

---

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

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

### **Article 19 - Propriété et utilisation des documents de sécurité et d'interopérabilité.**

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

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

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

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

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

### **Article 20 - Sanctions**

Le STIF peut faire cesser, avec effet immédiat, l'exploitation de tout produit ou système à l'origine d'un incident bloquant conformément aux articles 14 et 15.

En cas de désaccord entre le STIF et l'un des Adhérents, il sera fait application des dispositions, relatives au règlement amiable des conflits, prévues dans les contrats relatifs aux modalités d'exploitation des services de transport conclus entre le STIF et les Adhérents.



**Délibération n°2009/1031**  
**Séance du 9 décembre 2009**

**DELEGATION DE COMPETENCE**  
**AU SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE TRANSPORTS DU BASSIN CHELLOIS**  
**ET DES COMMUNES ENVIRONNANTES POUR L'ORGANISATION D'UNE**  
**DESSERTE DE NIVEAU LOCAL**

-----  
**SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE**

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

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du SITBCCE n° 06/2009 du 8 juin 2009 ;
- VU** le rapport n° 2009/1031 ;
- VU** l'avis de la commission de l'offre de transport du 1<sup>er</sup> décembre 2009 et de la commission économique et tarifaire du 4 décembre 2009 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : Le Syndicat Intercommunal du Bassin Chellois et des Communes Environnantes reçoit délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile-de-France pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local, de type service de transport à la demande, telle que décrite à l'article 2.

**ARTICLE 2** : Le service de transport à la demande dessert exclusivement le territoire du syndicat. Le service fonctionne toute l'année (à l'exception du 1<sup>er</sup> mai) du lundi au samedi, de 20h00 à 23h00, et les dimanches et jours fériés, de 7h30 à 22h00. Les usagers réservent leur déplacement par téléphone auprès de l'exploitant.

**ARTICLE 3** : La convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile-de-France au Syndicat Intercommunal du Bassin Chellois et des Communes Environnantes pour l'organisation et la mise en place de la desserte de niveau local telle que définie à l'article 2 de la présente délibération, est approuvée.

**ARTICLE 4** : La participation du STIF au financement de cette desserte de niveau local est de 38 848 €<sub>valeur 2009</sub> en année pleine ; elle est revalorisée chaque année en fonction de la hausse du barème harmonisé.

**ARTICLE 5** : La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 3 de la présente délibération.

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

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

  
Jean-Paul HUCHON

# Convention de délégation de compétence en matière de services de transport à la demande

## ENTRE :

Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41 avenue de Châteaudun à Paris (9<sup>ème</sup>), (n°SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2009 /                    du                    , ci-après désigné le « STIF »,

## D'UNE PART,

## ET

- Le Syndicat Intercommunal de Transport du Bassin Chellois et des Communes Environnantes (SITBCCE), ayant son siège en mairie de Chelles, Parc du Souvenir Emile Fouchard, 77500 CHELLES, et représenté par son Président, Monsieur Bernard GARNIER, en vertu de la délibération n°6/2009 du 8 juin 2009, ci-après désigné « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP »,

## D'AUTRE PART

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2007/0048 du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local,
- VU** la délibération du comité syndical n°6/2009 du 8 juin 2009;

## PREAMBULE

La présente convention s'inscrit dans le cadre de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, modifiée par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (AOP) par l'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 et par le décret du 10 juin 2005.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France, le STIF peut organiser des services de transports à la demande.

Conformément à l'article 1<sup>er</sup>-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 nouvelle délégation de compétence s'inscrit dans la continuité de celle consentie par le STIF au SITBCCE et signée des deux parties le 30 juillet 2007, dans une volonté d'améliorer l'offre de transport et de mieux répondre aux attentes des usagers.

Dans cette optique, la délégation de compétences consentie par le STIF à l'AOP a notamment pour objectif de favoriser l'adéquation entre l'offre et la demande de transport, de renforcer la qualité de service et de permettre une allocation des ressources plus proche des besoins locaux.

## **Titre I - DISPOSITIONS GENERALES**

### **Article 1- Objet**

La présente convention a pour objet de définir les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de transport à la demande, ainsi que les modalités juridiques et financières de cette délégation de compétence.

