPE DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE CONVENTION DE FINANCEMENT AVANT-PROJET ET PREMIERES ACQUISITIONS FONCIERES

T4 A CLICHY-SOUS-BOIS ET MONTFERMEIL

PRÉFECTURE DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
16 AVR. 2012
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

Le Conseil du syndicat des transports d'Île-de-France,

VU le code des transports,

VU le code de l'environnement (articles L. 123-2 et suivants) et le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (articles L. 11-1 et suivants),

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Île-de-France,

VU le contrat de projets État- Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007,

VU le plan Espoir banlieues signé le 13 octobre 2008,

VU la délibération n°2008/0451 du Conseil du STIF du 9 juillet 2008,

VU la délibération n° 2009/1022 du Conseil du STIF du 9 décembre 2009,

VU le rapport n° 2012/0098,

VU les avis de la Commission des Investissements et de Suivi du Contrat de Projet en date du 4 avril 2012 et de la Commission de la Démocratisation en date du 5 avril 2012,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le schéma de principe relatif au débranchement du tram-train T4 jusqu'au plateau de Clichy-sous-Bois et Montfermeil est approuvé avec un coût d'objectif pour les infrastructures de 214 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2011.

ARTICLE 2 : L'opération se poursuit avec un coût de référence pour le matériel roulant de 4,3 M€ la rame (conditions économiques de janvier 2011), et un coût d'objectif d'exploitation de 13€ du train.kilomètre (incluant les frais de péage versés à RFF pour

l'usage du RFN et un montant équivalent pour les frais de maintenance sur la partie urbaine).

ARTICLE 3 : Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relatif au débranchement du tram-train T4 jusqu'au plateau de Clichy-sous-Bois et Montfermeil est approuvé.

ARTICLE 4 : La convention de financement pour les études d'avant-projet et les premières acquisitions foncières, entre la région d'Île-de-France, l'Etat et le STIF, pour un montant de 14 M€ courants est approuvée.

ARTICLE 5 : La directrice générale du STIF est autorisée à signer ladite convention.

ARTICLE 6 : La directrice générale du STIF est autorisée à prendre tout acte permettant de concrétiser l'opération.

ARTICLE 7 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Île-de-France, et est habilitée à signer tout document s'y référant.

Le président du Conseil
du syndicat des transports d'Île-de-France



Jean-Paul Huchon

Débranchement du T4 à Clichy – Montfermeil

Convention de réalisation et de financement des études relatives à l'élaboration du dossier d'Avant-Projet (AVP) et des premières acquisitions foncières

Version	Rédacteur	Date	Commentaires
1.0	Aurélien Tasteyre	1er mars 2012	
2.0	Laurence Haguet	14 mars 2012	
3.1	STIF/XT	14 mars 2012	Insertion dispositions relatives au financement des premières AF Compléments et amendements divers
3.2	RIF/AT	14 mars 2012	
3.3	RIF/AT	15 mars 2012	Modification article 3.4.2. et 3.5
4.0	STIF/XT	16 mars 2012	Intégration remarques réunion de relecture
5.0	DRIEA/LH	19 mars 2012	relecture
6.0	STIF/XT	22 mars 2012	Relecture interne STIF
7.0	STIF/XT	26 mars 2012	Retour RIF Compléments divers

TABLE DES MATIERES

0 CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION 8

1 OBJET DE LA CONVENTION 9

1.1 RAPPEL DES ELEMENTS D'ETUDE DEJA EFFECTUES 9
1.2 DEFINITIONS ET CONTENU DE L'ETUDE 9
1.2.1 LE DOSSIER D'AVANT PROJET (AVP) 9
1.2.2 LE CONTENU DES DOSSIERS 9
1.3 CALENDRIER DE REALISATION DE L'AVP 10

2 ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES 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 10
2.1.3 ROLE DU MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR VIS-A-VIS DES MAITRES D'OUVRAGE (SI PLUSIEURS MOA) 10
2.2 LES FINANCEURS 11
2.2.1 IDENTIFICATION 11
2.2.2 ENGAGEMENTS 11

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 12
3.3 PLAN DE FINANCEMENT 12
3.4 MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT POUR L'ETAT 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 14
3.5 CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION 14
3.6 COMPTABILITE DES MOA 14

4 MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS 15

5 GESTION DES ECARTS 15

6 DISPOSITIONS GENERALES 15

6.1 MODIFICATION DE LA CONVENTION 15

6.2 REGLEMENT DES LITIGES 15
6.3 RESILIATION DE LA CONVENTION 15
6.4 DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION 16
6.5 MESURES D'ORDRE 16

7 ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION 16

7.1 COMITE TECHNIQUE 17
7.2 COMITE DES FINANCEURS 17
7.3 COMMISSION DE SUIVI 17
7.4 INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI 18

8 PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES 18

8.1 DIFFUSION DES ETUDES 18
8.2 COMMUNICATION DES FINANCEURS 19

9 ANNEXES 21

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 syndicat des transports d'Île-de-France, par abréviation « STIF », n° SIRET 287 500 078 00020, établissement public administratif, dont le siège est situé 41, rue de Châteaudun (Paris 9e), représenté par Sophie Mougard, en sa qualité de directrice générale, agissant en vertu de la délibération du conseil n°2012-XXX du 11 avril 2012,

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 le protocole entre l'Etat et la Région Ile de France nommé Plan Espoir Banlieue signé le 13 octobre 2008,

Vu la loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public RFF en vue du renouveau du transport ferroviaire,

Vu le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF,

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

Vu les dossiers précédents d'études validés par le conseil du STIF du projet et la convention de financement relative au schéma de principe et à l'enquête publique du projet de débranchement du T4 en date du 17 novembre 2010 ;

Vu la délibération n° 2008-0451 du STIF du 9 juillet 2008 relative au Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales du débranchement du tram-train T4 ;

Vu la délibération n° 2009-1022 du STIF du 12 septembre 2009 approuvant le bilan de la concertation et les orientations pour le schéma de principe et le dossier d'enquête publique ;

Vu la délibération n° 2011-XX du Conseil du STIF approuvant le schéma de principe et le dossier d'enquête publique ;

Vu la délibération n° CP 06-530 de la commission permanente du 6 juillet 2006 du Conseil Régional,

Vu la délibération n° CP 09-1225 de la commission permanente du 17 novembre 2009 du Conseil Régional,

Considérants :

Il est convenu ce qui suit :

0 Contexte général de l'opération

Le tram-train T4, inauguré en novembre 2006, relie Aulnay-sous-Bois à Bondy. Il est envisagé de créer une nouvelle branche, au départ de la station Gargan, pour desservir le plateau de Clichy-Montfermeil et désenclaver ce secteur en grande difficulté économique et sociale. En 2005 en effet, après différentes études menées dans les années 1990, l'étude sectorielle pilotée par le STIF sur la desserte en TCSP du plateau de Clichy-Montfermeil a conclu que la seule solution pour améliorer la situation consistait à réaliser une antenne du tram-train T4.

Celui-ci est inscrit au Contrat de projets Etat-Région 2007-2013 qui prévoit la réalisation des études pour 10 M€ Elle figure en outre au Plan Espoir Banlieues pour un montant de 140 M€

Le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) a été approuvé par le Conseil du STIF le 9 juillet 2008, qui a également mandaté sa directrice générale pour saisir la commission nationale du débat public (CNDP) en émettant le vœu que soit désigné un garant pour la tenue de la concertation préalable.

Le 25 novembre 2008, le maire de Livry-Gargan a saisi la CNDP « dans un souci de participation du public au processus d'élaboration de cette importante infrastructure », en s'appuyant sur les dispositions de l'article L. 121-8 du code de l'environnement.

Le 7 janvier 2009, la CNDP a recommandé au STIF d'ouvrir une concertation portant sur les 6 familles de tracé, sous l'égide d'une personnalité indépendante, M. Jean-Luc Mathieu, conseiller-maître honoraire à la Cour des comptes et membre de la CNDP, nommé en mai 2009.

La concertation préalable a débuté le 1er septembre 2009 ; sa phase active s'est achevée le 31 octobre 2009. Le bilan de la concertation préalable a été approuvé par le Conseil du STIF lors de sa séance du 9 décembre 2009, lors de laquelle le Conseil a confirmé la poursuite du projet sur la base des tracés 3 et 4, en prenant en compte les enseignements de la concertation, et a décidé la réalisation du schéma de principe et du dossier d'enquête publique.

Lors de sa séance du 11 avril 2012, le Conseil du STIF a approuvé le schéma de principe sur la base du tracé 4, ainsi que le dossier d'enquête publique.

Cette convention s'inscrit dans le cadre de la formalisation du financement des études d'Avant-Projet (AVP) et des premières acquisitions foncières. Elle porte sur l'ensemble des périmètres de maîtrise d'ouvrage (STIF, RFF, et SNCF).

Le STIF étant seul maître d'ouvrage signataire de la convention, une convention organisant la maîtrise d'ouvrage entre le STIF, RFF et SNCF, sera signée par ailleurs.

A ce jour, les financements suivants ont déjà été mis en place :

- 500 000 € au STIF en 2006 au titre des études et acquisitions foncières pour l'opération TCSP à Clichy-Montfermeil ;

- 2 633 000 € au titre de la réalisation des études de schéma de principe et de l'enquête publique répartis ainsi :

  - 2 000 000 € au STIF, qui a transféré un montant de 425 k€ à SNCF dans le cadre d'une convention de financement STIF-SNCF datée du 20 février 2012 ;
  - 333 000 € à RFF ;
  - 300 000 € à la SNCF

Le schéma de principe présente un coût d'investissement total de 214 M€ aux conditions économiques de janvier 2011 (hors matériel roulant mais y compris 24 M€ de provisions pour acquisitions foncières et 40 M€ pour l'aménagement de l'atelier-garage) et prévoit une mise en service fin 2017.

Pour rappel, le DOCP prévoyait un coût d'investissement de 160 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2008 hors acquisitions foncières et dépenses relatives à l'aménagement de l'atelier-garage, soit 178 M€ aux conditions économiques de janvier 2011.

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 nouvelle branche du tramway T4 à Clichy-sous-bois et Montfermeil, ainsi que des premières acquisitions foncières
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution du dossier d'Avant-Projet, et de définir les documents à remettre aux signataires de la convention, sur leur demande.
- de préciser les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du projet.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés au projet, objet de la présente convention, la dénomination unique suivante :

T4 Clichy-Montfermeil, Avant-Projet.

1.1 Rappel des éléments d'étude déjà effectués

La liste des études disponibles à prendre en compte dans l'élaboration de l'Avant-Projet est indiquée en annexe 2.

1.2 Définitions et contenu du programme

Le programme porte sur la constitution du dossier d'Avant-Projet et sur les premières acquisitions foncières.

1.2.1 Le Dossier d'Avant Projet (AVP)

L'Avant-Projet porte sur :

- 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 précise des coûts, du calendrier de réalisation, des impacts et de l'intérêt socio-économique.

Le détail des études à réaliser dans le cadre des études d'avant-projet figure en annexe 3.

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.

L'annexe 4 de la présente convention détaille les éléments constitutifs de l'AVP.

L'ensemble des documents sera remis par le STIF aux parties signataires de la présente convention en deux exemplaires papiers et un exemplaire sous format CD-Rom.

1.2.3 Les premières acquisitions foncières

Il est estimé un montant total de 24 M€ d'acquisitions foncières pour réaliser le projet, y compris les terrains à acquérir pour restituer du stationnement.

Au stade la phase Avant-Projet, il est prévu une enveloppe de 5,5 M€ destiné à saisir des opportunités foncières, mais également à acquérir des terrains suite aux négociations foncières qui pourraient être engagées dès 2012.

1.3 Calendrier de réalisation de l'AVP

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 mis en place par chacun des financeurs.

2 Rôle et engagements des parties

2.1 La maîtrise d'ouvrage des études

2.1.1 L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues à l'article 14 du décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF et à l'article L1241-2 du code des transports, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France sous réserve des compétences reconnues à Réseau ferré de France à et à la RATP.

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

2.1.2 Identification, engagements et périmètre d'intervention des maîtres d'ouvrage

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

Les maîtres d'ouvrage de l'opération sont le STIF, RFF et SNCF.

- RFF est maître d'ouvrage des études pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national.
- SNCF assure la maîtrise d'ouvrage des études relatives à l'exploitation des services de transport.
- Le STIF assure la maîtrise d'ouvrage des études de l'infrastructure hors du domaine du réseau ferré national et des acquisitions foncières.

2.1.3 Rôle du maître d'ouvrage coordinateur vis-à-vis des maîtres d'ouvrage

A titre d'information, il est indiqué que la coordination des maîtres d'ouvrage sera assurée par le STIF.

Le maître d'ouvrage coordinateur sera chargé :

- D'établir un planning d'ensemble des opérations faisant apparaître l'état d'avancement général des études des différents maîtres d'ouvrage, et d'en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- D'agréger et de synthétiser les éléments relatifs à l'exécution de l'opération, notamment les éléments techniques et financiers ;
- D'identifier le plus en amont possible les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage.

A cette fin, le maître d'ouvrage coordinateur se chargera :

- De rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage de l'opération,

- De formaliser et de susciter les échanges réguliers entre les maîtres d'ouvrage pour résoudre les problèmes d'interfaces entre les maîtres d'ouvrage et/ou les présenter à lors des comités et des commissions prévues à cet effet (cf. article 7 de la présente convention).

Le maître d'ouvrage coordinateur ne se substitue en aucun cas aux différents maîtres d'ouvrage dans les responsabilités propres qui leur incombent et ne peut leur imposer des choix ou des solutions qui relèvent de leurs prérogatives.

Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter, conformément au calendrier défini à l'article 1.3 de la présente convention, les éléments d'information qui le concernent au maître d'ouvrage coordinateur afin que celui-ci puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

2.2 Les financeurs

2.2.1 Identification

Le financement des études, objet de la présente convention, est assuré au titre du plan Espoir banlieues par :

- L'Etat (50%),
- La Région Ile de France (50%).

2.2.2 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par les maîtres d'ouvrage visés à l'article 2.1.2, des études en vue de l'élaboration de l'AVP et des premières acquisitions foncières (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 et des premières acquisitions foncières

Le montant prévisionnel des dépenses relatives aux études d'AVP et aux premières acquisitions foncières , est évalué à 14 000 000 € HT courants, **non actualisable et non révisable**

Les montants en euros constants (conditions économiques 01/2006) sont également indiqués à l'article 3.2.1 de la présente convention.

3.2 Coût global des études des maîtres d'ouvrage et des premières acquisitions foncières

3.2.1 Tableau de synthèse de répartition des coûts par maîtres d'ouvrage

Les coûts pris en charge par les maîtres d'ouvrage, rattachés aux périmètres définis à l'article 2-1-2, sont établis comme suit :

Maîtres d'ouvrage	Coûts Euros HT constants (CE 01/2006)	Coûts Euros HT courants
STIF	9 136 000	10 470 000
RFF	670 000	780 000
SNCF	2 414 000	2 750 000
TOTAL	12 220 000	14 000 000

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	RFF	SNCF
Besoins complémentaires phase SdP - EUP	510 000 €		
Maîtrise d'ouvrage	720 000 €	530 000	960 000
Maîtrise d'oeuvre	3 740 000 €		
Etudes préalables à l'AVP		250 000 €	1 790 000 €
Premières acquisitions foncières	5 500 000 €		
TOTAL en € courants	**10 470 000 €**	**780 000 €**	**2 750 000 €**

3.3 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants.

Afin d'optimiser les modalités de financement, le STIF sera l'unique destinataire des subventions objets de la présente convention. Le STIF se chargera par la suite dans des relations bipartites, de procéder aux versements correspondant aux prestations des deux maîtres d'ouvrage SNCF et RFF.

Débranchement du T4 à Clichy-Montfermeil

	État	Région	Total
STIF	7 000 000 *50%*	7 000 000 *50%*	14 000 000 *100%*
Total	7 000 000 *50%*	7 000 000 *50%*	14 000 000 *100%*

3.4 Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région

3.4.1 Versement d'acomptes

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

Pour les études et les acquisitions foncières, objets de la présente convention, le STIF transmettra, auprès de l'ensemble des financeurs, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à

l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

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 STIF.

A compter de la date de la première demande de versement, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération.

3.4.2 Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région et l'Etat au maître d'ouvrage est plafonné à 95% avant le versement du solde. Ce taux de 95% est applicable pour la Région uniquement dans le cas d'une opération inscrite au CPER 2007-2013 au titre du GP5.

L'annexe 1.2 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses des maîtres d'ouvrages appelées par le STIF.

3.4.3 Versement du solde

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, le STIF présente le relevé final des dépenses et des recettes des maîtres d'ouvrage 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 1-2-2. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le STIF procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

Le versement du solde se fera sur présentation des copies des factures acquittées.

3.4.4 Paiement

Le versement des montants de subvention appelés par le STIF doit être effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini 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 et en précisant le périmètre de maîtrise d'ouvrage auquel il se réfère.

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

3.4.5 Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

STIF sur le compte ouvert au nom Trésor Public, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 10071

Code guichet : 75000

N° compte : 00001005079

Clé : 72

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone/courriel
DRIEA	21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SPOT – CBSF	01 40 61 86 08 Veronique.dispot@developpement-durable.gouv.fr
Région Ile-de-France	35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat Général	
STIF	41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissement	01 53 59 14 28 Cedric.perrot@stif.info

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

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

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

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

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

3.6 Comptabilité des MOA

Le STIF s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à ces études et à ces acquisitions foncières.

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

4 Modalités de contrôle par les financeurs

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

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

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

5 Gestion des écarts

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

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le STIF s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 3.3. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 3-1, les co-financeurs sont informés lors de la réunion du comité de suivi de la convention de financement. Le STIF doit obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité, ou bien si les co-financeurs et les maîtres d'ouvrage n'ont pu convenir d'un accord dans les conditions sus mentionnées, la prise en charge des dits dépassements incombe au STIF.

6 Dispositions générales

6.1 Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 3.4.5 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

6.2 Règlement des litiges

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

Les litiges éventuels entre les Parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont 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 au STIF, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, le STIF procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des bénéficiaires des subventions.

6.4 Date d'effet et durée de la convention

La convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

La présente convention tient compte des dépenses réalisées à compter de la date de son approbation au conseil du STIF.

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

- réception des documents indiqués à l'article 1.2.2 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues au STIF selon les modalités de l'article 3.4.2,

et au plus tard 18 mois après la validation de l'AVP 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 3 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 les maîtres 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.

Dans ce cadre, chaque maître d'ouvrage s'engage à remettre au maître d'ouvrage coordinateur l'ensemble des documents relatif à l'exercice de sa mission.

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

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'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, et si besoin, les partenaires impliqués dans le projet.

7.2 Comité des financeurs

Il est constitué un **comité des financeurs** comprenant l'ensemble des signataires de la convention, et des maîtres d'ouvrage, sous la présidence du STIF.

Le Comité des financeurs se réunit au moins une fois par an, et autant que de besoins, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le maître d'ouvrage.

Le comité se prononce et valide :
- l'avancement de l'étude au regard des éléments demandés dans la convention de financement, et du calendrier,
- le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade, la fin de l'étape de l'étude permettant le versement du solde correspondant à la présente convention,
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet, aussi bien l'information générale (éléments du plan de communication) que dans le cadre administratif et réglementaire (éléments de la concertation préalable),
- le projet de contenu des conventions de financement des étapes ultérieures du projet,
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

Le compte rendu de chaque Comité des financeurs est validé en début de séance.

Le comité des financeurs se réunit également autant que de besoins sur les questions spécifiques relevant du pilotage du projet, notamment son financement, les ajustements de programmation technique et financière, et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

7.3 Commission de suivi

Placé sous la présidence de la Directrice générale du STIF, la Commission de suivi comprend les signataires de la convention, les maîtres d'ouvrage et les élus des collectivités territoriales concernées par le projet.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le STIF.

La Commission de suivi informe ses membres de l'avancement des études AVP et des acquisitions foncières.

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

- les orientations et la démarche à engager,
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

7.4 Information hors comité et commission de suivi

Le STIF s'engage, pendant toute la durée de la validité de la convention, à informer le STIF et les financeurs sans délai en cas de difficulté ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

Pour cela, le STIF signera avec les autres maîtres d'ouvrage du projet une convention organisant la maîtrise d'ouvrage dans laquelle les maîtres d'ouvrage s'engageront 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.

Cette convention précisera par ailleurs que chaque maître d'ouvrage s'engagera 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 sera 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 seront dédiées à la coordination entre les différentes études. Les financeurs et le STIF en seront informés, pourront y assister. Les comptes-rendus de réunions seront adressés à l'ensemble des financeurs.

Par défaut, Les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins quinze jours avant la réunion.

8 Propriété, communication et diffusion des études

8.1 Diffusion des études

Les études seront communiquées aux co-financeurs qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sans accord préalable des maîtres d'ouvrage.

Les résultats des études, après validation par le comité de suivi, pourront être communiqués aux collectivités territoriales concernées par la présente opération. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties signataires.

Les données des études pourront être utilisées librement par les financeurs et le STIF dans le cadre de la poursuite de la réalisation du projet.

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

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention de financement sont la propriété des maîtres d'ouvrage.

8.2 Communication des financeurs

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

Dans un souci d'identification des projets inscrits au Contrat de projets Etat-Région et au Plan Espoir Banlieues, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires :

- l'ordre entre partenaires : *Etat, Région, RFF, SNCF, STIF*
- l'ordre des financeurs *: Etat, Région*
- *en dernier : le logo du STIF*

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 2012

Pour l'Etat	Pour la Région d'Ile-de-France	Pour le STIF
Daniel CANEPA Préfet de la Région d'Ile-de-France Préfet de Paris	Jean-Paul HUCHON Président du Conseil Régional d'Ile-de-France	Sophie MOUGARD Directrice générale

9 ANNEXES

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des autorisations de programme et des appels de fond

Annexe 2 : Liste des études antérieures

Annexe 3 :Détail des études d'AVP

Annexe 4 : Contenu type des études AVP

ANNEXE 1.1 : Echéancier prévisionnel des dépenses

MOA	Année			Total
	2012	2013	2014	
STIF	1 235 000	9 235 000		10 470 000
RFF	250 000	530 000		780 000
SNCF	1 790 000	960 000		2 750 000
Total	3 275 000	10 725 000		14 000 000

ANNEXE 1.2 : Echéancier prévisionnel des appels de fonds

MOA STIF	Année			Total
	2012	**2013**	**2014**	
Région Ile de France	1 225 000	4 880 000	895 000	7 000 000
Etat	1 225 000	4 880 000	895 000	7 000 000
Total	2 450 000	9 760 000	1 790 000	14 000 000

ANNEXE 2 : Liste des études antérieures

(Article 1.1 de la convention)

Dossier d'études préliminaires (maîtrise d'ouvrage STIF)

Rapport d'étude d'exploitation (maîtrise d'ouvrage SNCF)

Rapport d'étude relatif à l'atelier-garage (maîtrise d'ouvrage SNCF)

Rapport d'étude relatif au PCC-DL (maîtrise d'ouvrage SNCF)

Rapport d'étude relatif aux flux en gare de Bondy (maîtrise d'ouvrage SNCF)

Rapport d'étude relatif à la gestion des circulations (maîtrise d'ouvrage conjointe SNCF-RFF)

Rapport d'étude relatif aux adaptations du RFN (maîtrise d'ouvrage RFF)

Rapport d'étude relatif à la section de débranchement (système de transport) (maîtrise d'ouvrage RFF)

Dossier de définition de sécurité

ANNEXE 3 : Détail des études de l'Avant-Projet

(Article 1.2 de la convention)

Postes de prestations	STIF	RFF	SNCF
Besoins complémentaires phase SdP - EUP	Compléments liés aux études supplémentaires schéma de principe Finalisation de l'enquête publique		
Maîtrise d'ouvrage Maîtrise d'oeuvre	Infrastructure section urbaine	Adaptations du RFN Système de transport débranchement	Atelier-garage PCC/DL SAEIV
Etudes préalables à l'AVP		Gestion des circulations	Exploitation Prévisions trafic Matériel roulant Exploitabilité / Maintenance Maintenance voirie urbaine

ANNEXE 4 (article 1.2.3 de la 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 règlementaire régional

Le contenu de l'avant-projet est compatible avec le SDRIF, le PDU Ile-de-France et les différents schémas directeurs élaborés par le STIF. 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. 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

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.

PREFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
16 AVR. 2012
Bureau du contrôle de légalité

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2012/0099

Séance du 11 avril 2012

SCHEMA DE PRINCIPE
DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE
CONVENTION DE FINANCEMENT AVANT PROJET

TRAM-TRAIN MASSY-EVRY

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

VU le code des transports,
VU le code de l'environnement (articles L123-1 et suivants) et le code de l'expropriation (articles L11-1 et suivants),
VU 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 État- Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007,
VU Vu le protocole entre l'Etat et la Région Ile-de-France nommé Plan Espoirs Banlieue signé le 13 octobre 2008,
VU la Loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 dite loi MOP,
VU le Contrat Particulier Région-Département de l'Essonne,
VU le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du tram-train Massy-Evry, approuvé par décision du Conseil d'Administration du STIF n°2008/0136 du 14 février 2008,
VU la concertation et orientations pour le dossier d'enquête publique, approuvé par décision du Conseil du STIF n° 2009/1023 du 9 décembre 2009,
VU la délibération n°2011/0631 du conseil du STIF du 6 juillet 2011 définissant le contenu des Schémas de Principes,
VU le rapport n° 2012/0099,
VU l'avis de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projet du 04 avril 2012 et de la Commission de Démocratisation du 05 avril 2012,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le Schéma de principe relatif au projet de Tram-train reliant Massy à Evry est approuvé avec un coût d'objectif pour les infrastructures de 436 M€ aux conditions économiques de juin 2011.