La délégation de compétence porte sur les services dont la liste figure à l'Article 5.1-. Elle n'emporte pas délégation de compétence sur l'ensemble du territoire de l'AOP. En cas de nouveaux services à créer, le périmètre de la présente délégation pourra être élargi par avenant.

Le STIF délègue à l'AOP les compétences définies à l'Article 5.2-. Ces compétences sont principalement de définir le contenu du service, d'en organiser la mise en œuvre et d'en désigner l'exploitant. Il est rappelé que compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert complet de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'Article 14-, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

### **Article 2- Durée**

La présente convention est conclue pour une durée de 3 ans à compter de sa date de notification par le STIF.

### **Article 3- Principes généraux**

#### **Article 3.1- Principe d'exclusivité de l'AOP**

Dans les limites fixées à la présente convention, et sauf dispositions législatives et réglementaires contraires, les compétences déléguées sont, pendant la durée de la présente convention, exclusivement exercées par l'AOP.

#### **Article 3.2- Principe de coopération et de transparence**

Les parties mettent tout en œuvre pour assurer une coopération et une transparence permanente dans l'exécution de la présente convention.

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion. Elle produit chaque année avant le 1<sup>er</sup> avril au STIF un rapport d'exercice des compétences déléguées conformément aux dispositions de l'Article 10-.

#### **Article 4- Droits et obligations du STIF**

Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, est garant de la politique Régionale des transports et en assure la cohérence.

- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le cahier des charges relatif à l'exploitation de services de transport à la demande figurant en Annexe I de la présente convention.
- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services.
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.
- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.
- En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :
  - participe au financement des services en fonction de critères d'éligibilité aux financements et de modalités définis au Titre II - de la présente convention,
  - contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP ses conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
  - étudie toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
  - propose des solutions en cas de différends avec les exploitants.

#### **Article 5- Droits et obligations de l'AOP**

##### **Article 5.1- Services faisant l'objet de la délégation de compétence**

En vertu de la présente convention, l'AOP est responsable de l'organisation du (des) service(s) de transport à la demande décrit(s) ci-dessous :

- Service destiné à desservir le territoire du bassin chellois constitué de 7 communes (Brou sur Chantereine, Chelles, Claye-Souilly, Courtry, Le Pin, Vaires sur Marne et Villevaudé),
- Service de transport complémentaire au réseau local de lignes régulières (ne fonctionnant que dans les plages horaires non desservis par les lignes régulières du réseau local APOLO7),
- Service à la demande, c'est-à-dire, fonctionnant sur inscription et réservation préalables,
- Service sans itinéraire ni horaire prédéfinis mais, dont l'origine et la destination du déplacement sont des points d'arrêts prédéfinis et matérialisés,
- Service assuré par 2 véhicule 9 places pouvant accueillir chacun un personne à mobilité réduite.

### **Article 5.2- Compétences déléguées**

L'AOP s'engage à assurer les compétences définies ci-dessous qui lui sont déléguées par le STIF :

- L'exploitation des services, soit directement en régie, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'AOP après mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'Article 5.3- et à l'Annexe I,
- Le financement des services, avec le concours du STIF,
- Le suivi et le contrôle de l'exécution des services en particulier dans le respect du cahier des charges annexé à la présente convention,
- L'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou de suppression d'offre de transport, ou de qualité de service selon les modalités fixées à l'Annexe I,
- Le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent,
- Mettre en œuvre l'adaptation des systèmes de validation télébillettiques aux évolutions des spécifications régionales.

Dans le cadre de ses relations avec le STIF, l'AOP s'engage en outre à :

- Informer le STIF de tout événement majeur concernant l'exécution du service susceptible d'avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- Etablir un rapport annuel détaillé au STIF sur l'exécution du présent contrat conformément à l'Article 10- et sur l'usage du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- Définir et mettre en œuvre une politique et des actions de communication et promotion des services délégués qui soit cohérente avec la politique de communication du STIF.

### **Article 5.3- Désignation de l'exploitant**

Pour l'exploitation des services pour lesquels elle a reçu délégation de compétence par la présente convention, l'AOP décide :

- soit d'exploiter le ou les service(s) en régie,
- soit de confier, par la signature d'une convention à durée limitée, l'exploitation du ou des service(s) à une entreprise ou une association désignée après une procédure de mise en concurrence.

Dans le second cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur et sous sa responsabilité, la procédure de passation de la convention d'exploitation. Dans ce cadre, elle s'engage à rechercher le meilleur rapport qualité/coût.

La convention passé entre l'AOP et le transporteur doit être transmise au STIF pour information. Sa durée ne peut excéder le terme de la présente convention.

## **Titre II - TARIFICATION ET FINANCEMENT DU SERVICE**

### **Article 6- Tarification applicable**

La tarification applicable aux services visés à l'Article 5.1- est la tarification francilienne. Les services sont accessibles avec les produits tarifaires suivants :

- Les forfaits d'une durée égale ou supérieure à une semaine : cartes Navigo (hebdomadaires et mensuelles) et Intégrale, cartes Imagine'R Scolaire et Etudiant, Forfait Gratuité Transport, forfaits Solidarité Transport (hebdomadaires et mensuels), Améthyste gratuité, carte Police.
- La carte Rubis,
- Les forfaits journaliers (Mobilis, Tickets jeunes WE) et les forfaits touristiques Paris Visite
- Les tickets t+.

Toute modification des règles tarifaires devra faire l'objet d'un avenant, sous réserve du respect des conditions techniques nécessaires à leur application.

L'AOP s'engage par ailleurs à ne pas appliquer de réductions, par rapport aux tarifs fixés, qui ne seraient pas mentionnées dans la présente convention.

La révision des tarifs spécifiques voyageurs est décidée annuellement par le STIF.

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

L'AOP adhère à la charte du système télébillettique NAVIGO, jointe en Annexe II de la présente convention, et s'engage à la respecter.

L'AOP mandate le STIF pour se faire représenter au sein des comités mentionnés dans la charte.

Elle s'engage en outre, à faire respecter la dite charte par toute personne, physique ou morale, qu'elle autorise à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système NAVIGO, en intégrant des dispositions en ce sens dans les contrats qu'elle passe avec ces personnes.

### **Article 7- Financement par l'AOP**

Sous réserve des dispositions de l'Article 8-, l'AOP supporte toute les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées : les contributions versées par l'AOP sont la contrepartie de la réalisation des services délégués, et notamment, des obligations de service public incombant à l'exploitant.

### **Article 8- Participation du STIF au financement du service**

Le STIF participe au financement des services qui satisfont les critères définis dans la délibération n° 2007/0048 de son Conseil du 14 février 2007.

Conformément aux modalités prévues à l'Article 2 de ladite délibération, la participation du STIF au financement du service de transport à la demande du SITBCCE s'inscrit dans la continuité de celle accordée dans la précédente convention de délégation de compétence susmentionnée. Elle est fixée à 38 848 €<sub>2009</sub> en année pleine.

La participation financière du STIF sera revalorisée chaque année en fonction de la hausse du barème harmonisé.

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

### **Article 9- Modalités de règlement de la participation du STIF**

La participation du STIF au titre de l'Article 8- est facturée par l'AOP à la fin de chaque trimestre. La facture est présentée par l'AOP au plus tard 45 jours après la fin de chaque trimestre.

Le 1<sup>er</sup> versement de la participation du STIF est conditionné à la notification par l'AOP au STIF de la date de mise en place du service de transport à la demande.

#### Domiciliation bancaire :

Banque de France

Titulaire : trésorerie de Chelles

Domiciliation : BDF Meaux

Code Banque	Code Guichet	N°Compte	Clé RIB
30001	00523	0000R050230	40

### **Titre III - INFORMATION ET CONTROLE**

#### **Article 10- Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées**

Le suivi financier a pour objet de contrôler l'évolution de la dépense de transport dans une approche globale du coût des services de transport collectif en Ile-de-France et dans l'éventualité d'un retour au STIF des compétences transférées au terme de la convention.