ARTICLE 2 : L'opération se poursuit avec un coût de référence pour le matériel roulant de 4,3 M€ la rame (conditions économiques de juin 2011) et un coût d'objectif d'exploitation de 18€/km en unités multiples (incluant le cout des péages versés à RFF

pour l'usage du RFN et un montant équivalent pour les frais de maintenance sur la partie urbaine).

ARTICLE 3 : Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relatif au projet de Tram-train Massy Evry est approuvé.

ARTICLE 4 : La convention de financement des études avant projet est approuvée entre l'Etat, la Région d'Ile-de-France, le STIF, RFF et SNCF, pour un montant de 17,026 M€ courants, répartis entre les trois maîtres d'ouvrage comme suit :

SNCF : 2,70 M€,
RFF : 5,826 M€,
STIF : 8,50 M€

ARTICLE 5 : La Directrice générale du STIF est autorisée à signer ladite convention.

ARTICLE 6 : La Directrice générale du STIF est autorisée à prendre tout acte permettant de concrétiser l'opération.

ARTICLE 7 : La Directrice Générale du STIF 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 est autorisée à signer tout document s'y référant.

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

Jean-Paul HUCHON

2012

Tram-Train Massy-Evry (TTME)

Convention de financement des études relatives à l'élaboration du dossier d'Avant-Projet (AVP)

TABLE DES MATIERES

0 CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION 7

1 OBJET DE LA CONVENTION 7

1.1 DEFINITIONS ET CONTENU DE L'ETUDE 8
1.1.1 LE DOSSIER D'AVANT-PROJET (AVP) 8
1.1.2 LE CONTENU DES DOSSIERS 9
1.2 CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DE L'AVP 9

2 ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES 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 10
2.1.3 ROLE DU MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR VIS-A-VIS DES MAITRES D'OUVRAGE 10
2.2 LES FINANCEURS 11
2.2.1 IDENTIFICATION 11
2.2.2 ENGAGEMENTS 11

3 MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT 11

3.1 ESTIMATION DU COUT DE L'ETUDE 11
3.2 COUT GLOBAL DES ETUDES A LA CHARGE 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 12
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 14
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 17

4 MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS 17

5 GESTION DES ECARTS 17

6 DISPOSITIONS GENERALES 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 ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION 19

7.1 COMITE TECHNIQUE 19
7.2 COMITE DES FINANCEURS 20
7.3 COMMISSION DE SUIVI 20
7.4 INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI 20

8 PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES 21

8.1 DIFFUSION DES ETUDES 21
8.2 COMMUNICATION DES FINANCEURS 21

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° de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du ,

Ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

- **RFF**, Réseau Ferré de France, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 92 avenue de France, représenté par son Président,

- **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 Bénédicte TILLOY, Directrice Générale SNCF Transilien, dûment habilitée à signer la présente convention,

- le **STIF**, Syndicat des Transports d'Ile de France, représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° du Conseil du STIF en date du .

Ci-après 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° du Conseil du STIF en date du .

Ci-après désigné comme le STIF ou l'autorité organisatrice.

Visas

Vu le code des transports,

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,

Vu le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF,

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

Vu le décret 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,

Vu le décret 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'île de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France.

Vu le 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 Espoirs Banlieue signé le 13 octobre 2008,

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

Vu le Contrat Particulier Région-Département de l'Essonne,

Vu le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du tram-train Massy-Evry, approuvé par décision du Conseil d'Administration du STIF n°2008/0136 du 14 février 2008,

Vu le bilan de la concertation et orientations pour le dossier d'enquête publique, approuvé par décision du Conseil du STIF n° 2009/1023 du 9 décembre 2009,

Vu le schéma de principe approuvé par décision du Conseil du STIF n° 2012/ du 11 avril 2012.

Vu la délibération du Conseil d'administration de RFF du 05/04/2012 autorisant son président à signer la présente convention.

Considérants

Il est convenu ce qui suit :

0 Contexte général de l'opération

L'opération « Tram-Train Massy-Evry » est inscrite au Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 qui prévoit la réalisation des études pour 10M€ et la réalisation des premiers travaux pour un montant de 30 M€. Elle est par ailleurs inscrite au Contrat Particulier Région-Département de l'Essonne pour un montant de 60 M€.

Devant l'urgence de desservir ce territoire, l'Etat et la Région ont ajouté, à parité, 150M€ au titre du Plan Espoirs Banlieue.

Le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) a été approuvé en Conseil du STIF du 14 février 2008, ce qui a permis la saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) en juillet 2008. La CNDP a délibéré le 3 septembre 2008 en plaçant la concertation préalable sous l'égide d'un tiers garant, personnalité indépendante du maître d'ouvrage, qui a été nommée le 5 novembre 2008. La concertation préalable, conduite par le STIF après recommandation de la CNDP, s'est déroulée du 25 mai au 3 juillet 2009. Le bilan de la concertation et orientations pour le dossier d'enquête publique a été approuvé par le Conseil du STIF du 9 décembre 2009.

La présente convention est relative au financement des études d'avant-projet (AVP).
Elle porte sur l'ensemble des périmètres de maîtrise d'ouvrage du STIF, RFF et SNCF pour l'opération du Tram-train Massy-Evry, y compris l'Atelier Garage.

Pour réaliser les études d'AVP, les maîtres d'ouvrages et leurs prestataires s'appuient sur le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) approuvé par le Conseil du STIF du 14 février 2008, sur le bilan de la Concertation préalable, qui s'est déroulée du 25 mai au 3 juillet 2009, présenté au Conseil du STIF du 9 décembre 2009 et sur le schéma de principe, approuvé par le Conseil du STIF du 11 avril 2012.

Le schéma de principe présente les couts d'investissement suivants et prévoit une mise en service en décembre 2018.

Coûts (en M€ HT)	**MOA STIF**	**MOA RFF**	**MOA SNCF**	**Total**
DOCP (CE 01/2006)	**208**	**58**	**41**	**307**
DOCP (CE 06/2011)	**258**	**73**	**51**	**382**
Schéma de principe (CE 06/2011)	**255** *(59% du coût global)*	**106** *(24% du coût global)*	**75** *(17% du coût global)*	**436**

1 Objet de la convention

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement des études d'AVP du projet de TTME,
- de définir l'organisation du pilotage des études,

- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution du dossier d'avant-projet,
- de définir les documents à remettre aux signataires de la convention, sur leur demande.
- de préciser les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du projet.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'opération objet du présent avenant la dénomination suivante :

« Tram-train Massy-Evry (TTME) – Etudes d'AVP ».

1.1 Définitions et contenu de l'étude

1.1.1 Le Dossier d'Avant-projet (AVP)

Faisant suite au schéma de principe, l'avant-projet a vocation à approfondir les éléments suivants:

- 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,
- Le profil en long du tracé : les sondages de terrain nécessaires seront réalisés.et les études de compatibilité des ouvrages avec les ouvrages RFF et SNCF seront menées,
- Le dimensionnement précis des futures stations : la conception des stations nouvelles 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.
- Les ouvrages annexes,
- L'implantation et la conception du SMR,
- Les coûts (investissement et exploitation), le calendrier de réalisation, les impacts et l'intérêt socio-économique ;
- Les mesures conservatoires permettant la mise en service du prolongement du projet à Versailles-Chantiers.

L'ensemble des études associées seront menées dans un cadre de suivi et de maîtrise des coûts du projet.

Notamment les prestations suivantes seront réalisées :
- Mise à jour de l'étude de prévision de trafic,
- Mise à jour de l'étude d'exploitation,
- Principe proposé de réorganisation du réseau de surface,
- Gestion de l'intermodalité, en terminus et dans les stations de correspondance.

La présente convention finance la réalisation de deux dossiers :
- Un avant-projet dit « technique ».
- 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.
- Les frais relatifs à la réalisation de l'enquête publique.

La présente convention **intègre notamment dans son périmètre** :

- La compensation des frais de maîtrise d'ouvrage (notamment pilotage, encadrement, contrôle qualité, contrôle de gestion, frais de structure, la participation des entités des maîtres d'ouvrage en charge 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, y compris pour le SMR,
- 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 publiques, parcellaires et loi sur L'eau,
- Les prestations d'évaluation par experts ou organismes qualifiés et agrées (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 compte rendu de l'avancement des études qui sont à la charge des maîtres d'ouvrage dans le cadre de la présente convention.
- La mise à jour et la présentation d'un planning détaillé de réalisation de l'opération jusqu'à sa mise en service.

Du fait du calendrier 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 ;
- les reprises d'études de niveau AVP liées à ces réserves ;
- les acquisitions foncières,
- la dépollution totale du site du futur atelier dans le cas où le site de Massy est confirmé.

Les deux premiers points précédents feront le cas échéant l'objet d'un avenant, les deux derniers feront l'objet d'une convention propre.

1.1.2 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 d'enquête publique au titre de la « 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 MOAs au STIF et aux financeurs de la présente convention en deux exemplaires papiers et un exemplaire sous format CD-Rom.

1.2 Calendrier prévisionnel de réalisation de l'AVP

Le délai prévisionnel de réalisation des études est de **24 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 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

Les maîtres d'ouvrage de l'opération sont le STIF, RFF et SNCF.

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

Conformément aux dispositions de la Loi n°97-135 du 13 février 1997 et de ses décrets d'application, RFF est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national.

SNCF, s'appuyant sur l'expertise de sa filiale Keolis dans le cadre d'un accord de partenariat et de coopération conclu le 20/12/2011, assure la maîtrise d'ouvrage des études des biens dévolus à l'exploitation des services de transport, notamment le SMR.

Le STIF assure la maîtrise d'ouvrage des études des éléments d'infrastructures hors réseau ferré national, notamment au titre de l'intermodalité.

2.1.3 Rôle du maître d'ouvrage coordinateur vis-à-vis des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage sont convenus de désigner un **maître d'ouvrage coordinateur, le STIF.**

Le maître d'ouvrage coordinateur est chargé :

- D'établir un planning d'ensemble des opérations faisant apparaître l'état d'avancement général des études des différents maîtres d'ouvrage, et d'en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- D'agréger et de synthétiser les éléments relatifs à l'exécution de l'opération, notamment les éléments techniques et financiers ;
- D'identifier le plus en amont possible les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage.

A cette fin, le maître d'ouvrage coordinateur se charge :

- De rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage de l'opération,
- De formaliser et de susciter les échanges réguliers entre les maîtres d'ouvrage pour résoudre les problèmes d'interfaces entre les maîtres d'ouvrage et/ou les présenter lors des comités et des commissions prévues à cet effet (cf. article 7 de la présente convention).

Le maître d'ouvrage coordinateur ne se substitue en aucun cas aux différents maîtres d'ouvrage dans les responsabilités propres qui leur incombent et ne peut leur imposer des choix ou des solutions qui relèvent de leurs prérogatives.

Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter, conformément au calendrier défini à l'article 1.2 de la présente convention, les éléments d'information qui le concernent au maître d'ouvrage coordinateur afin que celui-ci puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

2.2 Les financeurs

2.2.1 Identification

Le financement des études, objet de la présente convention, est assuré dans le cadre du Plan Espoir Banlieues par :

- L'Etat (50%),
- La Région Ile-de-France (50%).

2.2.2 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par les maîtres d'ouvrage visés à l'article 2.1.2, des études en vue de l'élaboration de l'AVP et des premières acquisitions foncières, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 3.3 de la présente convention.

3 Modalités de financement et de paiement

3.1 Estimation du coût de l'étude

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à ces études d'AVP et premières acquisitions foncières, est évalué à **17 026 000 € HT courants**, **non actualisable et non révisable.**

Les montants en euros constants, aux conditions économiques de janvier 2006, sont également indiqués à l'article 3.2.1 de la présente convention.

3.2 Coût global des études à la charge 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, rattachés aux périmètres définis à l'article 2-1-2, sont établis comme suit :

Maîtres d'ouvrage	Coûts Euros constants HT	Coûts Euros courants HT
STIF	6 775 000	8 500 000
RFF	5 418 000	5 826 000
SNCF	1 953 000	2 700 000
TOTAL	14 146 000	**17 026 000**

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	MOA STIF	MOA RFF	MOA SNCF
Etudes et acquisitions de données complémentaires (topo ; sondage ; étude de trafic ; étude réseaux ; etc.).	1 500 000 €	860 000	350 000 €
Frais MOE	4 000 000 €	4 315 000	2 200 000 €
Frais MOA	2 500 000 €		
PAI	500 000 €	651 000	150 000 €
TOTAL en € courants	**8 500 000 €**	**5 826 000 €**	**2 700 000 €**

Ces estimations prennent en compte une ligne de « Provisions pour aléas et imprévus ». Une part de cette PAI pourra être affectée à des études complémentaires identifiées au cours de l'étude.

Le lancement de ces études complémentaires devra être validé préalablement par le comité des financeurs (cf. article 7.2 de la présente convention).

Le contenu des postes de prestations par maître d'ouvrage figure en annexe 5.

3.3 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants.

Opération TTME (Euros courants) Montant € HT et %			
	État 50%	**Région 50%**	**Total**
STIF	4 250 000	4 250 000	**8 500 000**
RFF	2 913 000	*2 913 000*	**5 826 000**
SNCF	*1 350 000*	*1 350 000*	**2 700 000**
Total	**8 513 000**	**8 513 000**	**17 026 000**

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.

A cette fin, chaque maître d'ouvrage transmettra aux financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

A 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.

A-Versement des acomptes

La demande de versement des acomptes par le **STIF** et la **SNCF** 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.

La demande de versement par **RFF** comprendra :

a – pour 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 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.

b – pour l'Etat :

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

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

B-Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région et l'Etat aux maîtres d'ouvrage est plafonné à 95% avant le versement du solde. Ce taux de 95% est applicable pour la Région uniquement dans le cas d'une opération inscrite au CPER 2007-2013 au titre du GP5.

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 à l'article 2.1.2. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, les maîtres d'ouvrages procèdent, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

Pour le STIF le versement du solde se fait sur la base du relevé final des dépenses.

Pour la SNCF et RFF, le versement du solde se fera sur présentation des **factures acquittées**.

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 1.1 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 : 10071
Code guichet : 75000
N° compte : 00001005079
Clé : 72

- RFF sur le compte ouvert à la Société Générale, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 30003
Code guichet : 03620
N° compte : 00020062145
Clé : 94

- SNCF sur le compte ouvert de l'Agence Centrale de la Banque de France à Paris, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 30001
Code guichet : 00064
N° compte : 00000062385
Clé : 95

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Etat	DRIEA 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	01.40.61.86.08 Veronique.Dispot@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	35, boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat général	01.53.85.56.21 annabelle.acharrok@iledefrance.fr
STIF	39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissement	
RFF	Pôle Finances et achats 92 avenue de France 75648 PARIS Cedex 13	Service Finances et Gestion des flux – Unité Back office Exploitation	01.53.94.32.83 patricia.langelez@rff.fr
SNCF	Transilien SNCF Département Gestion Finances 209-211 rue de Bercy 75585 Paris Cedex 12	Division des Investissements	01 53 25 86 90 patrick.chatelain@sncf.fr

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

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

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

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

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

3.6 Comptabilité des MOA

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à cette étude.

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

4 Modalités de contrôle par les financeurs

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

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

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 global et par maître d'ouvrage.

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 des financeurs. Les maîtres d'ouvrage doivent obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité, ou en cas de désaccord des financeurs, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage dans le périmètre duquel il est intervenu.

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 mentionnée 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 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.

La présente convention tient compte des dépenses réalisées à compter de la date de son approbation au conseil du STIF.

Elle expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 6.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- réception des documents indiqués à l'article 1.1.2 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 24 mois après validation de l'AVP 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 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 les maîtres d'ouvrage, des délais indiqués, de la remise des documents et des estimations à cette étape du projet indiqués à l'article 1.2 de la présente convention.

Dans ce cadre, chaque maître d'ouvrage s'engage à remettre au maître d'ouvrage coordinateur l'ensemble des documents relatif à l'exercice de sa mission.

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

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 des MOA, 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 concernés par 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'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 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 coordonateur.

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,
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet,
- le projet de contenu des conventions de financement des étapes ultérieures du projet,
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

Le compte rendu de chaque Comité des financeurs est transmis pour avis avant envoi officiel.

Le comité des financeurs se réunit également autant que de besoins sur les questions spécifiques relevant du pilotage du projet, notamment son financement, les ajustements de programmation technique et financière, et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

7.3 Commission de suivi

Placé sous la présidence de la Directrice générale du STIF, la Commission de suivi comprend les signataires de la convention et les élus des collectivités territoriales concernées par le projet.

Elle se réunit au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le STIF.

La Commission de suivi informe ses membres de l'avancement des études relatives à l'AVP.

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

- les orientations et la démarche à engager,
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

7.4 Information hors comité et commission de suivi

Les maîtres d'ouvrage s'engagent pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement de l'étude devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la demande de ce dernier,

- à informer le STIF et les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

Chaque maître d'ouvrage s'engage également à inviter le STIF et les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

Un Comité des maîtres d'ouvrage est constitué des maîtres d'ouvrage ainsi que de leurs assistants et prestataires techniques suivant les besoins. Ce comité piloté par le maître d'ouvrage coordinateur, se réunira mensuellement. Les réunions sont dédiées à la coordination entre les différentes études. Les financeurs et le STIF 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 réalisées dans le cadre de la présente convention de financement sont la propriété des maîtres d'ouvrage.

Les résultats des études seront communiqués aux co-financeurs qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sauf accord préalable 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.

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 : l'Etat, la Région, RFF, SNCF
- l'ordre des financeurs : l'Etat, la Région
- en dernier : le logo du STIF

Fait en cinq exemplaires originaux

Pour l'Etat, Daniel CANEPA Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris	Pour la Région Ile-de-France, Jean-Paul HUCHON Président du Conseil Régional d'Ile-de-France	Pour le RFF, Alain QUINET Directeur Général Délégué
Pour la SNCF, Bénédicte TILLOY Directrice Générale SNCF Transilien	Pour le STIF, Sophie MOUGARD Directrice Générale	

ANNEXES

Annexe 1 : Organigramme de l'opération

Annexe 2 : Echéancier prévisionnel des autorisations de programme et des appels de fonds

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel

Annexe 4 : Détail du programme des études objet de la présente convention

Annexe 5 : Contenu des postes de prestation par maître d'ouvrage

ANNEXE 1 :
Organigramme nominatif

Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

MAITRISE D'OUVRAGE STIF

Maître d'ouvrage :

M. Jean Louis Perrin

Directeur des projets d'investissement

MAITRISE D'OUVRAGE RFF

Maître d'ouvrage : Service des projets d'investissement

M. (à désigner)

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF

Maître d'ouvrage :

- ✓ SNCF Transilien Département Développement.
- ✓ Direction Déléguée des Gares Transiliennes pour le périmètre gares existantes du RFN.

ANNEXE 2 :
Echéancier prévisionnel des autorisations de programme et des dépenses

2.1 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS PAR MOA

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE STIF

€ HT Courants	2012	2013	2014	TOTAL
Etat	4 250 000	0	0	**4 250 000**
Région	1 000 000	2 750 000	500 000	**4 250 000**
Total	**5 250 000**	**2 750 000**	**500 000**	**8 500 000**

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE RFF

€ HT Courants	2012	2013	2014	TOTAL
Etat	2 913 500	0	0	**2 913 000**
Région	859 000	1 509 000	545 000	**2 913 000**
Total	**3 772 000**	**1 509 000**	**545 000**	**5 826 000**

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE SNCF

€ HT Courants	2012	2013	2014	TOTAL
Etat	1 350 000	0	0	**1 350 000**
Région	475 000	750 000	125 000	**1 350 000**
Total	**1 825 000**	**750 000**	**125 000**	**2 700 000**

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS DES MAITRES D'OUVRAGE (SYNTHESE)

€ HT Courants	2012	2013	2014	TOTAL
STIF	5 250 000	2 750 000	500 000	**8 500 000**
RFF	3 772 000	1 509 000	545 000	**5 826 000**
SNCF	1 825 000	750 000	125 000	**2 700 000**
Total	**10 847 000**	**5 009 000**	**1 170 000**	**17 026 000**

2.2 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND STIF

€ HT Courants	2012	2013	2014	TOTAL
Etat	1 000 000	2 750 000	500 000	**4 250 000**
Région	1 000 000	2 750 000	500 000	**4 250 000**
Total	**2 000 000**	**5 500 000**	**1 000 000**	**8 500 000**

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND RFF

€ HT Courants	2012	2013	2014	TOTAL
Etat	859 000	1 509 000	545 000	**2 913 000**
Région	859 000	1 509 000	545 000	**2 913 000**
Total	**1 718 000**	**3 018 000**	**1 090 000**	**5 826 000**

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND SNCF

€ HT Courants	2012	2013	2014	TOTAL
Etat	475 000	750 000	125 000	**1 350 000**
Région	475 000	750 000	125 000	**1 350 000**
Total	**950 000**	**1 500 000**	**250 000**	**2 700 000**

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES DES MAITRES D'OUVRAGE (SYNTHESE)

€ HT Courants	2012	2013	2014	TOTAL
STIF	2 000 000	5 500 000	1 000 000	**8 500 000**
RFF	1 718 000	3 018 000	1 090 000	**5 826 000**
SNCF	950 000	1 500 000	250 000	**2 700 000**
Total	**4 668 000**	**10 018 000**	**2 340 000**	**17 026 000**

ANNEXE 3:
Calendrier prévisionnel

	2012				2013			
	Tri 1	Tri 2	Tri 3	Tri 4	Tri 1	Tri 2	Tri 3	Tri 4
Avant projet TTME								
Financement AVP								
Etudes d'avant projet section urbaine								
Etudes avant projet almélioration en ligne								
Etudes avant projet gares nouvelles RFN								
Etudes avant zonz de raccordement RFN								
Etudes avant projet gares existantes RFN								
Etudes avant projet atelier garage								
Validation des AVP								

Date prévisionnelle de livraison de la phase avant projet TTME : décembre 2013

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 règlementaire 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**

o Le contenu de l'avant-projet devra être conforme aux dispositions des articles 4, 13 et 20 du décret 93-1268 précité :
o « Confirmer, compte tenu des études et reconnaissances complémentaires, la faisabilité de la solution retenue et en déterminer ses principales caractéristiques ;
o proposer une implantation topographique des principaux ouvrages ;
o 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 ;
o 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 ;
o 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.

ANNEXE 5 :

Contenu des postes de prestations pour chaque maître d'ouvrage

Périmètre STIF

- ✓ Etudes et acquisitions de données :
  - relevés topographiques en section urbaine
  - sondage géotechniques en section urbaine
  - études complémentaires (trafic, circulation, réseaux, etc.)
  - travaux préparatoires
  - études bruit et vibration

- ✓ - Frais MOA :
  - mandat de maîtrise d'ouvrage
  - agent foncier
  - coordinateur sécurité
  - coordination de l'opération et des maîtres d'ouvrage
  - expert EOQA
  - communication
  - CSPS
  - OPC
  - archéologie préventive

- ✓ - Frais MOE :
  - Les études AVP de la section de ligne nouvelle entre Epinay et Evry
  - Les études AVP des dix stations de la section urbaine
  - Les études AVP d'insertion urbaine de la liaison depuis Grand Vaux
  - Les études AVP d'une 3ème voie en parallèle de la station Delouvrier pour gérer les modes dégradés
  - Les études de restitution des places de parking impactées par le projet.

Périmètre RFF

- ✓ Etudes et acquisitions de données :
  - Sondages géotechniques sur le réseau ferré existant
  - Relevé topographique
- ✓ - Frais MOA :
  - Production du dossier loi sur l'eau
  - Acquisition de données
  - Mandataire
  - MOA RFF
  - Agent foncier
  - CSPS
  - Part coordination CSPS
  - Interfaces/coordination MOA
  - Communication

- ✓ - Frais MOE :
  - Mission MOE sécurité
  - Élaboration DPS
  - Rémunération EOQUA
  - Rémunération EPSF DPS
  - Animation comité sécurité
  - Expertises diverses

Périmètre SNCF

- ✓ Etudes et acquisitions de données complémentaires
  - Relevés topographiques pour le site de l'atelier-garage.
  - Sondages géotechniques pour le site de l'atelier-garage (+dépollution partielle du site de l'atelier-garage pour sondages).

- ✓ Frais MOE/MOA
  - Etude de trafic.
  - Etude d'exploitation.
  - Etude sur l'exploitabilité de la ligne.

- ✓ Frais MOA
  - Etude niveau AVP atelier-garage.
  - Etude niveau AVP gares existantes (Petit-Vaux – Gravigny-Balizy – Longjumeau – Chilly-Mazarin – Massy-Palaiseau) sur RFN.
  - Etude niveau AVP PCC.
  - Etude niveau AVP SAEIV.

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

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2012/0100
Séance du 11 avril 2012

BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE DU PROLONGEMENT DU TRAMWAY T1 ENTRE LA STATION « ASNIERES – GENNEVILLIERS LES COURTILLES » ET LE T2 A COLOMBES

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

VU le code des transports (partie législative) ;

VU les articles L.121-8 et suivants et R.121-2 et suivants du code de l'environnement ;

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU le contrat particulier Région Ile-de-France – Département des Hauts-de-Seine 2009-2013 ;

VU le Protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du Plan de Mobilisation pour les transports en Ile-de-France, voté par le Conseil Régional le 18 juin 2009 ;

VU la délibération n°2011/0715 du Conseil du STIF du 6 juillet 2011 approuvant le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et les modalités de la concertation, après avis des communes, pour la réalisation du prolongement du tramway T1 entre la station « Asnières – Gennevilliers Les Courtilles » et le T2 à Colombes ;

VU le rapport n° 2012/0100 ;

VU les avis de la Commission des Investissements et de Suivi du Contrat de Projet du 4 avril 2012 et de la Commission de la Démocratisation du 5 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : d'approuver le bilan de la concertation du STIF issu de la concertation préalable relative au prolongement du tramway T1 entre la station « Asnières – Gennevilliers Les Courtilles » et le T2 à Colombes, qui s'est déroulée du 17 octobre au 25 novembre 2011.

ARTICLE 2 : de confirmer la poursuite du projet, en prenant en compte les enseignements de la concertation, ainsi que la réalisation des études préliminaires et l'élaboration du schéma de principe et du dossier d'enquête publique conjointement par le STIF, maître d'ouvrage du système de transport, et le Département des Hauts-de-Seine, maître d'ouvrage de l'insertion urbaine et maître d'ouvrage coordinateur. Ces deux

maîtres d'ouvrages seront bénéficiaires de la déclaration d'utilité publique. Ces études seront réalisées sur la base des principes suivants :

- Un tracé de 6,5 km, qui correspond à la variante Nord présentée à la concertation, entre la future station du T1 « Asnières – Gennevilliers Les Courtilles » et le terminus situé rue Gabriel Péri à Colombes ;
- La réalisation de 11 stations : la station Freycinet n'est pas retenue car sa pertinence n'est pas avérée notamment dans la perspective d'un phasage du projet qui conduit à réduire l'interdistance entre les stations.

ARTICLE 3 : de s'engager, en réponse aux observations soulevées pendant la concertation, à :

- Poursuivre les études techniques sur les modalités d'insertion du tramway afin de limiter l'impact foncier du projet, tout particulièrement sur le boulevard Pierre de Coubertin, et réduire autant que possible l'impact sur les places de stationnement ;
- Réaliser une seule enquête publique entre la station « Asnières Gennevilliers les Courtilles » et le T2 à Colombes ;
- Etudier un phasage des travaux qui permettrait de réaliser une première section sur Asnières, depuis la station « Asnières – Gennevilliers Les Courtilles », pour permettre l'arrivée du tramway au carrefour des Quatre Routes en 2017, sans que cela remette en cause l'objectif final de rejoindre rapidement le T2 au niveau du Boulevard Charles de Gaulle ;
- Rechercher une optimisation des aménagements urbains dans les rues empruntées par le tramway afin de limiter l'impact du projet sur la circulation automobile, notamment aux abords de l'A86 ;
- Réorganiser et renforcer l'offre du réseau bus afin de créer une desserte performante du nord de Bois-Colombes et du centre de Colombes.

ARTICLE 4 : La Directrice Générale est autorisée à prendre tout acte permettant la réalisation du projet ;

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 est habilitée à signer tout document s'y référant.

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



Jean-Paul HUCHON

PREFECTURE DE LA REGION
D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
16 AVR. 2012
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n° 2012/0101
Séance du 11 avril 2012

PROLONGEMENT DE LA LIGNE 4 DU METRO PHASE 2 DE MONTROUGE A BAGNEUX CONVENTION DE FINANCEMENT N° 4 DES ETUDES PROJET, DE PREPARATION DES MARCHES DE GROS-ŒUVRE, DES ACQUISITIONS FONCIERES ET DES DEVIATIONS DE RESEAUX

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 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 projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, adopté par le Conseil Régional le 25 septembre 2008 ;

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 délibérations n°61-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 26 novembre 2009 et n°09.181 du Conseil général des Hauts-de-Seine du 19 juin 2009 approuvant le Contrat Particulier 2009-2013 Région Ile-de-France - Département des Hauts-de-Seine ;

VU 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 l'avant projet « Ligne 4-Prolongement à Bagneux (Phase 2) » et la convention de financement approuvés par décision du Conseil d'Administration du STIF n°2011/0774 du 5 octobre 2011 ;

VU l'Arrêté inter-préfectoral n°2011-215 du 7 décembre 2011 portant ouverture de l'enquête publique du 9 janvier 2012 au 10 février 2012, préalable à la déclaration d'utilité publique, et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Montrouge et de Bagneux ;

VU le rapport n ° 2012/0101 ;

VU l'avis de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projet du 4 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : la convention de financement et de gouvernance relative aux études de projet (PRO), à la préparation des marchés de gros-œuvre, des acquisitions foncières (tranche 2) et des études préalables aux travaux de déviation des réseaux (tranche 1) entre :

- la Région d'Ile-de-France (60,025 %),
- l'Etat (25,725 %),
- et le Conseil général des Hauts-de-Seine (14,250 %),

pour un montant de 22 579 815 € HT, non actualisable et non révisable et non assujetti à la TVA, est approuvée.

ARTICLE 2 : la directrice générale du STIF est autorisée à signer ladite convention et à prendre tout acte permettant de concrétiser cette opération.

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

2012

Projet de prolongement de la ligne 4 du métro à Bagneux (phase 2)

Convention de financement et de gouvernance (n°4)

Etudes de projet (PRO)

Préparation des marchés de gros œuvre
Acquisitions foncières (tranche 2)
Etudes et travaux de déviation des réseaux (tranche 1)



Convention de financement régissant les rapports entre
l'Etat, le Conseil Régional d'Île-de-France,
le Département des Hauts-de-Seine, le STIF et la RATP
relative à la réalisation de l'opération
« Prolongement de la ligne 4 du métro à Bagneux (phase 2) -
Etudes de projet (PRO) et préparation des marchés de gros œuvre,
Acquisitions foncières (tranche 2),
Etudes et travaux de déviation des réseaux (tranche 1) »
--*-*-*-*-*-*-*-*-*

TABLE DES MATIERES

0 CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION 8

1 OBJET DE LA CONVENTION 9

1.1 RAPPEL DES ELEMENTS D'ETUDE DEJA EFFECTUES 10
1.2 CONTENUS DES ETUDES ET TRAVAUX SUBVENTIONNES 10
1.2.1 ETUDES DE CONCEPTION DETAILLEE (PRO) 10
1.2.2 PREPARATION DES MARCHES DE GROS ŒUVRE 11
1.2.3 TRAVAUX CONCESSIONNAIRES (TRANCHE 1) 11
1.2.4 ACQUISITIONS FONCIERES (TRANCHE 2) 11
1.2.5 LE CONTENU DES DOSSIERS 11
1.3 COUT GLOBAL DE L'OPERATION 12
1.3.1 COUT D'OBJECTIF DE L'OPERATION 12
1.3.2 RAPPEL DES FINANCEMENTS PRECEDENTS 12
1.4 DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION 13

2 ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES 13

2.1 LA MAITRISE D'OUVRAGE DES ETUDES 13
2.1.1 L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS 13
2.1.2 IDENTIFICATION, ENGAGEMENTS ET PERIMETRE D'INTERVENTION DU MAITRE D'OUVRAGE DANS LE CADRE DE LA PRESENTE CONVENTION 13
2.1.3 PERIMETRE D'INTERVENTION DU MAITRE D'OUVRAGE 13
2.2 LES FINANCEURS 14
2.2.1 IDENTIFICATION 14
2.2.2 ENGAGEMENTS 14

3 MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT 14

3.1 ESTIMATION DU COUT DES ETUDES DE PRO ET DES PREMIERS TRAVAUX 14
3.2 CONTENU DES ETUDES/DES TRAVAUX DU MAITRE D'OUVRAGE 14
3.2.1 TABLEAU DE SYNTHESE DE REPARTITION DES COUTS PAR MAITRE D'OUVRAGE 14
3.2.2 COUTS PREVISIONNELS DES ETUDES DE PRO, DES TRAVAUX CONCESSIONNAIRES ET ACQUISITIONS FONCIERES 14
3.3 PLAN DE FINANCEMENT 15
3.4 MODALITES D'ACTUALISATION 16
3.5 MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT POUR L'ETAT, LA REGION ET LE CONSEIL GENERAL DES HAUTS-DE-SEINE 16

3.5.1 VERSEMENT D'ACOMPTES POUR L'ETAT, LA REGION D'ÎLE DE FRANCE ET LE CONSEIL GENERAL DES HAUTS-DE-SEINE 16
3.5.2 VERSEMENT DU SOLDE 17
3.5.3 PAIEMENT 17
3.5.4 BENEFICIAIRES ET DOMICILIATION 17
3.6 CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE ET FINANCIER (RBF) DE LA REGION 18
3.7 COMPTABILITE DU MAITRE D'OUVRAGE 19

4 MODALITES DE CONTROLE 19

4.1 PAR LES FINANCEURS 19
4.2 PAR LE STIF 19

5 GESTION DES ECARTS 19

6 DISPOSITIONS GENERALES 20

6.1 MODIFICATION DE LA CONVENTION 20
6.2 MODIFICATION DE L'AVP 20
6.3 REGLEMENT DES LITIGES 20
6.4 RESILIATION DE LA CONVENTION 21
6.5 DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION 21
6.6 MESURES D'ORDRE 21

7 ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION 22

7.1 COMITE TECHNIQUE 22
7.2 COMITE DES FINANCEURS 22
7.3 COMMISSION DE SUIVI 23
7.4 INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI 23
7.5 INTERVENTION D'EXPERTS 24

8 PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES 24

8.1 PROPRIETE INTELLECTUELLE ET DIFFUSION DES ETUDES 24
8.2 COMMUNICATION DES FINANCEURS 24

Entre

En premier lieu,

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 **les financeurs**,

En deuxième lieu,

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 12e, 54 quai de la Râpée, représentée par son Directeur général

Ci après désigné par « la RATP »

Et en troisième lieu,

Le STIF, Syndicat des Transports d'Île-de-France, représenté par sa Directrice générale, dûment mandatée par délibération n° du Conseil du STIF en date du

Ci après désigné par « le STIF » ou l'autorité organisatrice.

Visas

VU le Code des transports,

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

VU le Décret 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,

VU l'Ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France modifiée,

VU le Décret 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'île de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,

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

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 les décisions du Conseil d'Administration du STIF n° 0631 du 6 juillet 2011 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 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 de 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'Avant-projet de l'opération « Prolongement de la ligne 4 du métro à Bagneux (phase 2) », approuvé par décision n° 2011-0774 du Conseil du STIF du 5 octobre 2011,

VU l'Arrêté inter-préfectoral 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 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, notifiée par le STIF le 15 septembre 2011.

VU la Convention de financement pour la réalisation de travaux préparatoires de la phase 2 du prolongement de la ligne 4 du métro, notifiée par le STIF le .

VU l'Arrêté inter-préfectoral n°2011-215 du 7 décembre 2011 portant ouverture de l'enquête publique du 9 janvier 2012 au 10 février 2012, préalable à la déclaration d'utilité publique, et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Montrouge et de Bagneux,

VU la délibération n° de la commission permanente du Conseil régional du ,

VU la délibération du Conseil général des Hauts-de-Seine n° du .

VU la délibération n° du Conseil du STIF du

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 (2010-2011)

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 de la convention de financement (n°1) notifiée le 11 mai 2010.

Pour rappel, l'objet de ladite convention a permis 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 devait, entre autre, être en mesure :

- de confirmer la faisabilité technique de la solution retenue ;
- 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, tout en minimisant les dépenses frustratoires ;
- de réaliser plusieurs études exploratoires notamment sur les modes de réalisation des ouvrages implantés sur la commune de Bagneux et sur l'exploitabilité du terminus

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, ont mis 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.

Impact en termes de procédures administratives et d'enquête publique

Ces modifications ont permis de fiabiliser la faisabilité du projet, mais présentent plusieurs impacts :
- évolution du périmètre des acquisitions foncières ;
- nouveau positionnement des ouvrages principaux et d'ouvrages annexes ;
- modification du périmètre des travaux à ciel ouvert.

Il en a résulté notamment 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 ont été considérées comme substantielles par rapport au projet initial ayant donné lieu à la déclaration d'utilité publique du 15 février 2005. 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 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 (n°2) approuvée par la Commission permanente de la Région du 10 mars 2011 et notifiée le 15 septembre 2011. La nouvelle enquête publique est programmée du 9 janvier au 10 février 2012.

Etudes et reconnaissances préalables au PRO (2011-2012)

Les financeurs ont souhaité optimiser les délais de réalisation en permettant d'anticiper les reconnaissances des carrières et le lancement des acquisitions foncières amiables. Une convention (n°3), approuvée par la Commission permanente de la Région du 7 juillet 2011, a donc été passée en vue de :

- définir les modalités de financement des travaux de reconnaissance des carrières et de reprise des études,
- préciser les caractéristiques des travaux envisagés,
- définir les modalités de financement des premières acquisitions foncières amiables les plus urgentes (tranche 1),
- préciser les conditions de suivi de ces études et travaux dans le respect du calendrier général du projet.

1 Objet de la convention

La présente convention (n°4) a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite des études de PRO, des premiers travaux de déviation de réseau (tranche 1) et des acquisitions foncières (tranche 2) nécessaires à la phase 2 du prolongement de la ligne 4 du métro. Elle a pour objet de :

- définir les modalités de financement des études de conception détaillée (PRO) et de la préparation des marchés de gros œuvre,
- définir les modalités de financement de la poursuite des acquisitions foncières,
- définir les modalités de financement des premiers travaux de déviation pour les réseaux concessionnaires impactés par le projet,
- préciser les conditions de suivi de ces études et travaux dans le respect du calendrier général du projet.

Le financement des travaux fera l'objet d'une convention ultérieure.

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 – Convention n°4 : études PRO, acquisitions foncières et études de déviation des réseaux »**.

1.1 Rappel des éléments d'étude déjà effectués

Les précédentes étapes portaient la réalisation des études de niveau Avant-Projet et le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relatives au prolongement de la ligne 4 jusqu'à Bagneux. Les livrables ont été rendus.

1.2 Contenus des études et travaux subventionnés

La présente convention porte sur la réalisation d'études de projet, la préparation des marchés de gros œuvre, la poursuite des acquisitions foncières et le lancement des études et éventuels premiers travaux de déviation des concessionnaires.

1.2.1 Etudes de conception détaillée (PRO)

La RATP, désignée maître d'ouvrage de l'opération par décision n° 8287 du Conseil du STIF du 8 avril 2005, établira les études de projet (PRO) sur la base des études d'avant-projet (AVP), approuvées par le Conseil du STIF le 5 octobre 2011 et par le Conseil d'Administration de la RATP le 14 octobre 2011. La RATP mettra en évidence les écarts tant programmatiques que financiers que les études de PRO pourraient révéler.

Les études doivent permettre au maître d'ouvrage de définir les ouvrages et équipements nécessaires au prolongement de la phase 2 de la ligne 4 du métro avec un niveau de précision tel qu'il corresponde, a minima, au niveau projet (au sens de la Loi MOP) pour les infrastructures et superstructures.

La RATP devra être en mesure de :

- préciser les plannings généraux de l'opération jusqu'à la mise en service,
- affiner les coûts prévisionnels des travaux approuvés par le STIF en phase AVP en distinguant les dépenses par partie d'ouvrage ou ensembles fonctionnels et nature de travaux et en indiquant l'incertitude qui y est rattachée.

La présente convention intègre notamment :

- Les coûts de maîtrises d'ouvrage : pilotage, communication, encadrement, contrôle qualité, contrôle de gestion, frais de structure, contribution des différentes entités de la RATP à l'élaboration des études,
- La rémunération des maîtres d'œuvre nécessaire à la bonne exécution de leurs missions,
- Les missions d'assistance à la maîtrise d'ouvrage, lui permettant d'assurer la qualité des prestations qu'elle dirige tant sur les plans organisationnel, juridique, économique et financier que technique,
- Les missions d'assistance réglementaires telles que coordination en matière de sécurité et protection de la santé (CSPS) en phase conception, le contrôle technique (CT).

1.2.2 Préparation des marchés de gros œuvre

Sur la base des études PRO, la RATP établira les éléments constitutifs des dossiers de préparation des marchés de gros œuvre selon deux lots :

- lot souterrain,
- lot ciel ouvert.

1.2.3 Travaux concessionnaires (tranche 1)

Il s'agit de faire réaliser les études de déviation des réseaux des concessionnaires (afin d'estimer couts et délais de déviation), puis d'engager les premiers travaux d'opportunité selon les rendus des études.

La tranche 1 permettra d'engager les études puis les travaux d'opportunité ; cette première tranche sera suivie du solde des travaux concessionnaires dans le cadre de la prochaine convention de financement.

1.2.4 Acquisitions foncières (tranche 2)

Il s'agit de poursuivre les acquisitions foncières amiables ou par voie d'expropriation (dès que l'arrêté de cessibilité aura été pris) sur le projet pour les parcelles nécessaires aux travaux.

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.

Une première tranche d'acquisitions foncières a été intégrée à la convention de financement n°3. Dans le cadre de la présente convention, il s'agira des acquisitions foncières à l'amiable prévues au cours de l'année 2012. Le montant prévu ne tient pas compte des bâtiments déjà acquis ou en voie d'acquisition sur « l'îlot métro » par l'aménageur de la Ville de Bagneux dans le cadre des négociations foncières en cours (la Corderie, supermarché) ni des indemnités d'occupation des domaines publics et emprises privées. Les négociations sont en cours et l'enquête parcellaire est envisagée en septembre 2012, sous réserve des suites de l'enquête publique.

1.2.5 Le contenu des dossiers

Ils comprendront :

- un dossier d'études PRO,
- les dossiers de consultation des entreprises,
- un dossier de synthèse sur les études des concessionnaires et l'impact des déviations sur le planning général de l'opération,
- un dossier de synthèse portant sur les acquisitions foncières.

L'ensemble des documents, hors DCE, sont remis par la RATP aux parties sous format CD-Rom.

A la demande d'un des signataires de la présente convention de financement, l'ensemble des documents, y compris les DCE, pourront être consultés auprès de la RATP.

1.3 Coût global de l'opération

1.3.1 Coût d'objectif de l'opération

En Conseil du STIF du 5 octobre 2011, le coût d'objectif du projet en phase AVP a été établi à 307,1 M€ HT (CE 01/2006), dont 11,2 M€ d'études (AVP + PRO – CE 01/2006).

Les coûts d'objectifs du maître d'ouvrage, rattachés aux périmètres définis à l'article 2.1.3, sont établis comme suit selon les modalités d'actualisation définies à l'article 3.4 :

Maître d'ouvrage	M€ HT CE 01/2006	M€ HT courants prévisionnels conventionnels
RATP	307,1	462,6
TOTAL	**307,1**	**462,6**

1.3.2 Rappel des financements précédents

Le coût global de réalisation du prolongement de la ligne 4 phase 2 comprend :

- le coût des études d'avant-projet (AVP),
- le coût des études de projet (PRO), objet de la présente convention,
- les coûts de travaux de l'opération.

Le tableau ci-dessous synthétise les financements inscrits dans le cadre de conventions de financement précédentes. Ces financements (études AVP (convention de financement n°1), nouvelle enquête publique (convention de financement n°2) et les premiers travaux et acquisitions foncières (convention de financement n°3) ont été intégrés au coût d'objectif :

Financeurs / MOA	Etat	Région Île-de-France	Conseil général des Hauts-de-Seine	Total (M€ 01/2006)
RATP	2 944 950	6 871 550	883 500	10 700 000
Total	2 944 950	6 871 550	883 500	10 700 000
	27,5%	64,2%	8,3%	100%

1.4 Délai et calendrier de réalisation

La durée prévisionnelle des travaux visés par la présente convention est fixée à 42 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 :

- Etudes de conception détaillée (PRO) : 18 mois,
- Préparation des marchés de gros œuvre : 13 mois débutant 11 mois après le début du PRO GC,
- Etudes et travaux des concessionnaires : durée prévisionnelle de globale de 14 mois d'études puis 3 ans de travaux,
- Acquisitions foncières : durée prévisionnelle globale de 36 mois débutant après prise de l'arrêté inter préfectoral de cessibilité et dépendant des délais judiciaires (pour les expropriations).

Par ailleurs, les parties s'engagent à tout mettre en œuvre pour s'inscrire dans le calendrier général du projet qui prévoit une mise en service de la phase 2 du prolongement de la ligne 4 du métro fin 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 du maître 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, la RATP a été désignée maître d'ouvrage de l'opération de prolongement de la ligne 4 du métro par décision n°8287 du Conseil du STIF du 8 avril 2005.

Les rôles du maître d'ouvrage sont définis conformément à la Loi n°85-704 du 12 juillet 1985.

2.1.3 Périmètre d'intervention du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage est responsable de la conception du système et des ouvrages qui le composent, ainsi que leur aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-projet approuvé par le Conseil du STIF le 5 octobre 2011.

Il s'assure également de coordonner le projet en accord ave les projets urbains ou de voirie connexes portés par les Collectivités territoriales du secteur.

En tant que maître d'ouvrage, la RATP est responsable du respect des délais, des dépenses et de leur échelonnement, dans la mesure où les financeurs ont eux même respecté le programme de mise en place des financements et leurs paiements.

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 Département 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 des études de PRO et des premiers travaux

L'estimation de la présente convention est de 16 965 000 € HT (CE 01/2006) soit **22 579 815 € HT** courants prévisionnels conventionnels, selon les modalités d'actualisation prévues à l'article 3.4.

3.2 Contenu des études/des travaux du maître d'ouvrage

3.2.1 Tableau de synthèse de répartition des coûts par maître d'ouvrage

Les coûts pris en charge par le maître d'ouvrage, rattachés aux périmètres définis à l'article 2.1.2 sont établis comme suit :

Maître d'ouvrage	Coûts Euros HT (CE 01/2006)	Coûts Euros HT Courants prévisionnels conventionnels
RATP	16 965 000	22 579 815
TOTAL	**16 965 000**	**22 579 815**

3.2.2 Coûts prévisionnels des études de PRO, des travaux concessionnaires et acquisitions foncières

Le détail des coûts est donné à titre indicatif :

PROLONGEMENT LIGNE 4 A BAGNEUX		
Estimation prévisionnelle de coûts	**€ HT CE 2006**	**€ HT Courants prévisionnels conventionnels**
Etudes de conception détaillée (part MOE)	7 666 875	10 130 342
Concessionnaires tranche 1	2 283 750	3 086 961
Acquisitions foncières tranche 2	3 507 188	4 644 128
Préparation des marchés de gros œuvre	1 549 687	2 089 943
Frais de maîtrise d'ouvrage	1 957 500	2 628 441
Total	**16 965 000**	**22 579 815**

3.3 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants prévisionnels conventionnels.

Les études et premiers travaux, objet de la présente convention, sont financés sous forme de subvention d'investissement suivant les clés de répartition indiquées dans le tableau ci-après.

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.

En conséquence, le plan de financement de la présente convention, établi en euros HT aux CE 2006, est défini comme suit :

Opération de prolongement de la ligne 4 à Bagneux – phase 2 Montants HT aux CE 2006 et %				
	État	Région	CG92	Total
RATP	4 364 246 *25,725 %*	10 183 241 *60,025 %*	2 417 513 *14,25%*	16 965 000 *100 %*
Total	**4 364 246**	**10 183 241**	**2 417 513**	**16 965 000**

En euros courants prévisionnels conventionnels HT, le plan de financement de la présente convention est défini comme suit :

Opération de prolongement de la ligne 4 à Bagneux – phase 2 Montants courants HT et %				
	État	Région	CG92	Total
RATP	*5 808 657* *25,725 %*	*13 553 534* *60,025 %*	*3 217 624* *14,25%*	*22 579 815* *100 %*
Total	**5 808 657**	**13 553 534**	**3 217 624**	**22 579 815**

3.4 Modalités d'actualisation

Les échéanciers prévisionnels sont ajustés chaque années à l'occasion du comité technique de suivi prévu à l'article 7.1 de la convention, au cours de sa réunion annuelle et sur proposition du maître d'ouvrage en fonction de l'avancement des études, du déroulement des travaux et de l'évolution des taux d'actualisation.

Les conditions économiques de référence de la présente convention sont celles de janvier 2006. Pour être comparables, tous les coûts (AVP, PRO puis REA) sont calculés à ces mêmes conditions économiques de référence par application de l'indice professionnel TP 01.

Cet indice est également utilisé pour l'établissement des coûts prévisionnels en euros courants prévisionnels conventionnels :

- à partir des indices connus à la date d'élaboration de la convention (TP01 de janvier 2011),
- puis de 3% par an au-delà jusqu'à la date de fin de la convention.

Les états d'acompte seront établis à partir des derniers indices connus ; l'état du solde sera établi par application des indices définitifs.

3.5 Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat, la Région et le Conseil général des Hauts-de-Seine

3.5.1 Versement d'acomptes pour l'Etat, la Région d'Île de France et le Conseil général des Hauts-de-Seine

Les acomptes sont versés par l'Etat, la Région et le Conseil général des Hauts-de-Seine 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 exprimé en % 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 défini 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 d'Ile 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.

3.5.2 Versement du solde

Après achèvement des études et travaux de la présente convention, le maître d'ouvrage présente le relevé final des dépenses sur la base des dépenses constatées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des livrables indiqués à l'article 1-2-4. Sur la base du relevé final des dépenses, le maître d'ouvrage procède, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde.

3.5.3 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 demandées à l'article 3.5.1, 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 desdites pièces.

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

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

3.5.4 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 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

3.6 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire et financier (RBF) de la Région

Si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et elle est annulée.
Ce délai peut être prorogé d'un an maximum par décision du Président, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois ans mentionnés ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision du Président. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

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

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

3.7 Comptabilité du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à l'opération et les éventuelles subventions ou financements complémentaires spécifiques qui pourraient être accordés par des tiers sur l'opération.