L'AOP établit annuellement le rapport d'exercice des compétences déléguées comportant au minimum les éléments suivants :

- Analyse détaillée de l'usage du service : résultats de validation des titres de transport pour les véhicules équipés de télébilletique, données statistiques alternatives sur la fréquentation, nombre moyen, médian, maximum et minimum de voyageurs par course,
- Evolution de l'offre de transport en nombre de services, kilomètres commerciaux parcourus, nombre de véhicules et de conducteurs en équivalent temps plein,
- Compte(s) financier(s) de l'exécution des services confiés au(x) transporteur(s) comportant, en produits, les contributions de l'AOP, les autres contributions publiques (RIF, STIF, CG, autre collectivité...), les autres produits d'exploitation, financiers ou exceptionnels ; en charges, les charges d'exploitation des services ; et plus généralement tout autre produit ou charge rattachable à l'exécution du service,
- Conditions d'exercice des compétences déléguées et difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées est présenté chaque année aux services du STIF. Seront annexés à ce document le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les exploitants.

#### **Article 11- Contrôle**

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire pour contrôler la bonne application de la présente convention et exiger de l'AOP qu'elle prenne toutes les mesures nécessaires pour que l'Exploitant remédie aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.



L'AOP s'engage à prévoir dans sa convention avec l'exploitant des dispositions permettant les contrôles et audits.

#### **Article 12- Evaluation de la délégation de compétence**

Une évaluation de la délégation de compétence sera effectuée à mi-parcours de la convention.

### **Titre IV - DISPOSITIONS DIVERSES**

#### **Article 13- Responsabilité**

L'AOP exerce sa mission d'autorité organisatrice de proximité sous son entière responsabilité à l'exception des conséquences pouvant être générées par les décisions tarifaires ou les modifications du cahier des charges ayant des incidences financières sur les conventions d'exploitation passées par l'AOP.

Elle fait son affaire et supportera toutes les conséquences financières en cas de recours contentieux pouvant être engagés à l'occasion de l'exercice par elle des compétences qui lui sont confiées par le STIF dans le cadre de la présente convention.

Elle informe le STIF de toute action engagée à son encontre dans ce cadre.

Le STIF ne pourra, en aucun cas, ni pendant la durée de la présente convention, ni après son expiration, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient de l'exercice par l'AOP des compétences qui lui sont déléguées.

#### **Article 14- Résiliation**

##### **Article 14.1- Résiliation pour faute**

En cas de fautes graves ou de manquements répétés de l'une des parties à une ou plusieurs de ses obligations contractuelles, l'autre partie peut décider, 15 jours après mise en demeure d'exécuter par lettre recommandée avec accusé de réception demeurée sans effet, de résilier la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts, dans le respect d'un préavis de 8 mois.

La défaillance de l'exploitant d'un des services de transport visés à l'Article 5.1- ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement. En effet, en cas de défaillance, il appartiendra à l'AOP d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service.

##### **Article 14.2- Résiliation amiable**

Dans les autres cas, les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts, dans le respect d'un préavis de 8 mois.

Durant ce préavis, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service.

#### **Article 15- Fin de la convention**

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les modalités de renouvellement éventuel de la délégation de compétence.

**Article 16- Litiges**

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Elles se réunissent dans un délai de 1 mois à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception.

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

Fait à \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

En double exemplaire,

Pour le STIF

Pour

La Directrice Générale

Le Président

Sophie MOUGARD

Bernard GARNIER

**TRANSPORT A LA DEMANDE DU BASSIN CHELLOIS  
ET DES COMMUNES ENVIRONNANTES  
« APOLO+ »**

**CAHIER DES CHARGES**

**VALANT CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES  
PARTICULIERES**

...

## **1 – Rappels : création en septembre 2007 d'un service de transport à la demande sur le bassin chellois, à titre expérimental, pour 28 mois.**

### **1.1 Un service justifié par la nécessité**

La création de ce service en septembre 2007 a été motivée par les éléments suivants :

- Un territoire contrasté et étendu

Le bassin chellois, constitué de 7 communes de Seine et Marne (Chelles, Vaires sur Marne, Brou sur Chantereine, Le Pin, Courtry, Villevaudé et Claye-Souilly), regroupe 83 000 habitants et s'étend sur plus de 6 600 hectares. En dehors des communes de Chelles, Vaires sur Marne et Brou sur Chantereine qui constituent le noyau urbain du bassin, les autres communes sont excentrées et séparées par des zones rurales. A titre indicatif, la distance parcourue par les bus de la ligne E, entre la gare routière de Chelles et la mairie de Claye-Souilly, est de 20 kilomètres.