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 le maitre d'ouvrage, à tout moment et jusqu'à l'expiration de ce délai, toutes informations, tous documents et pièces comptables justificatives relatifs à la comptabilité propre à l'investissement.

4 Modalités de contrôle

4.1 Par les financeurs

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

Les financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire jugée utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action subventionnée.

4.2 Par le STIF

Dans le cadre du suivi des études et travaux, et en conformité avec l'article 14 du décret 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF, ce dernier veille à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transports publics de voyageurs en Ile-de-France. Dans ce cadre, des mesures particulières de suivi des travaux objet de la présente convention sont mises en place en vue de permettre au STIF de remplir les missions qui lui sont dévolues.

Pour répondre à ce suivi, le maître d'ouvrage fournit et actualise la fiche de programmation financière présentée à l'occasion de chacun des comités de suivi de la convention de financement tels que décrits ci-dessous à l'article 7.

5 Gestion des écarts

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

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 3-1 et des délais visés à l'article 1.4, les co-financeurs sont informés lors de la réunion du comité technique de suivi de l'opération. Le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention doit formaliser cet accord après acceptation des instances décisionnelles de chacune des parties.

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 3.5.4 ci avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

6.2 Modification de l'AVP

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées à l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement pouvant conduire à la rédaction d'un Avant Projet Modificatif et à un avenant à cette présente convention de financement doit être validé.

En conséquence, dès que le maître d'ouvrage envisage des modifications, il devra transmettre 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, de délais de réalisation ou de coûts. Le STIF formulera un avis qu'il transmettra formellement aux financeurs. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le STIF validera les propositions mineures sans incidence sur le coût de l'opération, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du Comité de Suivi ainsi que la nécessité de rédiger un Avant-Projet Modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

En cas de désaccord persistant sur la consistance et la portée des modifications à apporter, le STIF arbitrera en dernier recours.

L'éventuel Avant-Projet Modificatif sera présenté au Conseil du STIF en vue de la signature d'un avenant à la présente convention, spécifiant toutes les implications sur l'opération initiale (notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût d'objectif ou de périmètre par maître d'ouvrage, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'opération). Les études de Projet concernées ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant.

L'application des dispositions de cet article ne doit pas faire obstacle à la poursuite des études sur la partie non touchée par les modifications envisagées.

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par la RATP de demandes, d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-Projet. La prise en compte de ces modifications sera soumise à l'accord préalable du STIF au titre de son contrôle du maître d'ouvrage et également à l'accord préalable des financeurs.

6.3 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.

6.4 Résiliation de la convention

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

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

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

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement total ou partiel de la subvention. Dans tous les cas, les co-financeurs s'engagent à rembourser au 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.

6.5 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 6.4, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- réception des documents indiqués à l'article 1-2-4 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 3.5.3.

6.6 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.

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 de la maîtrise 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.

Dans ce cadre, le maître d'ouvrage s'engage à remettre l'ensemble des documents relatif à l'exercice de sa mission.

A la demande expresse du STIF, le 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.

7.1 Comité technique

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération. Ce comité, convoqué par le maître d'ouvrage, comprend l'ensemble des signataires et des maîtres d'ouvrages ayant contracté une convention d'étude avec le STIF dans le cadre de ce projet.

Le Comité technique se réunit en tant que besoin et au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de deux semaines et les éléments étant envoyés au moins sept jours au préalable par le maître d'ouvrage coordinateur.

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

- de partager les éléments d'études techniques du DOCP, les éventuels points durs et leurs impacts financiers et administratifs le cas échéant, en impliquant en amont les acteurs de l'opération,
- de développer un point technique lors d'une séance spécifique,
- de valider les choix techniques si nécessaire,
- de suivre le déroulement technique de la démarche,
- de préparer les différents comités et les commissions de suivi sur les aspects techniques.

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

7.2 Comité des financeurs

Il est constitué un **comité des financeurs** comprenant l'ensemble des signataires de la convention, sous la présidence du STIF.

Le Comité des financeurs se réunit au moins une fois par an, et autant que de besoins, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le maître d'ouvrage.

Le comité se prononce et valide :
- l'avancement de l'étude au regard des éléments demandés dans la convention de financement, et du calendrier,
- le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade, la fin de l'étape de l'étude permettant le versement du solde correspondant à la présente convention,
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet, aussi bien l'information générale (éléments du plan de communication) que dans le cadre administratif et réglementaire (éléments de la concertation préalable),
- le projet de contenu des conventions de financement des étapes ultérieures du projet,
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

Le compte rendu de chaque Comité des financeurs est validé en début de séance.

Le comité des financeurs se réunit également autant que de besoins sur les questions spécifiques relevant du pilotage du projet, notamment son financement, les ajustements de programmation technique et financière, et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

7.3 Commission de suivi

Placé sous la présidence de la Directrice générale du STIF, la Commission de suivi comprend les signataires de la convention et les élus des collectivités territoriales concernées par le projet.

Elle se réunit au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le STIF.

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

- les orientations et la démarche à engager,
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

7.4 Information hors comité et commission de suivi

Le maître d'ouvrage s'engage pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement de l'étude devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la demande de ce dernier,
- à informer le STIF et les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

Le maître d'ouvrage s'engage également à inviter le STIF et les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

Par défaut, Les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins quinze jours avant la réunion.

7.5 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, le maître d'ouvrage concerné s'engage à permettre aux experts désignés ou missionnés par le STIF, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant de la présente opération, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Le maître d'ouvrage est chargé de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

8 Propriété, communication et diffusion des études

8.1 Propriété intellectuelle et diffusion des études

Les études seront communiquées aux co-financeurs qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sans accord préalable du maître d'ouvrage

Les résultats des études, après validation par le comité de suivi, pourront être communiqués aux collectivités territoriales concernées par la présente opération, sous réserve de l'accord préalable de la RATP et du respect de la confidentialité. 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 du maître d'ouvrage.

Les résultats des études seront transmis aux signataires de la présente convention en un (1) exemplaire sous format CD Rom (fichier source et pdf haute définition).

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 : l'Etat, la Région et le Département des Hauts-de-Seine, la RATP et le STIF ;
- l'ordre des financeurs : l'Etat, la Région et le Département des Hauts-de-Seine.

Fait en cinq exemplaires originaux.

Le Préfet de région Ile-de-France, Préfet de Paris Daniel CANEPA	Le Président du Conseil Régional d'Ile-de-France Jean-Paul HUCHON
Le Président du Conseil Général des Hauts-de-Seine Patrick DEVEDJIAN	La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD
Le Président Directeur Général de la RATP Pierre MONGIN	

ANNEXES

Annexe 1 : Organigramme de l'opération

Annexe 2 : Echéancier prévisionnel des autorisations de programme et des appels de fonds

Annexe 3 : Planning de réalisation des prestations 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. Lorenzo SANCHO de COULHAC

Directeur de l'Agence pour le Développement territorial des Hauts-de-Seine (DAT/ADT92)

Chef de Projet :

M. Bernard HOURSEAU (RATP/MOT/CDP)

Annexe 2

Echéancier prévisionnel des autorisations de programme, des dépenses et des appels de fonds

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS

M€ HT courants	2012	2013	2014	2015	TOTAL
État	1 782 923	2 523 352	1 305 787	196 596	5 808 657
Région	4 160 153	5 887 821	3 046 837	458 723	13 553 534
CG 92	987 625	1 397 775	723 322	108 901	3 217 624
Total	**6 930 701**	**9 808 948**	**5 075 946**	**764 220**	**22 579 815**

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES PAR POSTES DU MAITRE D'OUVRAGE

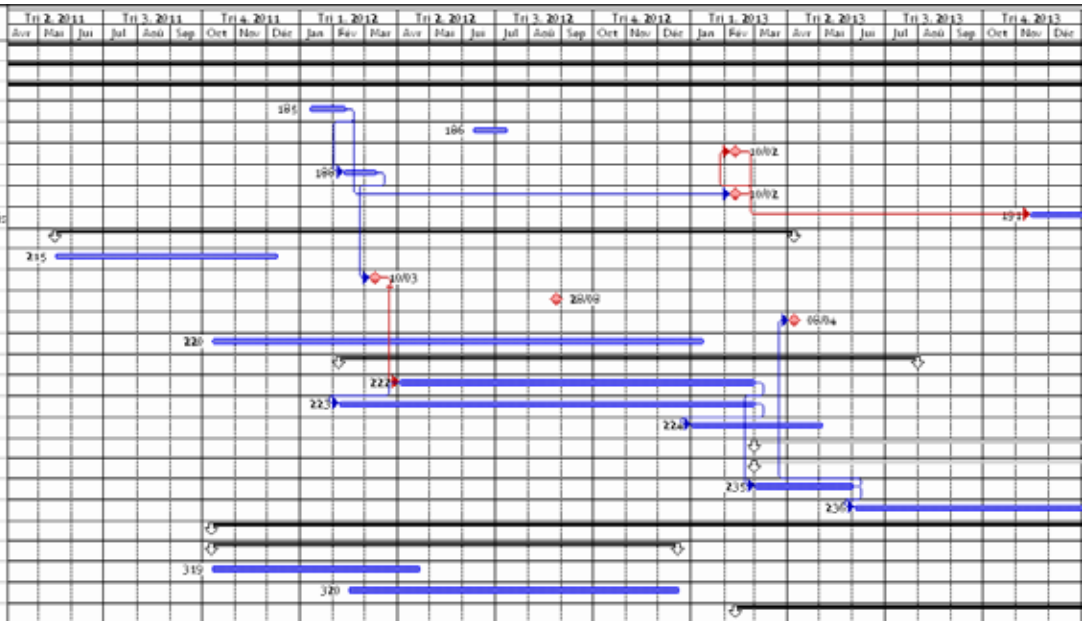
M€ HT courants	2012	2013	2014	TOTAL
PRO	5 525 912	3 759 122	845 308	10 130 342
Concessionnaires (tranche 1)	320 812	1 496 142	1 270 007	3 086 961
Acquisitions Foncières (tranche 2)	2 052 815	2 349 332	241 981	4 644 128
Préparation des marchés de gros œuvre	0	1 616 574	473 369	2 089 943
Frais de maîtrise d'ouvrage	763 837	874 170	990 434	2 628 441
Total	**8 663 376**	**10 095 340**	**3 821 099**	**22 579 815**

Annexe 3

Planning de réalisation des objets de la présente convention

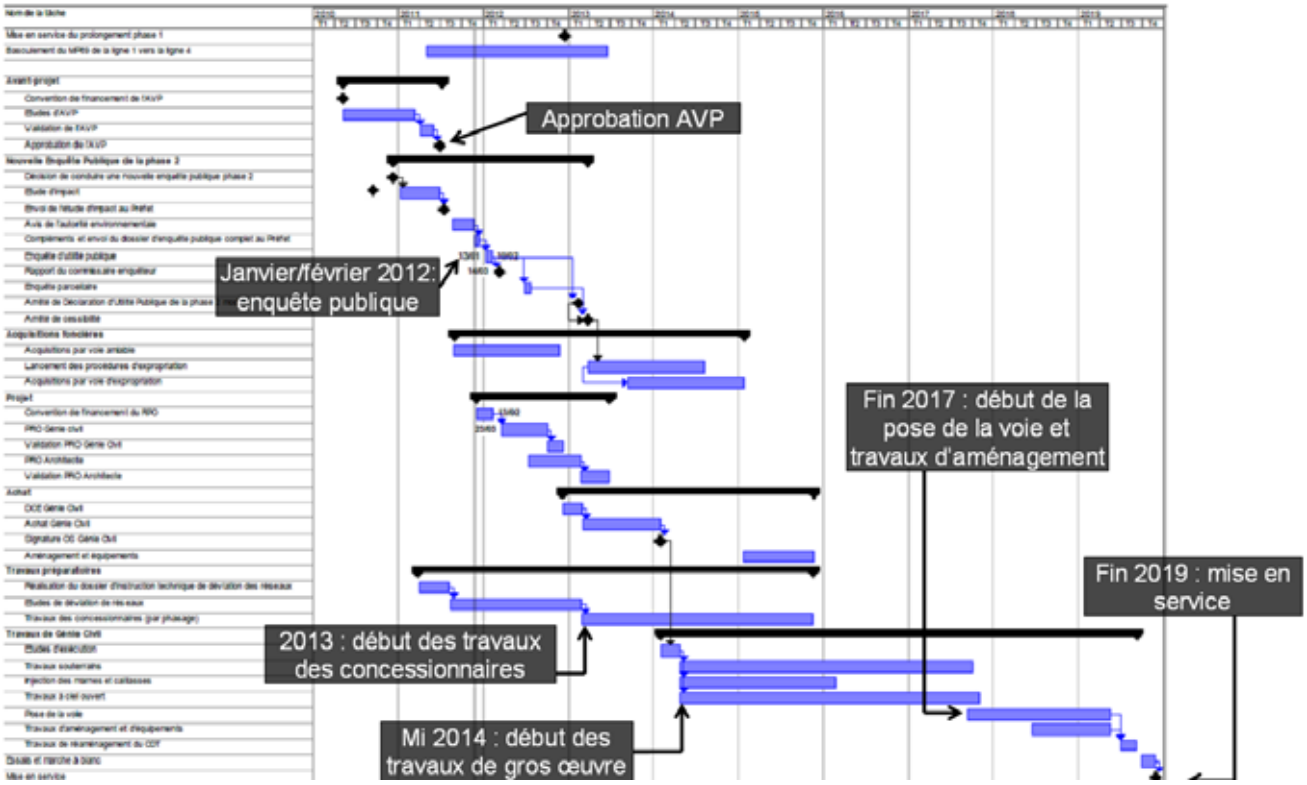
Planning à adapter :

N°	Nom de la tâche	Début	Fin	Durée	Prédécesseurs
39	**PHASE 2**	**01/01/09**	**10/06/20**	**135,81 mois**	
40	**ETUDES ET PHASES ADMINISTRATIVES**	**01/01/09**	**29/11/17**	**105,81 mois**	
166	**Etudes foncières et nouvelle enquête publique**	**02/08/10**	**04/02/15**	**53,64 mois**	
185	Enquête d'utilité publique	09/01/12	10/02/12	25 j	184FD+37 j
186	Enquête publique parcellaire	11/06/12	10/07/12	22 j	
187	Arrêté de cessibilité (hypothèse optimiste)	10/02/13	10/02/13	0 j	189
188	Rapport du commissaire enquêteur	10/02/12	10/03/12	21 j	185FD-1 j
189	Avis du préfet (arrêté de D.U.P.)	10/02/13	10/02/13	0 j	185FD+260 j
191	Acquisitions foncières par expropriation	14/11/13	04/02/15	320 j	187FD+9 mois
214	**Conventions de financement (dates de notifications)**	**16/05/11**	**08/04/13**	**22,55 mois**	
215	COFI n°3 (Acq. Foncières tr1, Tx reconnaissance et sondages)	16/05/11	09/12/11	150 j	
216	COFI n°4 (PRO, Préparation marchés, AF tr2, Concessionnaires tr1)	10/03/12	10/03/12	0 j	188
217	COFI n°5 (AF tr3, Concessionnaires tr2	28/08/12	28/08/12	0 j	251DD-120 j
218	COFI n°6 (Travaux)	08/04/13	08/04/13	0 j	235FD+40 j
220	Etudes déviation des concessionnaires	10/10/11	11/01/13	330 j	
221	**PRO**	**06/02/12**	**31/07/13**	**17,68 mois**	
222	PRO GC	02/04/12	28/02/13	240 j	216FD+15 j
223	PRO architecte	06/02/12	28/02/13	280 j	222DD-40 j
224	Validation du PRO GC et architecte	31/12/12	02/05/13	90 j	223FD+45 j
233	**ACT**	**01/03/13**	**04/12/15**	**32,77 mois**	
234	**ACT GC**	**01/03/13**	**04/04/14**	**13 mois**	
235	DCE GC	01/03/13	31/05/13	66 j	222
236	Achat GC	03/06/13	04/04/14	220 j	235
317	**TRAVAUX**	**10/10/11**	**25/05/20**	**102,36 mois**	
318	**Travaux préparatoires**	**10/10/11**	**18/12/12**	**14,18 mois**	
319	Sondages géotechniques	10/10/11	20/04/12	140 j	
320	Puits de reconnaissances	15/02/12	18/12/12	220 j	
321	**Travaux concessionnaires (par phases)**	**11/02/13**	**30/10/15**	**32,27 mois**	



Annexe 4

Planning des objets de la présente convention inscrit dans le planning global de l'opération



Annexe 5

Détail des études et travaux objet de la présente convention

	€ HT Courants
Etudes de conception détaillée (part MOE)	10 130 342
Concessionnaires (tranche 1)	3 086 961
Acquisitions foncières (tranche 2)	4 644 128
Préparation des marchés de gros œuvre	2 089 943
Frais de maîtrise d'ouvrage	2 628 441

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PREFECTURE DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
16 AVR. 2012
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

Délibération n° 2012/0102
Séance du 11 avril 2012

TANGENTIELLE OUEST
BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE SUR LE TRONCON SUD DU PROLONGEMENT DE LA GRANDE CEINTURE OUEST ENTRE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE ET SAINT-CYR-L'ECOLE

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

VU Le Code des transports (partie législative) ;
VU les articles L 300-2 et suivants et R300-1 et suivants du code de l'urbanisme ;
VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du Débat Public ;
VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le Contrat de Projets Etat Région Ile-de-France 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
VU la délibération n° 2006/0571 du Conseil du STIF du 5 juillet 2006 approuvant le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales et la publication CNDP pour la Tangentielle Ouest ;
VU le rapport n° 2012/0102;
VU les avis de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projet du 4 avril 2012 et la Commission de la Démocratisation du 5 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : d'approuver le bilan de la concertation du STIF sur le tronçon sud du prolongement de la grande ceinture ouest entre Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr-l'Ecole, en prenant en compte les enseignements de la concertation,

ARTICLE 2 : d'autoriser la poursuite du projet et notamment la réalisation du schéma de principe et du dossier d'enquête publique avec toutes les études afférentes (étude d'impact,...), sur le programme du tracé Saint-Germain RER – Saint Cyr RER, notamment :

- D'acter la variante « Camp des Loges », en incluant un approfondissement des études du carrefour RN184/RD190 et la réalisation d'une correspondance optimale avec le RER A à Saint-Germain
- De poursuivre les études sur le tracé Saint-Germain RER – Saint Cyr RER passant par Camp des Loges, d'une longueur de 19km et comprenant 11 stations
- D'acter l'implantation du site de maintenance et de remisage à Versailles Matelots
- De maintenir le principe d'un tram-train « avec caténaires »

ARTICLE 3 : d'apporter une attention particulière lors des études concernant :

- l'insertion paysagère du projet dans l'environnement spécifique du territoire, en particulier dans la plaine de Versailles
- la traversée au passage à niveau n°1 à Saint-Cyr
- de poursuivre les études sur une connexion de la Tangentielle Ouest à Versailles Chantiers

ARTICLE 4 : d'autoriser la Directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet.

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 est habilitée à signer tout document s'y référant.

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

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

Délibération n° 2012/0103
Séance du 11 avril 2012

TANGENTIELLE OUEST PHASE 1 ENTRE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE RER A ET SAINT-CYR-L'ECOLE RER C

SCHEMA DE PRINCIPE

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

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

VU Le Code des transports (partie législative) ;
VU les articles L 300-2 et suivants et R300-1 et suivants du code de l'urbanisme ;
VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du Débat Public ;
VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le Contrat de Projets Etat Région Ile-de-France 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
VU la délibération n° 2006/0571 du Conseil du STIF du 5 juillet 2006 approuvant le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales et la publication CNDP pour la Tangentielle Ouest ;
VU la délibération n° 2012/0102 du Conseil du STIF du 11 avril 2012 approuvant le bilan de la concertation préalable sur le tronçon sud du prolongement de la Grande Ceinture Ouest entre Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr l'Ecole ;
VU le rapport n° 2012/0103;
VU les avis de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projet du 4 avril 2012 et la Commission de la Démocratisation du 5 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : d'approuver le schéma de principe relatif au projet de Tangentielle Ouest Phase 1 de Saint-Germain-en-Laye RER A à Saint-Cyr-l'Ecole RER C, pour un montant de 220,3 M€ H.T. aux conditions économiques de janvier 2011, avec un coût de référence du matériel roulant estimé à 4,3 M€ la rame (CE 01/2011) et un coût d'objectif à 13 € du train kilomètre, péage compris, pour les coûts d'exploitation. Ce coût d'exploitation devra être affiné au stade des études d'avant-projet.

ARTICLE 2 : d'autoriser la Directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet.

ARTICLE 3 : la Directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et est habilitée à signer tout document s'y référant.

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PREFECTURE DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
16 AVR. 2012
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

Délibération n° 2012/0104

Séance du 11 avril 2012

BILAN DE LA CONCERTATION

PROJET T ZEN 4, DE LA STATION « LA TREILLE » A VIRY-CHATILLON A LA GARE RER DE CORBEIL-ESSONNES

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

VU le code des transports (partie législative) ;

VU les articles L300-2 et R300-1 du Code de l'urbanisme ;

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU le Schéma directeur de la Région Ile-de-France en vigueur ;

VU les délibérations n° CR 34-08 du Conseil régional d'Île-de-France du 17 avril 2008 et n 2008-04-0012-A du Conseil général de l'Essonne du 23 juin 2008 approuvant le Contrat Particulier 2007-2013 Région-Département de l'Essonne et la délibération n° CR 120-09 du Conseil Régional d'Île de France du 26 novembre 2009 approuvant l'avenant n° 1 au Contrat Particulier 2007-2013

VU la délibération n° CR 75-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 18 juin 2009 et la délibération n° 2009-04-0030 du Conseil général de l'Essonne du 6 juillet 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 ligne 402 phase 1 comme projet de TCSP à caractère prioritaire ;

VU la délibération n°2011/0625 du Conseil du STIF du 6 juillet 2011 sur les modalités de la concertation du projet T Zen 4 ;

VU la délibération du Conseil municipal de Viry-Châtillon du 16 juin 2011 ; du Conseil municipal de Grigny du 28 juin 2011 ; du Conseil municipal de Ris-Orangis du 23 juin 2011 ; du Conseil municipal de Courcouronnes du 30 juin 2011 ; du Conseil municipal d'Evry du 20 juin 2011; du Conseil municipal de Corbeil-Essonnes du 30 mai 2011;

VU le rapport de présentation n° 2012/0104 ;

VU les avis de la Commission des Investissements et de suivi du Contrat de Projets en date du 4 avril 2012 et de la Commission de la Démocratisation en date du 5 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : d'approuver le bilan de la concertation préalable relative au projet T Zen 4, qui s'est déroulée du 17 octobre au 2 décembre 2011.

ARTICLE 2 : de confirmer la poursuite du projet, en prenant en compte les enseignements issus de la concertation, pour la réalisation des études préliminaires et l'élaboration du schéma de principe et du dossier d'enquête publique par le STIF, sur la base des principes suivants :

- Un tracé de 14 km en site propre entre la station « La Treille » à Viry-Chatillon et la gare RER de Corbeil-Essonnes ;
- 30 stations maximum, dans le respect d'une vitesse commerciale au moins équivalente au système actuel.

ARTICLE 3 : de s'engager, en réponse aux observations soulevées pendant la concertation, à :

- Confirmer, avec les acteurs locaux, la localisation retenue pour le site de maintenance et de remisage, concomitamment au démarrage des études de schéma de principe,
- Poursuivre les études et le dispositif de dialogue local pour déterminer le tracé du T Zen 4 dans la commune de Ris-Orangis,
- Confirmer le tracé des variantes privilégiées par les acteurs du territoire à Grigny (tracé nord sur la ZAC de Grigny) et via le cœur du quartier du Canal à Courcouronnes, lors des études de schéma de principe,
- Poursuivre les études pour déterminer l'opportunité d'un guidage optique et d'une motorisation hybride pour le T Zen 4,
- Etudier avec les acteurs locaux et l'exploitant actuel, les actions pour améliorer le fonctionnement de la ligne 402 avant la mise en service du T Zen 4,
- Préciser avec les acteurs locaux les principes d'évolution des branches nord et sud de la ligne 402 lors de la mise en service des sites propres dans le cadre des projets urbains,
- Mettre en place un dispositif d'information régulière du public sur le projet, tant en phase de conception qu'en phase travaux.

ARTICLE 4 : La Directrice Générale est autorisée à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

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 est habilitée à signer tout document s'y référant.

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

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

Délibération n° 2012/0105

Séance du 11 avril 2012

Dossier Objectifs et de Caractéristiques Principales Modalités de la Concertation

Tramway Paris-Orly sur la RD5

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

VU le code des transports (partie législative) ;

VU les articles L.121-8 et suivants et R121-2 et suivants du code de l'environnement ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif l'organisation du débat public et à la Commission Nationale du Débat Public ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU le Schéma directeur de la Région Ile-de-France adopté par délibération n° CR 82-08 du Conseil régional d'Ile-de-France en date du 25 septembre 2008 ;

VU 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'Île-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'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 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 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 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 délibération n°2011/0777 du Conseil du STIF relative à la convention de financement des études DOCP, concertation préalable, schéma de principe et enquête publique pour le Tramway paris Orly sur la RD5

VU les courriers du 22 février 2012 présentant les modalités de la concertation envisagée et adressés aux communes d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi, Thiais, Orly et à la ville de Paris ;

VU le rapport n°2011/0105 ;

VU les avis de la Commission des Investissements et de Suivi du Contrat de Projet du 4 avril 2012 et de la Commission de la Démocratisation du 5 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

Article 1 : le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales du tramway Paris-Orly sur la RD5 est approuvé.

Les objectifs de ce projet de transport sont les suivants :

- Renforcer l'offre structurante en transport en commun sur la RD5,
- Requalifier les espaces publics au profit des transports en communs et des modes actifs (piétons et cycles) pour des espaces accessibles par tous et sécurisés,
- Améliorer le cadre de vie en accompagnant la mutation urbaine du territoire.

Article 2 : la directrice générale est autorisée à saisir la Commission nationale du débat public (CNDP) sur la base du dossier de saisine, constitué du DOCP approuvé par la présente délibération et de l'étude de contexte.

Article 3 : en cas de décision de la CNDP d'organiser un débat public, les études et les procédures nécessaires au débat seront poursuivies sur la base des orientations définies dans le DOCP.

Article 4 : dans l'hypothèse où la CNDP décide de ne pas organiser de débat public, une concertation préalable sera organisée par le STIF dans les termes prévus par le code de l'environnement. Les modalités de la concertation préalable des habitants, riverains, usagers, associations locales, entreprises et autres personnes concernées, d'une durée minimum de quatre semaines, pourront comprendre notamment :

- **Une publicité préalable** dans la presse locale, les sites internet des communes et par voie d'affiches dans les mairies et les lieux de vie de la zone concernée par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable ;
- **La mise en place d'un site internet** dédié à la concertation, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation (documents d'information, comptes-rendus des réunions,...) et le dépôt d'observations ou suggestions du public ;
- **Une information dans les mairies**, associée à un dispositif de recueil des avis ;
- **Un journal d'information** sur le projet et la concertation, qui sera appelé à se pérenniser pour assurer l'information du public tout au long du projet ;
- **Un dépliant d'information** et de mobilisation du public auquel sera joint une Carte T permettant de renvoyer gratuitement son avis sur le projet ;
- **Un dispositif de consultation du public couvrant tout le territoire concerné par le projet,** et prévoyant notamment trois réunions publiques, une rencontre avec les acteurs économiques, et une rencontre de proximité avec les voyageurs de la ligne 183.

Ces modalités ont été soumises aux communes concernées pour avis.

Article 5 : Le STIF engage une étude sur l'amélioration de la desserte en transports collectifs des villes de Villeneuve-le-roi et Ablon, en ciblant en particulier le lien avec le pôle d'emploi d'Orly ;
Le STIF engagera des études de faisabilité sur le projet de tram-train Sucy-Orly dès lors qu'une convention de financement sera approuvée par le Conseil du STIF.

Article 6 : la directrice générale est autorisée à prendre toute décision et à signer tout acte permettant la concrétisation du projet.

Article 7 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

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



Jean-Paul HUCHON

2012

Tramway Paris-Orly

DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

Note de synthèse

PRÉFET DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE

îledeFrance

VAL de MARNE Conseil général

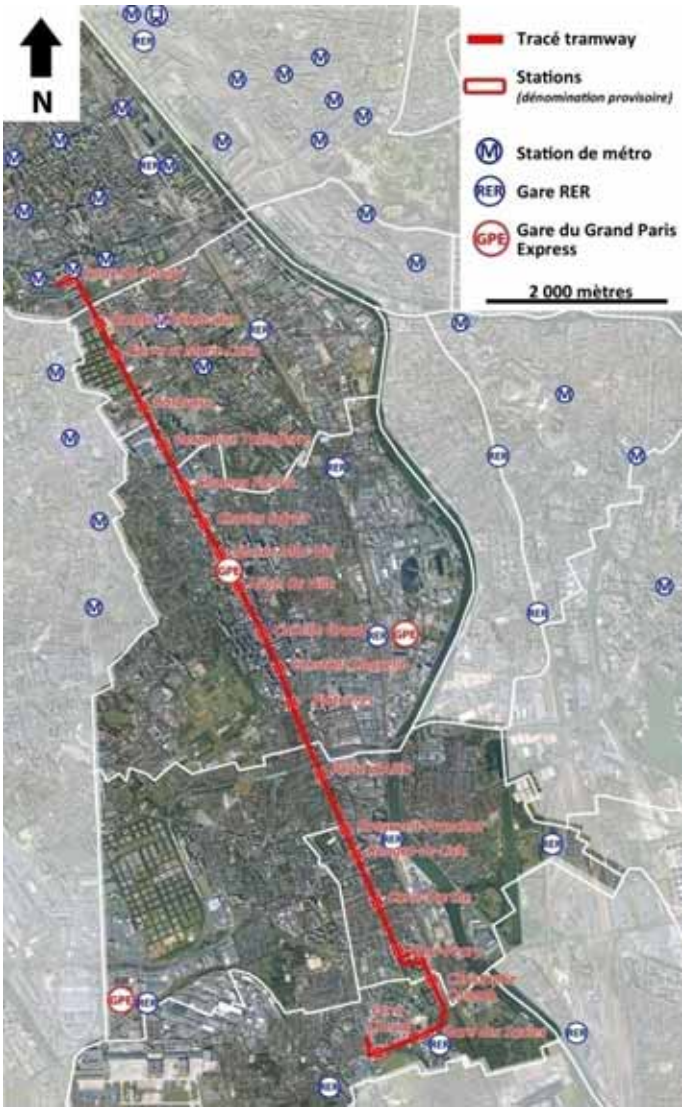
stif

Le présent dossier d'objectifs et de caractéristiques principales porte sur la réalisation d'un tramway entre Porte de Choisy (Paris) et le centre ville d'Orly (carrefour Fer à Cheval). La ligne 183 bénéficiant d'un site propre partiel est aujourd'hui saturée (55 000 voyageurs/jour). Près de 4,5km de site propre sont déjà aménagés ou en voie de l'être.

Le projet de tramway Paris-Orly long de 10,3 km offrira une liaison directe entre Paris et Orly via Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Thiais et Choisy-le-Roi. La RD5 est bordée par des secteurs en renouvellement urbain que le projet de tramway accompagnera.

Ce projet est identifié dans les orientations du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) et cohérent avec les objectifs du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF).

Les enjeux de ce projet en matière de déplacements sont majeurs pour le développement du territoire : accompagner les mutations urbaines, redynamiser la ligne en améliorant ses performances et affirmer son caractère structurant et qualitatif.



Carte du tracé et des stations pressentis du projet de tramway Paris-Orly

Les objectifs de ce projet de transport sont les suivants :

- **Mettre en place un tramway** entre la Porte de Choisy et la station Fer à Cheval à Orly pour :
  - **renforcer la capacité** et **améliorer les performances** des transports en commun sur le secteur ;
  - **affirmer le caractère structurant** de la ligne.

- **Asurer le maillage** en transport en commun **du territoire** pour :
  - consolider la **desserte locale** ;
  - optimiser les correspondances vers les **modes lourds existants et en projet**.

- **Accompagner l'évolution et le développement de ce territoire** en pleine mutation:
  - s'insérer harmonieusement **dans les projets de développement urbain en interface** ;
  - **développer et sécuriser les itinéraires cyclables** le long de la RD5 ;
  - **donner une plus large part aux piétons** et leur assurer des cheminements sûrs.

Caractéristiques principales

Le projet de tramway Paris-Orly consiste en la réalisation d'une ligne de tramway de 10,3 Km entre la Porte de Choisy à Paris et le centre ville d'Orly (station Fer à Cheval). L'itinéraire retenu au stade DOCP dessert 20 stations avec une interstation moyenne de 520 mètres environ.

Le terminus Nord du tramway se situe à la Porte de Choisy en correspondance avec le T3 et la ligne 7 du métro. Le Tramway s'insert en latéral sur l'avenue de la Porte de Choisy puis, après le franchissement du boulevard périphérique sur l'ouvrage existant, en axial sur la RD 5. Le tramway bénéficie de l'élargissement à 40 m de la RD 5 sur Ivry-sur-Seine et Vitry-sur-Seine et permet d'achever cet élargissement là où il est incomplet. Le projet permet une requalification complète de façade à façade sécurisant les modes doux (marche et cycle) et valorisant les mutations urbaines en cours sur l'axe.

Le tramway est en correspondance à Vitry avec la future gare Vitry-centre de ligne rouge du Grand Paris Express.

A Choisy et Thiais, l'insertion du tramway s'effectue en respectant le gabarit actuel de la RD5. Au carrefour Rouget-de-Lisle, le tramway est en correspondance avec l'ensemble des lignes constituant le pôle d'échange multimodal de Choisy-le-Roi (notamment TVM, 393, RERC).

Le tramway s'insert en axial au sud du carrefour sans élargissement de la RD5. Le tramway quitte la RD5 pour emprunter la rue Robert Peary puis la rue Christophe Colomb afin de permettre, voie des Saules, une correspondance avec le RERC.

A Orly, le tramway s'insert en latéral sur la voie des Saules. Le terminus Sud de la ligne se situe au carrefour du Fer-à-Cheval à Orly.

Le temps de parcours théorique de la ligne de terminus à terminus (hors temps de stationnement aux terminus) est de 30 minutes, dans l'objectif d'une vitesse commerciale de 20 km/h.

Cette vitesse commerciale est un facteur clé de la réussite du projet. L'insertion du tramway, le traitement des carrefours et des girations seront étudiés pour être compatible avec cet objectif.

Compte-tenu de la charge attendue, le DOCP a été élaboré en prenant pour hypothèse un matériel roulant de type tram à roulement de fer, de longueur de 40 m à 45 m, de 2,65 m de largeur. Le nombre de rame de nécessaire est estimé à 22.

Le site de maintenance et de remisage (SMR)

Le site de maintenance et de remisage (SMR) doit permettre l'entretien des tramways et de l'infrastructure, la régulation et l'exploitation de la ligne et le remisage des tramways.

Il nécessite une emprise d'un seul tenant de 4ha environ à proximité immédiate de la ligne.

Le DOCP a permis d'identifier deux sites potentiels permettant d'implanter le SMR.

Dans le secteur des Vœux, un terrain nu situé de l'autre côté des voies ferrées de la Grande Ceinture, pourrait accueillir le SMR. Les études ont permis d'établir un grand nombre de contraintes sur ce site qui peuvent rendre difficile son accessibilité et sa constructibilité.

Si la faisabilité technique et économique du site des Vœux n'était pas confirmée par les études ultérieures, le SMR pourrait s'implanter sur le site de la ZAE des Cosmonautes, impliquant des acquisitions foncières.

L'insertion du SMR et l'interface avec les aménagements urbains avoisinants fera l'objet d'une attention particulière pour inscrire cet équipement dans les mutations en cours.

Etude exploratoire du prolongement du tramway à l'aéroport

Vu les conclusions de l'étude exploratoire sur l'opportunité et la faisabilité du prolongement du tramway depuis Orly Fer-à-Cheval jusqu'à Orly aéroport, le DOCP ne porte que sur la liaison Paris-Porte de Choisy – Orly-fer à cheval.

Des mesures conservatoires sont retenues pour le terminus de la ligne et le site de maintenance afin de rendre possible un prolongement ultérieur de la ligne vers l'aéroport d'Orly.

SYNTHESE

TRACE ET CARACTERISTIQUES DE L'INSERTION

- Longueur : 10.3 km
- Stations : 20 stations
- Habitants et emplois en 2020 autour du projet : 136 000

EXPLOITATION ET TRAFIC

- Amplitude horaire du service: de 5h du matin à 1h du matin
- Temps de parcours : 30 minutes environ pour une vitesse commerciale de 20 km/h
- Fréquence de passage en heure de pointe : 4 minutes
- Fréquence de passage en heure creuse : 10 minutes
- Trafic journalier : 76 000 voyageurs sans GPE (soit un total d'utilisateurs à l'heure de pointe du matin de 7 600 sans GPE qui passerait à 6 500 avec GPE).

INTERMODALITE

- Modes lourds :
    - Ligne de métro 7 : Porte de Choisy
    - Tramway T3 : Porte de Choisy
    - RER C : Rouget de Lisle à Choisy-le-Roi et Les Saules à Orly
    - Grand Paris Express : Vitry Centre
- 17 lignes de bus dont
    - TVM et 393 (TCSP Thiais-Pompadour-Sucy-Bonneuil)
    - 9 lignes Mobilien
    - 2 lignes Express
    - 14 lignes de proche couronne
- 3 lignes du réseau Noctilien

COUTS

- Investissement : 332 M€ HT (CE 11/2011, hors aménagements qualitatifs et acquisitions foncières).
- Matériel roulant : 71,5 M€ pour 22 rames de 40 m à 45m de longueur.

DELAIS ET PROCHAINES ETAPES

- Phase de dialogue avec le public : 4ème trimestre 2012
- Enquête publique : 2014
- Travaux : 2016
- Mise en service estimée : 2020

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

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

Délibération n° 2012/0106

Séance du 11 avril 2012

COMPTE-RENDU DE LA CONCERTATION

NOUVELLE BRANCHE DU RER D ENTRE LA GARE RER D DE VILLIERS-LE-BEL – GONESSE – ARNOUVILLE ET LA GARE RER B DU PARC DES EXPOSITIONS dit « BARREAU DE GONESSE »

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

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

VU le code des transports (partie législative) ;

VU les articles L121-8 et suivants du code de l'environnement ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du Débat Public ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le Schéma directeur de la Région Ile-de-France adopté par le Conseil régional d'Ile-de-France le 25 septembre 2008 ;

VU le Contrat de Projets Etat Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;

VU le Protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France approuvé par le Conseil régional dans sa séance du 18 juin 2009 ;

VU les délibérations n° CR 14-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 12 février 2009 et n° 1-09 du Conseil général du Val d'Oise du 20 mars 2009 approuvant le Contrat Particulier 2009-2013 Région Ile-de-France-Département du Val d'Oise ;

VU le Protocole pour la mise en œuvre des actions du Plan « Espoir Banlieues » pour la desserte des quartiers en difficultés, signé par l'Etat et la Région Ile-de-France le 13 octobre 2008 ;

VU le Protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France approuvé par le Conseil régional dans sa séance du 18 juin 2009 ;

VU la délibération du Conseil municipal d'Arnouville du 7 février 2011 ; délibération du Conseil municipal d'Aulnay-sous-Bois du 3 février 2011 ; délibération du Conseil municipal de Gonesse du 27 janvier 2011 ; délibération du Conseil municipal de Tremblay-en-France du 3 février 2011 ; délibération du Conseil municipal de Villepinte du 2 février 2011 ; délibération du Conseil municipal de Villiers-le-Bel du 21 janvier 2011 ;

VU la délibération n°2011/0035 du Conseil du STIF du 9 février 2011 approuvant le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et les modalités de la concertation pour la mise en œuvre du projet de nouvelle branche du RER D ;

VU la décision de la Commission nationale du débat public n°2011/40/GON/1 en date du 8 juin 2011 recommandant l'organisation d'une concertation préalable sous l'égide d'un garant ;

VU la décision de la Commission nationale du débat public n°2011/54/GON/2 en date du 6 juillet 2011 désignant M. François NAU comme garant de la concertation relative au projet de nouvelle branche du RER D ;

VU le rapport n° 2012/0106 ;

VU les avis de la Commission des Investissements et de Suivi du Contrat de Projet du 4 avril 2012 et de la Commission de la Démocratisation du 5 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : d'approuver le compte-rendu de la concertation du projet de nouvelle branche du RER D entre la gare RER D de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville et la gare RER B du Parc des Expositions, qui s'est déroulée du 20 octobre au 9 décembre 2011 ;

ARTICLE 2 : de prendre acte du rapport de la concertation établi par la personnalité garante de la concertation désignée par la Commission nationale du débat public.

ARTICLE 3 : de confirmer la poursuite du projet en prenant en compte, pour l'élaboration du schéma de principe et du dossier d'enquête publique par Réseau ferré de France, maître d'ouvrage, les enseignements de la concertation tenue du 20 octobre au 9 décembre 2011 selon les principes suivants :

- approfondir les études relatives à la desserte du nord-est du Val d'Oise :
  - par une étude complémentaire menée par RFF sur la mise en cohérence des projets de raccordement nord ferroviaire et d'augmentation de la desserte radiale du RER D prévue au Schéma de Principe du RER D sans dégradation de sa régularité ;
  - dans le cadre de l'étude sectorielle menée actuellement par le STIF, examinant la faisabilité de liaisons routières permettant de desservir la plateforme aéroportuaire de Roissy-CDG depuis les communes implantées au nord du Val d'Oise ;

- veiller à une bonne articulation avec les projets en cours notamment le BHNS et le Grand Paris Express. L'étude du jumelage des infrastructures relatives à la nouvelle branche du RER D et à la ligne rouge du Grand Paris Express, sur le tronçon compris entre la gare créée dans le Triangle de Gonesse et le Parc des Expositions de Villepinte, devra permettre :
  - d'identifier les adaptations du projet de nouvelle branche du RER D rendues nécessaires,
  - de préserver une indépendance fonctionnelle des projets de nouvelle branche et du Grand Paris Express, ne disposant pas à ce jour de précision sur les échéances de réalisation de ce dernier,
  - de ne pas engendrer de retard sur le projet de nouvelle branche du RER D ;

- solliciter de nouveau RFF afin qu'il recherche une optimisation du calendrier de réalisation de l'opération.

ARTICLE 4 : de mettre en place, avec le maître d'ouvrage et les collectivités locales concernées, un dispositif d'information régulière du public sur le projet, tant en phase de conception qu'en phase travaux.

ARTICLE 5 : la directrice générale est autorisée à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet.

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

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

Délibération n° 2012/0129
Séance du 11 avril 2012

AVIS SUR LE RECOURS POUR EXCES DE POUVOIR CONTRE LE DECRET N° 2012-365 DU 14 MARS 2012 PRIS POUR L'APPLICATION DES ARTICLES 19 ET 20 DE LA LOI DU 3 JUIN 2010 RELATIVE AU GRAND PARIS

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

VU le code des transports (partie législative) ;

VU la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;

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 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, notamment son article 9 ;

VU le décret n°2012-365 du 14 mars 2012 pris pour l'application des articles 19 et 20 de la loi Grand Paris

VU le rapport n ° 2012/0129 ;

VU les avis de la Commission des Investissements et de Suivi du Contrat de Projet du 4 avril 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 6 avril 2012 ;

CONSIDERANT qu'en l'absence de disposition suffisamment précise dans la loi Grand Paris, la libre administration des collectivités locales membres du STIF est remise en cause par l'imposition à ces collectivités, par le décret n°2012-365 du 14 mars 2012, de charges nouvelles dès lors que le STIF n'est pas en mesure, dans tous les cas, de donner son assentiment à ces charges nouvelles à travers un mécanisme conventionnel,

CONSIDERANT les autres imprécisions du décret n°2012-365 du 14 mars 2012, notamment en ce qui concerne la notion d'« assentiment » préalable du STIF à la signature de tout contrat d'acquisition de matériel roulant du réseau Grand Paris,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1er : d'émettre un avis favorable à l'introduction par la directrice générale devant le Conseil d'Etat un recours pour excès de pouvoir contre le décret n°2012-365 du 14 mars 2012 pris pour l'application des articles 19 et 20 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, sur le fondement des arguments présentés dans le rapport susvisé.

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

Annexe

JORF n°0065 du 16 mars 2012

Texte n°51

DECRET

Décret n° 2012-365 du 14 mars 2012 pris pour l'application des articles 19 et 20 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

NOR: VILV1134708D

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de la ville et du ministre auprès du ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports,

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment son article L. 15-9 ;

Vu le code général de la propriété des personnes publiques ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 2142-3, L. 2241-1 et L. 2241-2 ;

Vu la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, notamment ses articles 7, 19 et 20 ;

Vu le décret n° 2009-243 du 2 mars 2009 relatif à la procédure de passation et à certaines modalités d'exécution des contrats de partenariat passés par l'Etat et ses établissements publics ainsi que les personnes mentionnées aux articles 19 et 25 de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 ;

Vu l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décrète :

TITRE Ier : DISPOSITIONS RELATIVES À CERTAINS CONTRATS DE PARTENARIAT CONCLUS PAR LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

Article 1

Le présent titre s'applique aux contrats de partenariat conclus en application de l'article 19 de la loi du 3 juin 2010 susvisée, lorsqu'ils portent en tout ou partie sur :

1° La réalisation de tout ou partie des infrastructures mentionnés à l'article 7 de la même loi, comportant au moins une ligne ou une partie de ligne ;

2° L'entretien et le renouvellement des lignes, ouvrages, installations concernés ;

3° L'acquisition des matériels roulants mentionnés au même article ;

4° L'entretien et le renouvellement de ces matériels roulants.

Article 2

Lorsque la société du Grand Paris (SGP) envisage de recourir à un contrat de partenariat prévu à l'article 1er, elle en informe la Régie autonome des transports parisiens (RATP), au titre de ses missions relatives à la gestion du trafic et des circulations. Dans un délai de trois mois à compter de la réception de cette information, la RATP porte à la connaissance de la SGP les objectifs et principes relatifs à cette gestion, notamment en ce qui concerne les exigences de sécurité, d'interopérabilité ainsi que de continuité du service public, que le titulaire du contrat de partenariat, ci-après dénommé le titulaire, sera tenu de respecter.

Avant la mise en service de l'infrastructure, le titulaire conclut avec la RATP une convention qui précise les obligations du titulaire liées au respect des objectifs et principes de gestion du trafic et des circulations et les modalités d'exercice des missions respectives de la RATP et du titulaire. La convention fixe notamment les modalités selon lesquelles :

1° La RATP et le titulaire échangent les informations nécessaires à la coordination et au bon accomplissement de leurs missions respectives, afin de garantir la disponibilité des infrastructures pour les utilisateurs et la sécurité des circulations ;

2° Le titulaire informe la RATP du programme et du calendrier des interventions qu'il prévoit d'effectuer sur les infrastructures et de la survenance des interventions d'urgence, ainsi que des conditions dans lesquelles la RATP assiste à ces interventions chaque fois qu'elle l'estime utile.

La convention prévoit que le titulaire établit un descriptif de l'infrastructure dont il est gestionnaire et le met à la disposition de la RATP. Ce descriptif, périodiquement mis à jour, porte sur les caractéristiques, les performances offertes et les niveaux d'équipement de sécurité de l'infrastructure nécessaires à l'exercice par la RATP de ses missions de gestion du trafic et des circulations.

Il est tenu compte par voie d'avenant à la convention des modifications apportées par la RATP aux objectifs et principes relatifs à la gestion du trafic et des circulations.

A défaut de conclusion de la convention et des avenants prévus au présent article, la RATP notifie au titulaire un document fixant ses obligations liées au respect des objectifs et principes de gestion du trafic et des circulations et définissant les modalités d'exercice de leurs missions respectives.

Article 3

Lorsque la SGP envisage de recourir à un contrat de partenariat prévu à l'article 1er, elle en informe le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), au titre de ses missions d'organisation de l'exploitation du réseau du Grand Paris. Dans un délai de deux mois à compter de la réception de cette information, le STIF communique à la SGP les données prévisionnelles relatives aux caractéristiques de l'offre de service de transport et aux objectifs de qualité de service sur l'infrastructure qui fera l'objet du contrat.

La SGP transmet pour information au STIF le projet de dossier d'évaluation préalable prévu à l'article 2 de l'ordonnance du 17 juin 2004 susvisée.

Si la SGP décide de recourir à la procédure du dialogue compétitif prévue au I de l'article 7 de la même ordonnance, elle transmet pour information au STIF le projet de programme fonctionnel établi en application de cet article. Elle l'invite à présenter ses observations dans le délai qu'elle détermine, qui ne peut être inférieur à un mois, sur les éléments relatifs à l'exercice de ses missions du projet de dossier destiné à être remis aux candidats pour qu'ils présentent leur offre finale.

Si la SGP décide de recourir à la procédure d'appel d'offres prévue au II de l'article 7 de la même ordonnance, elle invite le STIF à présenter ses observations dans le délai qu'elle détermine, qui ne peut être inférieur à un mois, sur les éléments relatifs à l'exercice de ses missions, du projet de cahier des charges prévu à l'article 4 du décret du 2 mars 2009 susvisé.

Dans le cas où le contrat porte également sur l'acquisition des matériels roulants ainsi que sur leur entretien et leur renouvellement, l'assentiment du STIF doit avoir été recueilli préalablement à la signature du contrat de partenariat.

Le STIF respecte la confidentialité des informations qui lui sont transmises par la SGP en application du présent article.

Le STIF informe la SGP et, le cas échéant, le titulaire de toute évolution des caractéristiques de l'offre de service et des objectifs de qualité de service.

Article 4

Le titulaire du contrat de partenariat exerce les missions de gestionnaire d'infrastructure définies à l'article L. 2142-3 du code des transports, à l'exclusion des missions relatives à la gestion du trafic et des circulations.

A ce titre, pour satisfaire aux exigences essentielles de sécurité, d'interopérabilité et à l'impératif de continuité du service public, le titulaire assure notamment la surveillance et l'entretien régulier de l'infrastructure, les réparations, dépannages et mesures nécessaires au fonctionnement de la ligne et à la sécurité de l'ensemble des plates-formes, ouvrages d'art, voies, quais, réseaux, installations et bâtiments techniques s'y rattachant.

Il fournit à l'exploitant désigné par le STIF en application de l'article L. 1241-2 du code des transports les prestations nécessaires à l'exercice de ses missions.

Il tient à jour un descriptif de l'infrastructure dont il est gestionnaire et le met à disposition du STIF. Ce descriptif précise les caractéristiques principales, les performances offertes et les niveaux d'équipement de sécurité de l'infrastructure.

Article 5

Le contrat de partenariat mentionné à l'article 1er prévoit les modalités selon lesquelles sont distingués les différents éléments de la rémunération du titulaire déterminés conformément au d de l'article 11 de l'ordonnance du 17 juin 2004 susvisée et correspondant respectivement aux prestations suivantes :

1° L'étude, la conception et la construction des lignes, ouvrages et installations ;

2° L'entretien et le renouvellement de ces lignes, ouvrages et installations ;

3° Le cas échéant, l'acquisition des matériels roulants ;

4° Le cas échéant, l'entretien et le renouvellement de ces matériels.

Article 6

I. — Lorsque le contrat porte sur l'acquisition des matériels roulants, il prévoit les modalités selon lesquelles le STIF est associé à la définition technique et aux procédures de choix des matériels à acquérir. Le titulaire qui procède à la réception des matériels en tient informé le STIF. Dès l'achèvement de ces opérations de réception, les matériels sont transférés en pleine propriété au STIF.

Lorsque le contrat porte sur l'entretien et le renouvellement des matériels roulants, il prévoit les modalités selon lesquelles le titulaire exerce ses missions en concertation avec l'exploitant désigné par le STIF.

II. — Une convention entre la SGP et le STIF, conclue avant la signature du contrat de partenariat mentionné à l'article 1er, prévoit les modalités de remboursement par le STIF à la SGP de la part de rémunération du titulaire relative à l'acquisition des matériels roulants et, le cas échéant, à l'entretien et au renouvellement de ces matériels.

A défaut de conclusion de la convention dans les délais impartis, le STIF rembourse à la SGP la part de la rémunération du titulaire relative à l'acquisition des matériels roulants et, le cas échéant, à l'entretien et au renouvellement de ces matériels, dans la limite des paiements effectués et dans le délai d'un mois suivant la réception des justificatifs de paiement. Ces remboursements comprennent également les frais de portage financiers que la SGP justifie avoir exposés.

Article 7

Le titulaire bénéficie, pour l'exercice des missions qui lui sont confiées par le contrat de partenariat prévu à l'article 1er :

1° De la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique dans les conditions définies

par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

2° De la procédure de prise de possession immédiate prévue à l'article L. 15-9 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique dans les conditions prévues par l'article 5 de la loi du 3 juin 2010 susvisée.

Article 8

Le contrat conclu avec la SGP emporte, au bénéfice du titulaire, autorisation d'occupation du domaine public de la SGP pour sa durée.

Le titulaire jouit, sauf stipulation contraire du contrat, de droits réels sur les ouvrages et équipements réalisés dans le cadre du contrat selon les modalités fixées par le code général de la propriété des personnes publiques.

Le contrat peut autoriser le titulaire à accorder des autorisations d'occupation ou d'utilisation du domaine public mentionné au premier alinéa.

Article 9

Le contrat de partenariat impose au titulaire l'obligation de mettre tout ou partie de ses installations à la disposition de l'Etat lorsque la défense nationale, la sécurité, la salubrité ou l'ordre publics l'exigent.

Les charges supportées par le titulaire en application du présent article font l'objet d'une juste compensation par l'Etat.

Article 10

Le contrat de partenariat prévoit les mesures de nature à garantir que les biens remis à la SGP au terme du contrat sont en bon état d'entretien. Il prévoit notamment les conditions dans lesquelles sont arrêtés et réalisés le programme d'entretien et de renouvellement permettant d'assurer le bon état des biens ainsi que le programme des opérations préalables à leur remise à la SGP.

Une convention passée entre la SGP, le titulaire et la RATP fixe les modalités selon lesquelles la RATP est associée aux mesures prévues à l'alinéa précédent de sorte que le transfert de la gestion de l'infrastructure à la RATP soit effectué dans des conditions appropriées de bon fonctionnement et de sécurité de la ligne et de l'ensemble des plates-formes, ouvrages d'arts, voies, quais, réseaux, installations et bâtiments techniques s'y rattachant.

Article 11

Le contrat de partenariat prévu à l'article 1er est approuvé par décret en Conseil d'Etat

TITRE II : DISPOSITIONS RELATIVES À L'ACQUISITION PAR LA SGP DES MATÉRIELS ROULANTS ET À LEUR TRANSFERT AU STIF

Article 12

Le présent titre n'est pas applicable dans le cas où il est recouru à un contrat de partenariat prévu à l'article 1er.

Article 13

Une convention conclue entre le STIF et la SGP au plus tard dans un délai de six mois à compter de la publication du présent décret fixe les conditions dans lesquelles le STIF est associé à la procédure d'acquisition du matériel roulant. Elle garantit notamment que le STIF est associé à la définition technique et aux procédures de choix des matériels acquis par la SGP eu égard aux responsabilités qui incombent au STIF dans le cadre de ses missions d'organisation de l'exploitation du réseau du Grand Paris. Elle précise les conditions dans lesquelles le STIF donne son assentiment sur les commandes de matériel roulant, dans un délai qui ne peut excéder un mois. En cas de silence gardé par le STIF à l'expiration de ce délai, son assentiment est réputé acquis.

Article 14

Le STIF rembourse à la SGP, en application des dispositions de l'article 20 de la loi du 3 juin 2010 susvisée, les dépenses que celle-ci justifie avoir engagées relatives à l'acquisition des matériels roulants. Ce remboursement comprend les frais de maîtrise d'ouvrage, les frais financiers exposés par la SGP et, le cas échéant, les frais de maîtrise d'œuvre.

Une convention entre la SGP et le STIF, conclue au plus tard dans un délai de six mois à compter de la publication du présent décret, fixe les modalités du remboursement prévu au I. La convention peut prévoir que le STIF procède au remboursement des sommes payées par la SGP dans un délai de deux mois suivant la réception des justificatifs de paiement. A défaut, le STIF rembourse l'ensemble des dépenses relatives à l'acquisition des matériels roulants dans un délai de six mois à compter de la réception des matériels.

A défaut de conclusion de cette convention dans les délais impartis, le STIF rembourse à la SGP, à la date de transfert de propriété du matériel roulant, l'intégralité des coûts d'acquisition de ce matériel supportés par la SGP, y compris les frais de maîtrise d'ouvrage, les frais de portage financiers et, le cas échéant, les frais de maîtrise d'œuvre.

Article 15

Le ministre de la ville et le ministre auprès du ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le 14 mars 2012.

François Fillon

Par le Premier ministre, ministre de l'écologie,
du développement durable, des transports et du logement :

Le ministre de la ville,
Maurice Leroy
Le ministre auprès du ministre de l'écologie,
du développement durable,
des transports et du logement,
chargé des transports,
Thierry Mariani

Syndicat des Transports d'Ile de France

PREFECTURE DE LA REGION
D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
16 AVR. 2012
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n°2012/0107

Séance du 11 avril 2012

Service PAM 91

Nouvelle délégation de compétence au Conseil général de l'Essonne

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

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU la délibération n°7539 du 10 octobre 2002 relative à la mise en place du service d'information régional et des centres de réservation et de gestion pour les déplacements des personnes à mobilité réduite ;

VU la délibération n°7903 du 13 février 2004 relative à l'adaptation du cahier des charges des services de transport spécialisé de personnes à mobilité réduite ;

VU la convention tripartite (STIF – Région Ile-de-France – Département de l'Essonne) du 25 avril 2008 pour la mise en place d'un centre de réservation et de gestion des transports spécialisés en faveur des personnes à mobilité réduite ;

VU la délibération du Conseil du STIF n°2007/0959 du 12 décembre 2007 relative à l'adoption du nouveau règlement régional du réseau PAM Ile de France ;

VU le rapport n° 2012/0107 ;

VU les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 5 avril 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 6 avril 2012.

Considérant que cette délégation de compétence s'inscrit dans la continuité du dispositif de mise en place du service d'information régional et des centres de réservation et de gestion pour les déplacements des personnes à mobilité réduite issu de la décision du 10 octobre 2002,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1er : La délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France au Département de l'Essonne pour le transport à la demande des personnes handicapées est renouvelée pour cinq ans à compter du 19 octobre 2012.

ARTICLE 2 : La nouvelle convention de délégation de compétence du syndicat des transports d'Ile de France au département de l'Essonne pour le transport à la demande des personnes handicapées est approuvée.

ARTICLE 3 : La nouvelle convention de financement du centre de réservation et de gestion des transports spécialisés en faveur des personnes handicapées entre le Syndicat des transports d'Ile de France, la Région Ile de France et le Département de l'Essonne est approuvée.

ARTICLE 4 : La directrice générale est autorisée à signer les conventions visées aux articles 2 et 3 de la présente délibération.

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

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

Jean Paul HUCHON

Convention du _____
de délégation de compétence
en matière de services PAM

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39 bis – 41 rue de Chateaudun à Paris (9ème), (n°SIRET 287 500 078 00012), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2009/0580 du 8 juillet 2009, ci-après désigné le « STIF »,

D'une part,

- Le DEPARTEMENT DE L'ESSONNE représenté par le Président du Conseil Général Monsieur Jérôme GUEDJ, en vertu de la délibération n° _____ du _____, ci-après désigné le « Département »

D'autre part,

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Île-de-France,

VU la délibération du conseil du STIF n° 7539 du 10 octobre 2002 relative à la mise en place de centres départementaux de réservation et de gestion des transports spécialisés pour les personnes à mobilité réduite ;

VU la délibération du Conseil du STIF n° 7903 du 13 février 2004, modifiant le cahier des charges « applicable aux services de transport spécialisé en région Île-de-France »

VU la délibération du Conseil du STIF n°2009/579 du 8 juillet 2009 relative au réseau PAM Ile-de-France, Services de transports spécialisés pour les personnes handicapées en région Ile-de-France – 2ème génération

VU la délibération du conseil général n°_____ du _____ ;

VU la délibération du conseil du STIF n° _____ du _____ portant délégation de compétences du STIF au Département de l'Essonne en matière de transports spécialisés de personnes handicapées;

APRES AVOIR RAPPELE CE QUI SUIT :

La présente convention s'inscrit dans le cadre de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

Dans ce cadre, les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité par l'article 1er de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 et par le décret du 10 juin 2005.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Île de France, le STIF peut organiser des services de transports à la demande. Par ailleurs, il a également pour mission de favoriser le transport des personnes à mobilité réduite.

Conformément à l'article 1er-II, alinéa 6, de l'ordonnance précitée, le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, autorités organisatrices de proximité, dans le cadre d'une convention.

Cette délégation de compétence s'inscrit :

- dans une volonté d'améliorer l'offre de transport et de mieux répondre aux attentes des usagers à mobilité réduite;
- dans la continuité de la délibération du 10 octobre 2002 du conseil du STIF, décidant la création de « Centres départementaux de réservation et de gestion des transports spécialisés » constituant peu à peu le « Réseau – PAM - Île-de-France » et approuvant le cahier des charges « applicable aux services de transport spécialisé en Région Île-de-France » fixant les conditions de mise en place et de fonctionnement de ces centres ;
- dans le cadre de la délibération du 8 juillet 2009 du conseil du STIF, décidant du maintien du dispositif des services PAM et de leur condition de mise en œuvre dans le cadre des secondes générations de délégations de compétence.

Dans cette optique, la présente délégation de compétences consentie par le STIF au Département de l'Essonne a notamment pour objectif de favoriser l'adéquation entre l'offre et la demande de transport, de renforcer la qualité de service et de permettre une gestion financière et une allocation des ressources plus proches des besoins locaux.

En outre, il est précisé que, dans la continuité de la délibération du 10 octobre 2002 et dans le cadre de la délibération du 8 juillet 2009, sont jointes à la présente convention de délégation de compétence une convention entre le STIF, la Région Île-de-France et le Département fixant le montant et les modalités de versement à ce dernier de subvention de fonctionnement annuel du service PAM sous réserve du respect du cahier des charges « applicable aux services PAM en région Ile-de-France ».

IL A ETE CONVENU DE CE QUI SUIT :

Article 1 - Objet

La présente convention a pour objet de définir les compétences déléguées, les modalités juridiques et financières relatives à la délégation de compétences accordée par le STIF au

Département de l'Essonne en matière de transport à la demande à destination des personnes handicapées.

Par la présente convention le STIF délègue au Département les compétences définies ci-après à l'article 4 et au règlement régional « applicable aux services PAM en région Ile de France » annexé à la présente convention.

En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'article 8, le STIF exercera directement l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2 - Durée

La convention entre en vigueur à compter de sa notification par le STIF au Département.

Elle prend fin à l'expiration du contrat du service essonnien de transport adapté aux personnes handicapées, dont elle couvre tous les effets.

Le contrat du service essonnien de transport adapté aux personnes handicapées passé par le Département de l'Essonne est conclu pour une durée de 5 ans.

Article 3 - Principes généraux

3.1 - Principe d'exclusivité

Dans les limites fixées à la présente convention et sauf dispositions législatives et réglementaires contraires, les compétences déléguées sont, pendant la durée de la présente convention, exclusivement exercées par le Département.

3.2 - Principe de coopération et de transparence

Les parties mettent tout en œuvre pour assurer une coopération et une transparence permanente dans l'exécution de la présente convention.

Le Département de l'Essonne informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées, et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion. Il produit chaque année avant le 30 septembre au STIF un rapport détaillé sur l'exploitation des services tant en offre qu'en qualité de service ainsi que l'annexe V relative au suivi de l'activité de la présente convention dûment complétée.

Chaque année à l'automne les parties s'engagent à se rencontrer autour d'un « comité de suivi PAM » associant l'ensemble des collectivités partenaires du réseau PAM Ile-de-France (pour présentation de la synthèse issue de l'analyse des rapports de chaque PAM).

Article 4 - Droits et obligations des parties

4.1 - Périmètre des services faisant l'objet de la délégation de compétence

Le STIF confie au Département de l'Essonne la mise en place et la gestion du dispositif Départemental de services PAM, transports spécialisés et l'organisation et le fonctionnement d'un service de transport à la demande d'adresse à adresse (pouvant

également être de porte à porte) pour les personnes handicapées dans le département de l'Essonne conformément au règlement régional « applicable aux services PAM en région Île-de-France » annexé à la présente convention.

4.2 - Droits et obligations du STIF

Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, est garant de la politique régionale des transports et en assure la cohérence.

Il est responsable de la politique tarifaire et à ce titre il fixe les tarifs usagers conformément aux annexes I et II.

Le tarif public pour l'usager est fixé en fonction de zones kilométriques à vol d'oiseau :

- 6,9 € pour une course comprise entre 0 et 15 km
- 10,3 € pour une course comprise entre 15 et 30 km
- 17,2 € pour une distance comprise entre 30 et 50 km
- 34,4 € pour une distance au delà de 50 km.

Les montants susvisés seront revus annuellement à partir du 01/01/2013 selon la formule d'indexation suivante : évolution selon le tarif du ticket T.

Le STIF fixe par ailleurs des règles minimales en matière de qualité de service. Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services.

A ce titre, il fixe les exigences applicables aux services PAM figurant dans le règlement régional « applicable aux services PAM en région Île-de-France », figurant en annexe 1 de la présente convention.

Dans le cadre de la présente convention toute modification du règlement régional annexé ayant une quelconque répercussion sur le contrat du service essonnien de transport adapté aux personnes handicapées passé par le Département de l'Essonne devra recueillir l'avis préalable de ce dernier. En outre, le STIF s'engage à :

- verser au Département des subventions de fonctionnement annuel du service PAM, sous réserve du respect du règlement régional, dans le cadre d'une convention tripartite avec le Département et la Région Île-de-France ;
- rencontrer régulièrement le Département, au moins une fois par an pour évaluer les conditions d'application de la présente convention ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport ;
- étudier toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice d'une compétence déléguée.

Par ailleurs, le STIF s'assure avec le Département du bon fonctionnement du réseau avec les autres centres départementaux et avec le service régional d'information INFOMOBI.

4.3 - Droits et obligations du Département

Dans le cadre de la présente délégation de compétence, le Département exerce les compétences déléguées pour la mise en place et la gestion du service PAM, (voir art. 4.1) dans le respect du règlement régional « applicable aux services PAM en région Île-de-France » annexé,.

Dans ce cadre, le Département s'engage à :

- être le maître d'ouvrage du service PAM, aussi bien pour la centrale de réservation que le service transport, dans le respect du règlement régional figurant en annexe I ;
- définir la consistance des services dans le respect des conditions du règlement régional annexé,
- désigner l'exploitant du service essonnien de transport adapté aux personnes handicapées après mise en concurrence pour une durée maximale n'excédant pas celle de la délégation de compétence.
- mettre en œuvre la tarification applicable à l'usager dans le respect des règles fixées dans le règlement régional annexé.
- assurer, avec le concours du STIF et de la Région Île-de-France, le financement du service PAM qui fait l'objet d'une convention tripartite annexée ;
- rendre compte au STIF, ainsi qu'à la Région, de l'évaluation des ses services ainsi que de l'évolution des déplacements, dans le cadre du comité de suivi PAM ;
- informer également le STIF sur les modifications apportées à la consistance des services, à la qualité du service et sur les conséquences financières de ses modifications ;
- fournir le rapport annuel visé à l'article 3.2.

Article 5 - Financement du service

5.1 - Modalités de financement du centre de réservation et de gestion

Conformément à la délibération du 8 juillet 2009, le financement du service PAM est régi par une convention tripartite entre le STIF, la Région Île-de-France et le Département fixant les montants et les modalités de versement de subventions de fonctionnement annuel.

Ladite convention de financement est annexée à la présente convention.

5.2 - Modalités de versement des subventions

Les modalités sont exposées dans la convention figurant en annexe II.

Article 6 - Communication

Les engagements des parties en matière de communication sont définis à l'article 6 de la convention de financement entre le STIF, la Région et le Département.

En outre, conformément à l'article 5 du règlement régional, le Département s'engage à créer un site Internet dans les conditions définies à l'annexe IV

Article 7 - Responsabilité des parties

Le Département exerce la compétence déléguée sous son entière responsabilité à l'exception des conséquences pouvant être générées par les décisions tarifaires non prévues lors de la délégation de compétence ou les modifications du règlement régional ayant des incidences sur le contrat du service essonnien de transport adapté aux personnes handicapées passé par le Département.

Il fait son affaire et supporte les conséquences financières en cas de recours contentieux pouvant être engagés à l'occasion de l'exercice par lui des compétences qui lui sont confiées par le STIF dans le cadre de la présente convention.

Les parties s'informent mutuellement de toute action engagée à leur encontre dans le cadre de l'exécution de la présente délégation.

Le STIF ne peut, en aucun cas, ni pendant la durée de la présente convention, ni après son expiration, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient de l'exercice par le Département des compétences qui lui sont déléguées.

Article 8 - Résiliation

8.1 - . Résiliation pour faute ou manquements répétés

En cas de faute grave ou de manquement répété de l'une des parties à une ou plusieurs de leurs obligations contractuelles, l'autre partie peut décider 15 jours après mise en demeure par lettre recommandée avec accusé de réception restée sans effet, de résilier la présente convention, sans préjudice de tout dommage et intérêts dans le respect d'un préavis de 8 mois.

La défaillance de (ou des) l'exploitant(s) du service PAM, que ce soit pour la centrale de réservation ou le service de transport, ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement. En effet, en cas de défaillance, il appartiendra au Département d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service.

8.2 - Résiliation amiable

Dans les autres cas, les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, dans le respect d'un préavis de 8 mois

Durant le préavis, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service.

Article 9 - Fin de la convention

Dix huit mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les modalités de renouvellement éventuel de délégation de compétence.

Article 10 - Litiges

Les parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Elles se réunissent dans un délai d'un mois à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandé 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 deux exemplaires

Pour le STIF,	Pour le Département
Directrice Générale	Président du Conseil Général

ANNEXES

Annexe I : Règlement régional « applicable aux services PAM en région Île-de-France »

Annexe II : Convention tripartite STIF – Région Île-de-France – Département de l'Essonne relative au financement du dispositif départemental de centres de réservation et de gestion des transports spécialisés pour les personnes handicapées

Annexe III : Charte graphique du Réseau PAM applicable pour tous les supports de communication, pour l'habillage des véhicules, et le site internet.

Annexe IV : Conditions d'exploitation du site Internet PAM91.info

Annexe V : Tableau de suivi de la réalisation de la qualité de service

Annexe VI : Cahier des charges des fonctionnalités requises pour un logiciel de planification et de gestion d'un service PAM.

Syndicat des Transports d'Ile de France

PREFECTURE DE LA REGION
D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
16 AVR. 2012
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Délibération n°2012/0108
Séance du 11 avril 2012

Service PAM 91
Avenant n°1 à la convention de financement tripartite

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

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU la délibération n°7539 du 10 octobre 2002 relative à la mise en place du service d'information régional et des centres de réservation et de gestion pour les déplacements des personnes à mobilité réduite ;

VU la délibération n°7903 du 13 février 2004 relative à l'adaptation du cahier des charges des services de transport spécialisé de personnes à mobilité réduite ;

VU la convention tripartite (STIF – Région Ile-de-France – Département de l'Essonne) du 25 avril 2008 pour la mise en place d'un centre de réservation et de gestion des transports spécialisés en faveur des personnes à mobilité réduite ;

VU la délibération du Conseil du STIF n°2007/0959 du 12 décembre 2007 relative à l'adoption du nouveau règlement régional du réseau PAM Ile de France ;

VU le rapport n° 2012/0108;

VU les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 5 avril 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 6 avril 2012.

Considérant que la conclusion de cet avenant s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau règlement régional du réseau PAM Ile de France,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1er : l'avenant n°1 à la convention de financement entre le STIF, la Région Ile de France et le Département de l'Essonne pour la mise en place d'un service PAM est approuvé

ARTICLE 2 : La directrice générale est autorisée à signer l'avenant considéré

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

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

Jean Paul HUCHON

CONVENTION DE FINANCEMENT ENTRE LE STIF, LA REGION

ET LE DEPARTEMENT DE L'ESSONNE

« POUR LA MISE EN PLACE D'UN CENTRE DE RESERVATION ET DE GESTION

DES TRANSPORTS SPECIALISES EN FAVEUR DES PERSONNES HANDICAPEES »

AVENANT N°1

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39 bis – 41 rue de Châteaudun à Paris (9ème), (n° SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° _____ du _____ ci-après désigné le « STIF »,

- La REGION ÎLE-DE-FRANCE, dont le siège social est situé _____ représentée par Monsieur Jean-Paul HUCHON, Président du Conseil régional, habilité par délibération n° _____ de la commission permanente du Conseil régional en date du _____ ci-après désigné « la Région Île-de-France »,

D'une première part

- Le DEPARTEMENT DE l'ESSONNE, dont le siège social est situé _____ représenté par _____, Président du Conseil général habilité par délibération n° _____ du Conseil général en date du _____ ci-après désigné « le Département ».

D'une seconde part

IL A D'ABORD ETE EXPOSE CE QUI SUIT

PREAMBULE

Considérant la convention de financement pour la mise en place d'un centre de réservation et de gestion des transports spécialisés en faveur des personnes handicapées conclue entre le STIF, la Région Ile-de-France et le Département notifiée par le STIF au Département le 5 mai 2008,

Considérant la délibération du Conseil du STIF n°2009/0579 du 8 juillet 2009 relative au réseau PAM Ile-de-France adoptant notamment les nouveaux tarifs publics régionaux et les nouveaux plafonds pour la participation financière du STIF et de la Région Ile-de-France à l'exploitation des services de transport spécialisé pour les personnes handicapées PAM,

Considérant la délibération du Conseil régional n° CR 78-10 du 17 novembre 2010 relative à l'approbation du nouveau règlement régional PAM 2ème génération ainsi que les nouvelles

dispositions financières, tant en matière de tarification que d'exploitation à partir du 1er janvier 2011.

Le STIF, la Région Ile-de-France et le Département décident de modifier la convention de financement précitée, afin d'actualiser le financement du dispositif de transport spécialisé pour personnes handicapées, PAM 91, organisé au niveau départemental.

IL A ENSUITE ETE CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIT

ARTICLE 1 – OBJET

Le présent avenant à la convention initiale de financement pour la mise en place d'un centre de réservation et de gestion des transports spécialisés en faveur des personnes handicapées conclue entre le STIF, la Région Ile-de-France et le Département notifiée par le STIF au Département le 5 mai 2008, a pour objet de modifier :

- le tarif public régional pour l'usager ;
- le montant de la subvention versée au Département par le STIF et la Région Île-de-France.

ARTICLE 2 – DISPOSITIONS MODIFIEES

2-1. L'article 4.1 de la convention initiale est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

« La différence entre le coût payé par l'usager et le coût réel de la course est fixée par le Département après appel à la concurrence et désignation de l'exploitant.

Cette différence résultante est répartie à égalité entre le Département, la Région Ile-de-France et le STIF.

Pour 2011, le tarif public régional pour l'usager est de :

- *6,60 € TTC pour une course « courte » inférieure ou égale à 15 km à vol d'oiseau entre l'origine et la destination ;*
- *9,90 € TTC pour une course « moyenne » supérieure à 15 km et inférieure ou égale à 30 km à vol d'oiseau entre l'origine et la destination ;*
- *16,50 € TTC pour une course « longue » supérieure à 30 km et inférieure ou égale à 50 km à vol d'oiseau entre l'origine et la destination ;*
- *33 € TTC pour une course « très longue » supérieure à 50 km.*

Pour les années ultérieures à 2011, les montants susvisés sont actualisés au 1er janvier sur la base de l'évolution du ticket t+ en carnet de l'année précédente. Les montants actualisés seront notifiés par le STIF.

Le Département peut, à sa convenance et à sa charge, apporter une aide à l'usager pour alléger sa part.

Les prix unitaires sont fixés au départ dans le contrat du service de transport spécialisé essonnien et ne peuvent être modifiés en cours d'exécution que par la clause de révision des prix prévue par ce contrat. »

2-2. L'article 4.2 de la convention initiale est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

« *Le STIF et la Région Île-de-France apportent au Département une subvention annuelle de fonctionnement correspondant aux deux tiers de la différence entre le coût unitaire supporté par l'exploitant et le tarif public régional pour l'usager. La subvention est fonction du nombre de courses réellement effectuées. La subvention est répartie pour moitié entre le STIF et la Région Ile-de-France.*

La subvention du STIF est plafonnée à 2 400 000 € TTC (valeur 2009) par an. La subvention de la Région Île-de-France est également plafonnée à 2 400 000 € TTC (valeur 2009) par an. Ces plafonds sont réévalués chaque année selon la formule et les indices suivants :

Plafond n = Plafond n-1 X [0,7 X (IP n – 1 /IP n-2) + 0,08 X (IG n – 1 /IG n-2) + 0,22 X (IS n – 1 /IS n-2)]

Indices		***Coefficient***
Indice trimestriel des salaires horaire des ouvriers « transport terrestre et transport par conduite » ***Ministère du travail*** *– Indice NAF 49 de la NAF 88*	*IP*	*0,7*
Indice des prix à la consommation - IPC - Ensemble des ménages - Indices divers - Métropole - Gazole ***Identifiant*** *INSEE : 000641310*	*IG*	*0,08*
Indice des prix à la consommation - IPC - Ensemble des ménages - par secteur conjoncturel Métropole - Services - Ensemble ***Identifiant*** *INSEE : 641257*	*IS*	*0,22*

• Plafond n-1 et Plafond n sont les participations plafond respectivement des années n-1 et n.
• IP n-2 et IP n-1 sont les valeurs moyennes, respectivement pour les années n-1 et n-2, de l'indice du salaire horaire des ouvriers « transport terrestre et transport par conduite » (Ministère du travail, indice 49 de la NAF 88).
• IG n-2 et IG n-1 sont les valeurs moyennes, respectivement pour les années n-1 et n-2, de l'indice des prix à la consommation - IPC - Ensemble des ménages - Indices divers - Métropole – Gazole (Identifiant INSEE: 641310).
• IS n-2 et IS n-1 sont les valeurs moyennes, respectivement pour les années n-1 et n-2, de l'indice des prix à la consommation - IPC - Ensemble des ménages - par secteur conjoncturel Métropole - Services – Ensemble (Identifiant INSEE: 641257).

Cette subvention est due. »

ARTICLE 3 - DATE D'EFFET ET DISPOSITIONS NON MODIFIEES

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification par le STIF au Département et s'applique aux courses réalisées à compter du 1er avril 2011.

Toutes les clauses de la convention initiale, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent applicables de plein droit jusqu'à l'échéance de ladite convention.

Fait en **3 exemplaires originaux**,

Le

Pour la Région Île-de-France	Pour le Département	Pour le STIF
Le Président du Conseil régional	Le Président du Conseil général	La Directrice générale

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PREFECTURE DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
16 AVR. 2012
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

Délibération N° 2012/0109

Séance du 11 avril 2012

AVENANT N°1 A LA CONVENTION DE FINANCEMENT AVEC LA SNCF – RER D - EQUIPEMENT DE 22 RAMES SUPPLEMENTAIRES D'UN SYSTEME ANTI-ENRAYAGE – APPROBATION- SIGNATURE

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

VU le code des transports (partie législative);

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU la délibération du Conseil du STIF n° 2011/0485 en date du 1er juin 2011 ;

VU le rapport n°2012/0109 ;

VU les avis de la Commission des Investissements et de Suivi du Contrat de Projet du 4 avril 2012 et de la Commission de la Qualité de Service du 5 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : l'avenant n° 1 à la convention de financement entre le STIF et la SNCF pour l'équipement de 22 rames supplémentaires, soit un total de 122, du RER D d'un système anti-enrayage est approuvé.

ARTICLE 2 : la Directrice Générale du STIF est habilitée à signer ledit avenant et à prendre tout acte permettant de concrétiser cette opération.

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 Transport d'Ile-de France

Jean-Paul HUCHON

AVENANT N°1 A LA CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF A L'EQUIPEMENT DE RAMES DU RER D EN SYSTEME ANTI-ENRAYAGE

Opération référencée : [Code opération PA]
Sur AP [2012]

PROJET

ENTRE :

Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE (STIF), établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39 bis/ 41 rue de Châteaudun à Paris (9ème), n° SIRET 287 500 078 00020, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération en date du 11 avril 2012 ci-après désigné le « STIF »,

ET

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

Exposé préalable :

Au cours du mois de novembre 2010, le RER D a été fortement perturbé, en raison d'un nombre important de rames immobilisées, notamment pour reprofilage ou remplacement d'essieux.

Ces immobilisations ont principalement été occasionnées par des enrayages et fluages, liés notamment à la chute de feuilles mortes.

Le STIF, soucieux de la satisfaction des voyageurs de la ligne, a demandé à la SNCF qu'un retour d'expériences soit mené, afin de comprendre les raisons de ces dysfonctionnements, et a demandé à la SNCF de lui présenter, sans attendre, toute solution susceptible de prévenir l'émergence récurrente de ces difficultés.

Le retour d'expériences a fait émerger que le mois de novembre était depuis plusieurs années un mois particulièrement difficile sur le RER D, alors que d'autres réseaux ne subissaient pas les mêmes difficultés.

L'équipement des rames du RER D d'un système anti-enrayage, à l'instar de celles du RER C par exemple, est donc apparu comme une mesure pertinente préconisée par le retour d'expériences, qui associée à d'autres actions d'exploitation, serait de nature à améliorer significativement la disponibilité du parc au cours de la période d'automne, et ce de manière pérenne.

La SNCF a donc proposé au STIF l'équipement de 100 rames du RER D, afin d'apporter une première réponse de très court terme aux enjeux de régularité et de qualité de service de la ligne.

Le Conseil du STIF du 1er juin 2011, a approuvé le versement d'une subvention d'un montant de 10,45 M€, correspondant à 50 % du montant de l'investissement.

Des économies réalisées sur les 100 rames équipées, obtenues en travaillant sur différents leviers (industrialisation de la chaine - performance d'achat - utilisation des provisions pour risques constituées) permettent à la SNCF de proposer au STIF l'équipement de 22 rames Z20500 dites "homogènes" supplémentaires en restant dans l'enveloppe initiale.

L'amélioration du comportement des Z20500 dotées d'antienrayeurs vis-à-vis des conditions dégradées d'adhérence a montré la pertinence de cet équipement.

Le présent avenant vise donc à réaliser l'équipement de 122 rames Z20500 dites « homogènes » au lieu du programme initial de 100 rames.

Ce travail sera réalisé après la fin de la 1ère tranche :

- lancement des approvisionnements du 15 février au 15 avril 2012 pour pré-équipement sur le chantier du Landy ;
- industrialisation en technicentre du Landy dès réception des tiroirs et cartes électroniques ;
- remise en service commercial des rames équipées entre juin et octobre 2012.

Article 1er

- La disposition « 100 rames » figurant aux articles 1 et 3 de la convention relatifs à l'objet et à la description de l'opération est remplacé » par « 122 rames ».
- L'article 3.1 sera complété in fine par : « et 22 rames du réseau Paris-Est (ligne P) à 4 ou 5 caisses ».
- L'affectation des rames figurant à l'article 8.2 de la convention est complétée par : « Les 22 rames supplémentaires sont destinées au réseau Paris-Est (ligne P). »

Article 2 :

Sont approuvés la nouvelle décomposition des coûts figurant en Annexe 2 ainsi que la modification du calendrier prévisionnel du §3.2 : « Au 1er novembre 2012, 122 rames seront équipées d'un système anti-enrayage ».

Article 3 :

L'avenant n°1 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Article 4 :

Les autres dispositions de la convention demeurent inchangées.

Fait à Paris, le ……

Pour le STIF, **Pour la SNCF**

Sophie MOUGARD **Guillaume PEPY**

Syndicat des transports d'Ile-de-France

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

Délibération n° 2012/0110

Séance du 11 avril 2012

Convention cadre de Maîtrise foncière avec l'Etablissement Public Foncier du Val-d'Oise (EPF-VO)

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

VU le code des transports,

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU le rapport n°2012/0110 ;

VU l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 6 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : d'approuver la convention cadre de maîtrise foncière avec l'Etablissement Public Foncier du Val d'Oise (EPF-VO) telle qu'annexée à la présente délibération.

ARTICLE 2 : d'autoriser la Directrice Générale à signer ladite convention.

ARTICLE 3 : d'inviter la Directrice Générale à effectuer toutes les formalités de publicité, transmission et notification requises pour l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

PROJET

CONVENTION D'ORIENTATIONS GENERALES

RELATIVE A L'ARTICULATION ENTRE LE STIF ET L'EPF DU VAL D'OISE EN MATIERE D'ECHANGE D'INFORMATION ET D'ACTIONS FONCIERES

Entre :

L'Etablissement Public Foncier du Val d'Oise, Etablissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial créé par le décret n° 2006-1143 du 13 septembre 2006, dont le siège est à Cergy-Pontoise (95 031), 10/12 boulevard de l'Oise, représenté par son Directeur Général, Monsieur Denis LOUDENOT, habilité à cet effet par l'article 12 du décret susvisé, et par délibération du Conseil d'Administration en date du 22 mars 2012.

Ci-après désigné « **L'EPF** » ou « **L'EPF du Val d'Oise** »

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 …… 2012

ci-après désigné « **Le STIF** »

d'autre part

PREAMBULE

1) La problématique de l'aménagement autour des principaux pôles et axes de transports est un des enjeux majeurs en Ile-de-France pour les années à venir, et sur lequel les acteurs publics (Etat, Région, en particulier à travers le contrat de plan 2007-2013, Départements et communes) ont décidé d'intervenir en priorité.

   a) Le STIF, sur l'impulsion et la décision de son Conseil et en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports publics de Paris et de sa région, organise, coordonne et finance les transports publics de voyageurs en Île-de-France.

      Entre autres prérogatives, il coordonne la modernisation du système de transports publics franciliens, en définissant les principes des grands investissements publics, notamment les grands projets d'infrastructure prévus au Contrat de Plan État/Région, et en décidant des modalités de leur réalisation.

      Conformément à l'article 15 du décret du 10 juin 2005, le STIF peut assurer la maîtrise d'ouvrage ou désigner le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinées au transport public de voyageurs, d'extension et d'aménagement de lignes existantes. Dans ce cadre, il assure le contrôle de la maîtrise d'ouvrage des projets. Il peut être à ce titre bénéficiaire des emplacements réservés figurant dans un plan local d'urbanisme et mentionnés au 8° de l'article L. 123-1 du code de l'urbanisme.

Maître d'ouvrage, il est notamment habilité à réaliser l'acquisition du foncier nécessaire au passage de l'infrastructure de transports. Pour l'exercice de ses missions, il peut également bénéficier de la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.

   b) L'EPF du Val d'Oise 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 (P.P.I.) adopté par son Conseil d'Administration. Les thèmes d'interventions prioritaires de l'EPF sont le logement, notamment le logement social et le développement économique.

      L'EPF du Val d'Oise 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 une action de portage foncier, et éventuellement de requalification technique, ainsi qu'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 rétrocédé 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'Etablissement Public Foncier du Val d'Oise doivent contribuer à l'accroissement de l'offre de logements, notamment sociaux, et à l'accompagnement du développement économique, y compris sur 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'EPF du Val d'Oise 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 pour de futurs axes de transports en commun, pôles gares et stations de métro se situant dans de futures opérations d'aménagement dont l'EPF a la charge de l'acquisition du foncier.

3) Prenant acte de cette convergence d'intérêt, le STIF et l'EPF du Val d'Oise se sont rapprochés dans la perspective d'une coordination de leurs actions 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 entendent ainsi 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'EPF du Val d'Oise 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'EPF du Val d'Oise et le STIF s'engagent à promouvoir auprès des collectivités locales des modalités d'action foncière concertées au préalable.

L'EPF pourra intervenir pour le compte du STIF dans le cadre de conventions particulières dites « conventions opérationnelles de veille et de maîtrise foncières », conclues entre un EPCI et/ou une ou des communes, l'EPF et le STIF.

Dans le cas de conventions déjà existantes entre l'EPF du Val d'Oise et les collectivités, le STIF pourra devenir partie aux conventions foncières, par avenant, avec l'accord des collectivités concernées.

ARTICLE 3 : Conventions opérationnelles

L'action foncière et les périmètres d'intervention seront définis au cas par cas dans le cadre de conventions opérationnelles portant sur le projet d'aménagement en lien avec l'infrastructure et choisi par les collectivités locales, associant les collectivités, l'EPF du Val d'Oise, et le STIF.

Dès lors que le STIF sera signataire d'une convention avec la collectivité et l'EPF du Val d'Oise, 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'EPF

Ces conventions opérationnelles de veille et de maîtrise foncière définiront au cas par cas, les conditions d'intervention de l'EPF, les durées de portage des fonciers délimités dans chaque convention au regard des infrastructures de transports envisagées.

Au terme des conventions opérationnelles, un état financier sera dressé et certifié par le comptable public de l'EPF du Val d'Oise. Le cas échéant, il sera notamment établi un état des dépenses opérationnelles réalisées par l'EPF n'ayant pu être ni rattachées à une opération particulière ni être prises 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'EPF le déficit constaté.

ARTICLE 4 – Engagements de l'EPF du Val d'Oise

L'EPF du Val d'Oise déclinera son action selon différentes modalités liées à la temporalité des projets: veille ou maîtrise foncière.

L'EPF s'engage également à prévoir la cession au STIF, 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 cessions 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'EPF du Val d'Oise, 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'EPF du Val d'Oise.

Le STIF s'engage à racheter, après obtention de l'avis des Domaines, 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'EPF. 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'EPF 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'EPF 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 opérationnelles , dans le respect de la répartition des compétences et des garanties de chaque signataire.

Dans ce cadre, les acquisitions menées par l'EPF du Val d'Oise 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 Modalités d'acquisition de l'EPF du Val d'Oise

A chaque acquisition potentielle dans les secteurs de projet du STIF, l'EPF informera au préalable les collectivités concernées et le STIF, de son intention de procéder à l'acquisition de manière à obtenir confirmation formelle entrainant garantie du STIF, de l'opportunité de l'acquisition envisagée au regard du projet transport.

6.2. Jouissance et Gestion des biens acquis

Pendant la durée du portage, les biens que l'EPF aura acquis seront généralement remis en gestion à la collectivité partenaire. A défaut, ils pourront être conservés en gestion par l'EPF du Val d'Oise. Chaque convention opérationnelle précisera les modalités de la gestion.

Sauf intervention urgente, les éventuels études et travaux à réaliser sur les biens sous la maîtrise d'ouvrage de l'EPFVO seront décidés d'un commun accord entre l'EPFVO, le STIF et les collectivités contractantes.

6.3. Principe de cession et conditions de rachat

Dès lors que le STIF se sera porté garant sur une ou des parcelles, l'EPF du Val d'Oise s'engage à faire jouer un droit de préférence en faveur du STIF pour la cession des parcelles ou parties de parcelles nécessaires au passage du transport en commun.

Le prix de cession par l'EPF correspondra :

- au prix de revient, soit la somme du prix d'acquisition et de ses frais annexes, du coût éventuel de gestion supporté par l'EPF du Val d'Oise (impôts et taxes de toutes natures, 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,
- augmenté d'une actualisation au taux de 1,5 % par an pour tenir compte de l'érosion monétaire,
- et diminué, le cas échéant, des subventions reçues pour la réalisation du projet et des recettes de gestion reçues par l'EPF pendant le portage.

Les frais de structure et de fonctionnement de l'EPF ne sont pas répercutés dans le prix de cession.

La cession des unités foncières maîtrisées par l'EPF du Val d'Oise au STIF sera de droit 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'EPF du Val d'Oise et le STIF s'informeront mutuellement des projets en matière d'action foncière et d'investissements de transport public.

7.1 - Communication

L'EPF du Val d'Oise 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'EPF du Val d'Oise les informations nécessaires à la définition de ses propres politiques et projets de transport public.

De son côté, l'EPF 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'EPF 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'EPF du Val d'Oise et le STIF conviennent de s'associer par une convention d'échange de données localisées afin de préciser les règles de mise à disposition dans le cadre notamment du fonctionnement de leurs SIG (Système d'information géographique).

Dans les conventions opérationnelles chaque contractant s'engagera à mettre à disposition l'ensemble des données pertinentes dont il dispose, dans les formats adéquats, au minimum pour la durée de la convention.

ARTICLE 8 – Pilotage

Un comité de pilotage associant le STIF et l'EPF du Val d'Oise 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'EPF 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 opérationnelles.

ARTICLE 9 – Durée de la convention

La durée de la convention est fixée à 6 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'EPF du Val d'Oise prendront toute mesure pour la bonne exécution de la présente convention, qui fera l'objet d'un bilan annuel.

Fait à

Le

En deux exemplaires originaux

Le Directeur général	**La Directrice Générale**
de l'Etablissement public foncier	**du Syndicat des Transports**
du Val d'Oise	**d'Ile de France**
Denis LOUDENOT	**Sophie MOUGARD**

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PREFECTURE DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS
16 AVR. 2012
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

Délibération n° 2012/0111
Séance du 11 avril 2012

REGULARISATION DE SUBVENTIONS

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

VU le code des transports (partie législative) ;
VU l'ordonnance n° 59-151 du 07 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n° 59-157 du 07 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports en Ile-de-France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU les articles R 2334-10 à 2334-12 et R 4414-1 à R 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
VU le rapport 2012/0111 ;
VU les avis de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projet du 4 avril 2012 et de la Commission de Qualité de Service du 5 avril 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : est approuvée la régularisation des subventions attribuées au titre du produit des amendes, pour les opérations suivantes :

- RATP - notification V7008 du 11/04/2007 : délai de démarrage des travaux prorogé jusqu'au 30/09/2011
- RATP - notification V7007 du 11/04/2007 : délai de démarrage des travaux prorogé jusqu'au 30/09/2011
- Communauté de Communes Portes de l'Essonne – notification E3223 du 6/07/2009 : délai de demande de premier acompte prorogé jusqu'au 30 juin 2012
- SEAPFA – notification B6030 du 20/09/2006 : délai de réalisation des travaux et de demande de solde prorogé jusqu'au 30 juin 2013
- SEAPFA – notification V6004 du 20/09/2006 : délai de réalisation des travaux et de demande de solde prorogé jusqu'au 30 juin 2013
- Conseil Général des Hauts de Seine – notification F5077 du 17/05/2006 : délai de réalisation des travaux et de demande de solde prorogé au 31 mars 2014
- Conseil Général des Hauts de Seine – notification F5079 du 22/12/2006 : délai de réalisation des travaux et de demande de solde prorogé au 31 mars 2014
- Conseil Général des Hauts de Seine – notification F5080 du 22/12/2006 : délai de réalisation des travaux et de demande de solde prorogé au 31 mars 2014
- Conseil Général des Hauts de Seine – notification F5081 du 22/12/2006 : délai de réalisation des travaux et de demande de solde prorogé au 31 mars 2014

ARTICLE 2 : est autorisé à titre exceptionnel le versement du solde des subventions attribuées au titre du produit des amendes, pour les opérations suivantes :

- Ville de Yerres (91) – notification F4162 du 11/10/2006
- Communauté d'Agglomération Val de Bièvre – notification V7012 du 5/06/2009

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

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

Délibération n° 2012/0112

Séance du 11 avril 2012

DISPOSITIONS RELATIVES A LA GESTION DES RESSOURCES HUMAINES

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

VU le code des transports (partie législative) ;

VU la loi n°83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires ;

VU la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale ;

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret n° 91-875 du 6 septembre 1991 pris pour l'application du 1er alinéa de l'article 88 de la loi du 26 janvier 1984 précitée ;

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 décret n° 2002-60 du 14 janvier 2002 relatif aux indemnités horaires pour travaux supplémentaires modifié ;

VU les crédits inscrits au budget ;

VU la délibération n° 2006/0259 du 29 mars 2006 modifiée portant adoption du régime indemnitaire ;

VU le rapport n° 2012/0112 ;

Considérant que, conformément à l'article 2 du décret n° 91-875, il appartient à l'assemblée délibérante de prévoir, dans les limités prévues par les textes susvisés, les conditions d'attribution des indemnités applicables au personnel de la collectivité ;

Considérant le surcroit de travail occasionné par les opérations de déménagement des bureaux du siège du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Il est institué dans les limites des textes applicables aux agents de l'Etat, une indemnité horaire pour travaux supplémentaires au bénéfice des agents titulaires et non titulaires du STIF exerçant au sein des divisions Moyens Généraux et Informatique, et concernés par le déménagement.

ARTICLE 2 : Ce dispositif est valable pour les opérations liées au déménagement qui auront lieu au deuxième trimestre 2012.

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

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

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PRÉFECTURE
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE
23 AVR. 2012
Bureau du contrôle de la légalité
et du contentieux

Décision n° 20120139

Du 18 avril 2012

PROGRAMME D'UTILISATION DU PRODUIT DES AMENDES 2012

OPERATIONS COMPRISES ENTRE 200 000 € ET 2 000 000 €

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

VU le code des transports (partie législative);

VU les articles R. 2334-10 à R. 2334-12 et R. 4414-1 à R. 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;

VU la décision du Conseil n°7453 du 4 avril 2002 relative aux subventions d'investissement du STIF - Règles Générales ;

VU la délibération du conseil n°2006-0202 du 15 mars 2006, adoptant son règlement intérieur et notamment ses articles 10 et 12 ;

VU la délibération du conseil n°2006-0217 du 15 mars 2006 relative à la délégation d'attributions du Conseil au Directeur Général et notamment son article 1.4.1 ;

VU la délibération du conseil n°2008-0954 du 10 décembre 2008, adoptant son règlement budgétaire et financier ;

VU l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets en date du 4 avril 2012 ;

VU l'avis de la commission qualité de service en date du 5 avril 2012 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs membres de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets n'a été formulée

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs membres de la commission qualité de service n'a été formulée

DECIDE

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

Codes	Opérations	Euros
A2073	Réhabilitation et labellisation du Parc Relais de 332 places à La Ferté sous Jouarre (77)	1 918 000,00
E3422	Mise en accessibilité de 55 points d'arrêt à Eaubonne, Ermont (95)	645 000,00
E3423	Mise en accessibilité de 55 points en Seine-Saint-Denis	899 000,00
E3424	Mise en accessibilité de 35 points d'arrêt à Rosny-sous-Bois (93)	609 750,00
O1126	Appel à projets ville numérique n°2 : mise à niveau des équipements de télébillétique RATP	1 906 000,00
O1127	Appel à projets ville numérique n°2 : mise à niveau des équipements de télébillétique SNCF	919 000,00
T3029	Réalisation de positions de garage à Mitry-Mory (77)	1 900 000,00
R2198	Transfert de 12 rames MI84 du RER A vers le RER B	1 903 000,00

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

Codes	Maîtres d'ouvrage	Euros
A2073	Ville de La Ferté sous Jouarre (77)	1 918 000,00
E3422	Communauté d'Agglomération Val et Forêt	645 000,00
E3423	Conseil Général de Seine-Saint-Denis	899 000,00
E3424	Ville de Rosny-sous-Bois (93)	609 750,00
O1126	RATP	1 906 000,00
O1127	SNCF	919 000,00
T3029	RFF	1 900 000,00
R2198	RATP	1 903 000,00

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

Sophie MOUGARD

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

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

Décision n° 20120140

Du 18/04/2012

PROGRAMME D'UTILISATION DU PRODUIT DES AMENDES 2012

OPERATIONS INFERIEURES A 200 000 €

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

VU le code des transports (partie législative) ;

VU les articles R. 2334-10 à R. 2334-12 et R. 4414-1 à R. 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;

VU la décision du Conseil n°7453 du 4 avril 2002 relative aux subventions d'investissement du STIF - Règles Générales ;

VU la délibération du conseil n°2006-0217 du 15 mars 2006 relative à la délégation d'attributions du Conseil au Directeur Général et notamment son article 1.4.1 ;

VU la délibération du conseil n°2008-0954 du 10 décembre 2008, adoptant son règlement budgétaire et financier ;

DECIDE

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

Codes	Opérations	Euros
E3425	Mise en accessibilité de 2 points d'arrêt à Montgeron (91)	61 950,00
E3426	Mise en accessibilité de 7 points d'arrêt à Courtry et Chelles (77)	54 000,00
E3427	Mise en accessibilité de 2 points d'arrêt à Blennes (77)	15 750,00
E3428	Mise en accessibilité de 10 points d'arrêt à Chatou (78)	123 000,00
E3429	Mise en accessibilité d'un point d'arrêt à Courtacon (77)	9 000,00
F3141	Mise en œuvre des équipements de priorités bus sur le réseau des Mureaux (78)	105 000,00

F3142	Aménagement d'une desserte bus aux Essarts le Roi (78)	90 000,00
F5092	Aménagements en faveur des bus avenue Jean Jaurès à Clamart (ligne 189)	193 000,00
F6141	Création de 6 points d'arrêt et aménagement de voirie en faveur des bus à Noisy-le-Grand (93)	187 000,00
F7095	Ligne 308 : aménagements en faveur des bus à Champigny sur Marne (94)	28 000,00
S3019	Aménagement d'une consigne Véligo de 32 places à la gare de Neuville-Université (95)	39 000,00
S3020	Aménagement d'une consigne Véligo de 32 places à la gare de Liesse – Saint Ouen l'AUmone (95)	42 000,00
S3021	Aménagement d'une consigne Véligo de 50 places à la gare de Cergy-Préfecture (95)	16 500,00
V5011	Jalonnement et signalétique M10-T2 à Boulogne Billancourt (92)	13 000,00
V5012	Jalonnement et signalétique T2 – Transilien à Saint Cloud (92)	4 500,00
V6018	Pole PDU Galliéni – aménagement de la rue des Champeaux à Bagnolet (93)	181 500,00

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

Codes	Maîtres d'ouvrage	Euros
E3425	Ville de Montgeron (91)	61 950,00
E3426	Communauté d'Agglomération Marne et Chantereine (77)	54 000,00
E3427	Ville de Blennes (77)	15 750,00
E3428	Communauté de Communes Boucle de la Seine	123 000,00
E3429	Ville de Courtacon (77)	9 000,00
F3141	Véolia Transport Ecquevilly	105 000,00
F3142	Communauté de Communes des Etanges	90 000,00
F5092	Ville de Clamart (ligne 189)	193 000,00
F6141	Ville de Noisy-le-Grand (93)	187 000,00
F7095	Ville de Champigny sur Marne (94)	28 000,00
S3019	Communauté d'Agglomération Cergy Pontoise	39 000,00
S3020	Communauté d'Agglomération Cergy Pontoise	42 000,00
S3021	Communauté d'Agglomération Cergy Pontoise	16 500,00
V5011	Communauté d'Agglomération Grand Paris Seine Ouest	13 000,00
V5012	Ville de Saint Cloud (92)	4 500,00
V6018	Ville de Bagnolet (93)	181 500,00

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

Sophie MOUGARD

L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France

DECISION N° 20120132
DU 28 MARS 2012
PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE

PRÉFECTURE D'ÎLE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

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

VU le code des transports (partie législative) ;
VU le code des marchés publics ;
VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageur dans la région Ile de France ;
VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
VU la délibération du conseil du Syndicat n°2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général ;
VU la nomination de Madame Sophie MOUGARD en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU la nomination de Madame Catherine BARDY en qualité de directrice de l'exploitation ; la nomination de Monsieur Sylvain Michelon sur le poste de chef de la division Intermodalité et PDU, la nomination de Monsieur Patrice Saint-Blancard sur le poste de chef de la division Offre Ferroviaire, la nomination de Madame Isabelle Briend sur le poste de chef de la division Offre Routière Dense, la nomination de Monsieur Jean-Daniel Alquier sur le poste de chef de la division Offre Routière Bassin ; la nomination de Madame Gaëlle Galand sur le poste de chef de la division Politique de service et Etudes d'exploitation ;

CONSIDERANT que les attributions de Madame Catherine Bardy sont les suivantes : intermodalité et plan de déplacements urbains, offre ferroviaire, offre routière, et politique de service et études d'exploitation ;

CONSIDERANT que les attributions de Monsieur Sylvain Michelon sont les suivantes : intermodalité et plan de déplacements urbains ; les attributions de Monsieur Patrice Saint-Blancard sont les suivantes : offre ferroviaire, les attributions de Madame Isabelle Briend sont les suivantes : offre routière dense, les attributions de Monsieur Jean-Daniel Alquier sont les suivantes : offre routière de bassin ; les attributions de Madame Gaëlle Galand sont les suivantes : politique de service et études d'exploitation ;

DECIDE

ARTICLE 1 : délégation de signature est donnée à Madame Catherine Bardy, dans la limite de ses attributions à l'effet de signer :

- pour les marchés publics :
  - concernant les marchés inférieurs à 15 000 € HT, tous actes, notamment les contrats, actes d'engagement et notifications,
  - concernant tout marché supérieur à 15 000 € HT, sans limite de montant, les rapports d'analyse des candidatures et des offres ;
- pour les opérations financières : les pré-engagements, les précommandes ;

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE
41, rue de Châteaudun • 75009 Paris
métro : Trinité-d'Estienne d'Orves • bus : 26-32-43-67-74
tél. 01 47 53 28 00 • fax 01 47 05 11 05 • www.stif.info

- pour la gestion du personnel : les ordres de mission occasionnels en Ile-de-France, les congés ;
- les certificats administratifs, les déclarations de traitement automatisé de fichiers à la CNIL.

ARTICLE 2 : délégation de signature est donnée à Madame Catherine Bardy à l'effet de signer :

- concernant l'intermodalité et le plan de déplacements urbains : les contrats d'axe et de pôle, les conventions de subvention au titre de la qualité de service dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT, les conventions de financement d'études relatives au plan de déplacements urbains dont le montant est inférieur à 210 000 euros HT, les conventions de financement des dépenses d'exploitation d'ouvrages et d'équipement affectés au transport et mentionnés au plan de déplacements urbains dont le montant est inférieur à 2 000 000 euros HT, les prorogations de délais des subventions ;

- concernant la politique de service et les études d'exploitation : les conventions de subvention au titre de la qualité de service dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT, les conventions de financement de l'information multimodale dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT, les conventions relatives aux transports scolaires, les décisions d'ordre individuel relatives au remboursement des frais de transport scolaire individuel des élèves et étudiants handicapés et les conventions avec les organismes qui en ont fait l'avance, les conventions d'échanges de données dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT ainsi que les licences d'accès aux données du système d'information multimodale (SIM) dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT;

- concernant l'offre ferroviaire : les décisions de création et de modification de lignes dont l'incidence financière est inférieure à 1 000 000 d'euros HT, les autorisations de mise en œuvre de services temporaires créés à l'occasion de manifestations ou de circonstances particulières dont l'incidence financière pour le STIF est inférieure à 100 000 euros HT, les autorisations de modifications mineures de service du réseau ferré (RATP et SNCF) dont l'incidence financière annuelle pour le STIF est inférieure à 500 000 euros HT, les conventions de subvention au titre de la qualité de service dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT ;

- concernant l'offre routière : les décisions de création, de modification et de suppression de lignes dont l'incidence financière est inférieure à 1 000 000 d'euros HT ; les autorisations, à titre provisoire et avant présentation devant la commission de l'offre de transport, de création, modification ou suspension d'exploitation de certains services intéressant le réseau routier dans la mesure où la durée n'excède pas 6 mois ; les modifications mineures sur les services routiers exploités par la RATP dont l'incidence financière annuelle pour le STIF est inférieure à 100 000 euros HT ; toutes les modifications mineures sur les services exploités par les transporteurs privés ; les autorisations de mise en œuvre de services temporaires créés à l'occasion de manifestations ou de circonstances particulières dont l'incidence financière pour le STIF est inférieure à 100 000 euros HT ; la validation des résultats de comptages ; les décisions relatives au sectionnement des autorisations des lignes régulières ; les conventions relatives

aux transports scolaires, les décisions d'autorisation des services de transport scolaire et les décisions de prorogation de ces autorisations ; en application des conditions d'éligibilité en vigueur, les courriers d'octroi ou de refus de subvention des abonnements scolaires hors forfait imagine'R, à destination des clients, ainsi que les réponses aux réclamations des clients y afférant ; les courriers de lancement de concertation dans le cadre de la coordination, la validation des résultats de comptages.

ARTICLE 3: en cas d'absence ou d'empêchement de Madame Catherine Bardy, délégation de signature est donnée à l'effet d'assumer les délégations définies à l'article 1, chacun dans la limite de ses attributions, à :

- Monsieur Sylvain Michelon, chef de la division Intermodalité et PDU,
- Monsieur Patrice Saint-Blancard, chef de la division Offre Ferroviaire,
- Madame Isabelle Briend, chef de la division Offre Routière Dense,
- Monsieur Jean-Daniel Alquier, chef de la division Offre Routière Bassin,
- Madame Gaëlle Galand, chef de la division Politique de service et Etudes d'exploitation,

sous réserve, s'agissant des marchés publics, qu'ils soient passés en procédure adaptée.

ARTICLE 4 : en cas d'absence ou d'empêchement de Mme Catherine Bardy,

Article 4.1 : délégation de signature est donnée à Monsieur Sylvain Michelon à l'effet de signer :

- les conventions de subvention au titre de la qualité de service dont le montant est inférieur à 200 000 euros HT,
- les conventions de financement d'études relatives au plan de déplacements urbains dont le montant est inférieur à 210 000 euros HT ;

Article 4.2 : délégation de signature est donnée à Monsieur Patrice Saint-Blancard à l'effet de signer :

- les conventions de subvention au titre de la qualité de service dont le montant est inférieur à 200 000 euros HT,
- les autorisations de mise en œuvre de services temporaires créés à l'occasion de manifestations ou de circonstances particulières dont l'incidence financière pour le STIF est inférieure à 100 000 euros HT,
- les autorisations de modifications mineures de service du réseau ferré (RATP et SNCF) dont l'incidence financière annuelle pour le STIF est inférieure à 500 000 euros HT ;

Article 4.3 : délégation de signature est donnée à Madame Isabelle Briend à l'effet de signer :

- les autorisations, à titre provisoire et avant présentation devant la commission de l'offre de transport, de création, modification ou suspension d'exploitation de certains services intéressant le réseau routier dans la mesure où la durée n'excède pas 6 mois,
- les modifications mineures sur les services routiers exploités par la RATP dont l'incidence financière annuelle pour le STIF est inférieure à 100 000 euros HT,

- toutes les modifications mineures sur les services exploités par les transporteurs privés,
- les autorisations de mise en œuvre de services temporaires créés à l'occasion de manifestations ou de circonstances particulières dont l'incidence financière pour le STIF est inférieure à 100 000 euros HT ;

Article 4.4 : délégation de signature est donnée à Monsieur Jean-Daniel Alquier à l'effet de signer :

- les autorisations, à titre provisoire et avant présentation devant la commission de l'offre de transport, de création, modification ou suspension d'exploitation de certains services intéressant le réseau routier dans la mesure où la durée n'excède pas 6 mois,
- toutes les modifications mineures sur les services exploités par les transporteurs privés,
- les autorisations de mise en œuvre de services temporaires créés à l'occasion de manifestations ou de circonstances particulières dont l'incidence financière pour le STIF est inférieure à 100 000 euros HT,
- la validation des résultats de comptages ;

Article 4.5 : délégation de signature est donnée à Madame Gaëlle Galand à l'effet de signer :

- les conventions de subvention au titre de la qualité de service dont le montant est inférieur à 200 000 euros HT,
- les conventions d'échanges de données dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT,
- les licences d'accès aux données du système d'information multimodale (SIM) dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT,
- concernant les transports scolaires, les décisions relatives à l'autorisation des services de transports scolaires ou à la prorogation de ces autorisations durant la période transitoire visée à l'article 41-II de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales, les décisions d'ordre individuel ou les conventions passées avec les organismes qui en ont fait l'avance, relatives au remboursement des frais de transport individuel des élèves et étudiants handicapés vers les établissements scolaires ou universitaires rendus nécessaires du fait de leur handicap, et les décisions d'organisation des circuits spéciaux scolaires.

ARTICLE 5 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du syndicat des transports d'Ile-de-France, transmise aux intéressés et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Une copie sera transmise à l'Agent comptable du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Sophie MOUGARD

L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France

DECISION N° 2012 0133
DU 28 MARS 2012
PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE

PRÉFECTURE DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
02 AVR 2012
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

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

VU le code des transports (partie législative) ;
VU le code des marchés publics ;
VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageur dans la région Ile de France ;
VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
VU la délibération du conseil du Syndicat n°2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général ;
VU la nomination de Madame Sophie MOUGARD en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
VU la nomination de Monsieur Arnaud Henry sur le poste de cadre-relais Transports scolaires Paris et petite couronne rattaché à la division Politique de Service et Etudes d'Exploitation ; la nomination de Madame Catherine Pelletier sur le poste de cadre-relais Transports scolaires 78 et 95 rattaché à la division Politique de Service et Etudes d'Exploitation ;

CONSIDERANT que les attributions de Monsieur Arnaud Henry sont les suivantes : gestion du service de transport scolaire dans les départements de Paris et de la Petite Couronne ; les attributions de Madame Catherine Pelletier sont les suivantes : gestion du service de transport scolaire dans les départements des Yvelines et du Val d'Oise ;

DECIDE

ARTICLE 1 : en cas d'absence ou d'empêchement de Madame Catherine Bardy, directrice de l'exploitation, et de Madame Gaëlle Galand, chef de la division Politique de service et Etudes d'exploitation, délégation de signature est donnée à Monsieur Arnaud Henry et Madame Catherine Pelletier, chacun dans la limite de ses attributions, à l'effet de signer :

- les décisions relatives à l'autorisation des services de transports scolaires ou à la prorogation de ces autorisations durant la période transitoire visée à l'article 41-II de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales ;

- les décisions d'ordre individuel ou les conventions passées avec les organismes qui en ont fait l'avance, relatives au remboursement des frais de transport individuel des élèves et étudiants handicapés vers les établissements scolaires ou universitaires rendus nécessaires du fait de leur handicap ;

- les décisions d'organisation des circuits spéciaux scolaires .

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE
41, rue de Château-Landon • 75009 Paris
métro : Trinité-d'Estienne d'Orves • bus : 26-32-43-67-74
tél. 01 47 53 28 00 • fax 01 47 05 11 05 • www.stif.info

ARTICLE 2 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du syndicat des transports d'Ile-de-France, transmise aux intéressés et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Une copie sera transmise à l'Agent comptable du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Sophie MOUGARD

L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France

Décision n° 20120136

du 12 AVR. 2012

portant délégation de signature

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

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

VU le code des transports (partie législative) ;

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,

VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du Conseil du Syndicat n° 2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du Conseil à la directrice générale ;

VU l'arrêté du président du Conseil du Syndicat n° SRHRS 2006-016 du 17 mars 2006 portant recrutement par voie de détachement de Mme Sophie MOUGARD en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

DECIDE

ARTICLE 1 : en l'absence de la Directrice Générale, délégation de signature est donnée à Monsieur Jean-Louis PERRIN, directeur des projets d'investissement, du 23 au 27 avril 2012 inclus, à l'effet de signer tous actes, décisions, contrats ou conventions à l'exception des ordres de mission à l'étranger.

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

Sophie MOUGARD

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE
41, rue de Château Landon • 75009 Paris
métro : Trinité-d'Estienne d'Orves • bus : 26-32-43-67-74
tél. 01 47 53 28 00 • fax 01 47 05 11 05 • www.stif.info

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

DECISION N° 20120141
DU 10 MAI 2012
PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE

PRÉFECTURE DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
11 MAI 2012
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

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

VU le code des transports (partie législative) ;

VU le code des marchés publics ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageur dans la région Ile de France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n°2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général ;

VU la nomination de Mme Sophie Mougard en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU la nomination de Monsieur Olivier François en qualité de Secrétaire du conseil ;

CONSIDERANT que les attributions de Monsieur Olivier François sont les suivantes : secrétariat du conseil d'administration du STIF, courrier ;

DECIDE

ARTICLE 1 : délégation de signature est donnée à Monsieur Olivier François, dans la limite de ses attributions à l'effet de signer :

- pour les marchés publics :
  - concernant les marchés inférieurs à 15 000 € HT, tous actes, notamment les contrats, actes d'engagement et notifications,
  - concernant tout marché supérieur à 15 000 € HT, sans limite de montant, les rapports d'analyse des candidatures et des offres ;
- pour les opérations financières : les pré-engagements, les précommandes ;
- pour la gestion du personnel : les ordres de mission occasionnels en Ile-de-France, les congés ;
- les certificats administratifs, les déclarations de traitement automatisé de fichiers à la CNIL.

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

Sophie Mougard

L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France

DECISION N° 20120178
DU 31 MAI 2012
PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE

PRÉFECTURE DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
31 MAI 2012
Bureau du contrôle de légalité et du contentieux

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

VU le code des transports (partie législative)

VU le code des marchés publics ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageur dans la région Ile de France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n°2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n°2012-0127 du 11 avril 2012 ;

VU la nomination de Mme Sophie Mougard en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU la nomination de Madame Véronique HAMAYON-TARDÉ en qualité de secrétaire générale; la nomination Monsieur Emmanuel GRANDJEAN sur le poste de chef de la division des affaires juridiques, des marchés publics et du patrimoine, la nomination de Madame Christelle RAGOT-BLIN sur le poste de chef de la division budget-finances, la nomination de Monsieur Erick DELAMARRE sur le poste de chef de la division informatique, la nomination de Monsieur Erick ALLARD sur le poste de chef de la division des moyens généraux, la nomination de Madame Laurence LOMBARD sur le poste de chef de la division des ressources humaines et des relations sociales ;

CONSIDERANT que les attributions de Madame Véronique Hamayon-Tardé sont les suivantes : affaires juridiques, marchés publics et patrimoine, budget et finances, contrats, informatique, moyens généraux, ressources humaines et relations sociales ;

CONSIDERANT que les attributions de Monsieur Emmanuel Grandjean sont les suivantes : affaires juridiques, marchés publics et patrimoine, les attributions de Madame Christelle Ragot-Blin sont les suivantes : budget et finances, les attributions de Monsieur Erick Delamarre sont les suivantes : informatique, les attributions de Monsieur Eric Allard sont les suivantes : moyens généraux, les attributions de Madame Laurence Lombard sont les suivantes : ressources humaines et relations sociales ;

CONSIDERANT que Monsieur Dominique Muller est adjoint au chef de la division Affaires juridiques, marchés publics et patrimoine, que Monsieur David O' Neill est adjoint au chef

de la division Budget-finances, que Monsieur Eric Bailly est adjoint à la division des Moyens généraux, que Madame Anne Strullu est adjointe au chef de la division Ressources humaines et des relations sociales ;

DECIDE

ARTICLE 1 : délégation de signature est donnée à Madame Véronique Hamayon-Tardé, dans la limite de ses attributions à l'effet de signer :

Article 1.1 : pour les délégations de service public : les lettres d'envoi des dossiers de consultation, les convocations aux auditions, les actes relatifs aux négociations, les rapports d'analyse des candidature et des offres ; les réponses aux questions de toute nature posées par les candidats dans le cadre des procédures ;

Article 1.2 : pour les marchés publics :

- 1.2.1 : concernant les marchés inférieurs à 15 000 € HT, tous actes, notamment les contrats, actes d'engagement et notifications,

- 1.2.2 : concernant les marchés supérieurs à 15 000 € HT, sans limite de montant, les rapports d'analyse des candidatures et des offres,

- 1.2.3 : concernant les marchés passés en procédure adaptée au-delà de 15 000 € HT, les lettres et les dossiers de consultation, les avis d'appels à concurrence, les conventions de groupement de commandes, les contrats, actes d'engagement, et notifications, les rapports au contrôle de légalité,

- 1.2.4 : concernant les marchés passés après une procédure formalisée et sans limite de montant, les rapports d'analyse des candidatures et des offres, l'affermissement des tranches ou des options, les courriers de suivi des marchés, ainsi que les courriers de mise en demeure et de pénalités, le procès-verbal d'ouverture des plis contenant les candidatures et/ou les offres, et les courriers demandant aux candidats de compléter leur dossier, les courriers relatifs à la mise au point des marchés avant leur notification,

- 1.2.5 : les convocations à des auditions et à des réunions de négociation ;

Article 1.3 : pour les opérations financières :

1.3.1 : les pré-engagements, les précommandes,

1.3.2 : les engagements, bons de commande, les mandats de paiement, les titres de recette, les déclarations au titre de la TVA et du FCTVA ;

1.3.3 : tous actes relatifs à la réalisation et à la gestion des emprunts, aux prêts en cours, à la couverture de risques de taux, à la réalisation et à la gestion des lignes de trésorerie, pour lesquels la directrice générale reçoit délégation ;

Article 1.4 : pour la gestion du personnel :

1.4.1 : les congés et les ordres de mission occasionnels en Ile-de-France,

1.4.2 : les ordres de mission en France métropolitaine, les autorisations d'absence règlementée, les arrêtés relatifs à l'indisponibilité physique, les actes relatifs à la mise en disponibilité, à la démission, au temps partiel, aux aménagements d'horaire, au congé parental, au cumul d'activité et à la prise des congés annuels et de jours de réduction du temps de travail et à la cessation d'activité, les arrêtés portant attribution d'avantages en nature, les autorisations de formation, l'ouverture des comptes épargne-temps, les courriers de refus de candidatures, les déclarations aux organismes sociaux et fiscaux, les attestations diverses ;

Article 1.5 : pour la gestion des affaires juridiques et du patrimoine : les actes relatifs à la représentation du STIF en justice, les accords sur les projets d'acte relatifs au patrimoine, les actes d'acquisition ou de vente, de prise ou de cession à bail, de gestion, de servitude, dont le montant est inférieur à 500 000 euros HT ; concernant le versement de transport, les actes relatifs au remboursement du versement transport notamment dans les cas prévus à l'article L.2531-6 du code général des collectivités territoriales, tous actes d'application des dispositions de l'article L.2531-2 du code général des collectivités territoriales, ainsi que tous actes d'abrogation ou de retrait de toute décision qui ne serait plus conforme à ces dispositions ;

Article 1.6 : les certificats administratifs ;

Article 1.7 : les déclarations de traitement automatisé de fichiers à la CNIL.

ARTICLE 2 : en cas d'absence ou d'empêchement de la directrice générale, délégation est donnée à Madame Véronique Hamayon-Tardé à l'effet de signer :

- les contrats de recrutement,
- les arrêtés de détachement,
- les transactions inférieures à 500 000 € HT.

ARTICLE 3 : Madame Véronique Hamayon-Tardé est habilitée à ouvrir les plis mentionnés à l'article 1.2.4.

ARTICLE 4 : en cas d'absence ou d'empêchement de la directrice générale, Madame Véronique Hamayon-Tardé assure la présidence de la commission d'appel d'offres et de la commission de délégation de service public.

ARTICLE 5 : en cas d'absence ou d'empêchement de Madame Véronique Hamayon-Tardé, les délégations définies aux articles 1 et 3 sont assurées par Monsieur Emmanuel Grandjean, chef de la division des Affaires juridiques, des Marchés Publics et du Patrimoine.

ARTICLE 6 : en cas d'absence ou d'empêchement de Madame Véronique Hamayon-Tardé et de Monsieur Emmanuel Grandjean,

- délégation de signature est donnée à Madame Christelle Ragot-Blin, chef de la division Budget-finances, et en son absence ou son empêchement à Monsieur David O'Neill, son adjoint, à l'effet d'assumer les délégations définies aux articles 1.2.1, 1.2.2, 1.3.1, 1.3.2, et 1.6 dans la limite de leurs attributions, ainsi que les

courriers de notification des conventions de financement inférieures à 2 millions d'euros HT ;

- délégation de signature est donnée à Monsieur Erick Delamarre, chef de la division Informatique, à l'effet d'assumer les délégations définies aux articles 1.2.1, 1.2.2, 1.3.1 et 1.4.1 dans la limite de ses attributions, ainsi que les courriers à destination des services techniques des prestataires informatiques du STIF ;

- délégation de signature est donnée à Monsieur Eric Allard, chef de la division Moyens généraux, et en son absence ou son empêchement à Monsieur Eric Bailly, son adjoint à l'effet d'assumer les délégations définies aux articles 1.2.1, 1.2.2, 1.3.1 et 1.4.1 dans la limite de leurs attributions, ainsi que les courriers à destination des services techniques des entreprises dont l'intervention est nécessaire à la maintenance du bâtiment siège du STIF ;

- délégation de signature est donnée à Madame Laurence Lombard, chef de la division des ressources humaines et des relations sociales, et en son absence ou son empêchement à Madame Anne Strullu, son adjointe, à l'effet d'assumer les délégations définies aux articles 1.2.1, 1.2.2, 1.3.1, 1.4.1, et 1.4.2 dans la limite de leurs attributions ;

ARTICLE 7 : en cas d'absence ou d'empêchement de Madame Véronique Hamayon-Tardé, et de Monsieur Emmanuel Grandjean, délégation de signature est donnée à Monsieur Dominique Muller, adjoint au chef de la division Affaires juridiques, Marchés publics et Patrimoine, à l'effet d'assumer :

- les délégations définies aux articles 1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.3.1 et 1.4.1, pour la division Affaires juridiques, Marchés publics et Patrimoine ;

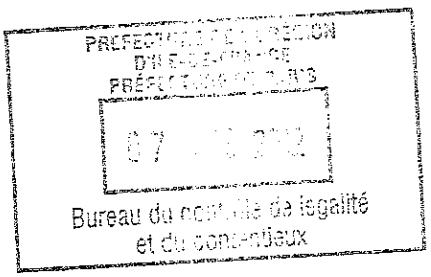
- les délégations définies aux articles 1.2.3, 1.2.4, 1.2.5, 1.5, 1.6, et 1.7, et 3.

ARTICLE 8 : la décision de la directrice générale n° 20120072 du 16 février 2012 est abrogée.

ARTICLE 9 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des transports d'Ile-de-France, transmise aux intéressés et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Une copie sera transmise à l'Agent comptable du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Sophie MOUGARD

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France



Décision N° 2012 - 0082

du 5 mars 2012

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

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

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 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° 2012-0072 du 16 février 2012 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

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

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que l'Association tutélaire de l'Essonne sollicite l'exonération du paiement du versement de transport,

- que le caractère désintéressé de la gestion de l'association démontre son but non lucratif,

- que l'association, bien qu'adhérente à l'Union nationale des associations de parents, de personnes handicapées mentales et de leurs amis (UNAPEI), organisme reconnu d'utilité publique par décret du 30 août 1963, n'est pas reconnue d'utilité publique,

- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, parce que le financement de l'activité, assurée essentiellement par du personnel salarié, résulte principalement de fonds publics et de la participation financière des majeurs protégés,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code général des collectivités territoriales ne sont pas remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : l'Association tutélaire de l'Essonne située 4 rue Charles Baudelaire, 91043 Evry dont le siret est 319 468 005 00032 n'est pas exonérée du paiement du versement de transport.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de 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