- Des besoins non satisfaits

Au cours de ces 10 dernières années, le réseau APOLO7 a connu de nombreuses évolutions. Depuis les premiers comptages des titres de transport en 1998, les usagers ont bénéficiés de 25% d'offre en plus et la fréquentation a progressé de 40%. En mars 2005, le réseau a bénéficié d'une seconde restructuration afin de s'adapter aux nouvelles réalisations urbaines et à la réorganisation des établissements scolaires du bassin.

Les comptages de novembre 2005 ont révélé que le réseau APOLO7 assure 15 500 voyages par jour correspondant à une augmentation de plus de 10% par rapport aux comptages de 2003. Sa clientèle est fortement abonnée (81%) et constituée à 44% de scolaires.

Une enquête de besoins et de satisfaction réalisée en mai 2006 a mis en évidence une opinion globalement positive du réseau. Toutefois, des besoins de déplacement en transport en commun se font sentir en dehors des heures traditionnelles, notamment, le week-end et en soirée, besoins auxquels les lignes régulières ne peuvent pas répondre de manière satisfaisante et qui nécessitent la mise en place de solutions « sur mesure ».

- Une nécessité liée au développement durable

L'enjeu pour les collectivités locales est également de lutter contre le tout voiture en recherchant les alternatives permettant de répondre à des besoins de déplacements de plus en plus éparses dans l'espace et dans le temps.

### **1.2 Un cadre juridique particulier**

Le service de transport à la demande mis en place par le Syndicat Intercommunal de Transport de Bassin Chellois et des Communes Environnantes (SITBCCE) s'inscrit dans le cadre juridique suivant :

- l'article 38 de la loi du 13 août 2004 qui prévoit que :

- 1) sur les périmètres ou pour les services définis d'un commun accord, le STIF peut déléguer tout ou partie de ses attributions à des collectivités territoriales ou à leurs groupements, à l'exception de la politique tarifaire ;
- 2) les services de transport à la demande dérogent au décret de 1949 et ne sont donc pas soumis au principe de coordination.

- La délibération du conseil du STIF du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local qui prévoit que les autorités organisatrices de proximité doivent confier l'exploitation du service de transport à la demande à une entreprise après procédure de mise en concurrence.

### **1.3 Un service expérimental**

Toutefois, le SITBCCE a fait valoir sa volonté de mener une expérimentation lui permettant de tester le service en vraie grandeur sur son territoire.

Le candidat unique retenu a été la Société des Transports du Bassin Chellois (STBC) avec laquelle une convention d'une durée de 28 mois a été signée, soit du 1<sup>er</sup> septembre 2007 au 31 décembre 2009.

## **2- Poursuite au-delà de l'actuelle phase expérimentale**

Les arguments développés plus haut, relatifs à la justification de la création d'un tel service, sont toujours d'actualité. Par ailleurs, le service de transport à la demande APOLO+ a prouvé son efficacité pour les raisons suivantes :

### **2.1 Un service en progression constante**

Le service de transport à la demande APOLO+ a bénéficié de plusieurs campagnes d'information et de promotion. Le nombre de ses abonnés est en progression constante et 20% de ces derniers l'utilisent régulièrement.

Par ailleurs, la perception des usagers de ce service, recueillie soit par le biais de coupons d'enquête (« donnez-nous votre avis ... »), soit par les courriers reçus, s'avère très positive.

### **2.2 Un service répondant de mieux en mieux aux objectifs poursuivis**

#### **2.2.1 En termes de trafic**

On constate que pour l'année 2008, 1<sup>ère</sup> année pleine d'observation, 80% des objectifs prévisionnels de trafic ont été atteints pour le trafic de soirée, du lundi au samedi et 25% des objectifs prévisionnels pour le trafic des dimanches et jours fériés.

Pour le 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> trimestre 2009, les objectifs prévisionnels de trafic de soirée ont été atteints.

#### **2.2.2 En termes de taux de co-voiturage**

Le taux de co-voiturage moyen pour l'année 2008 s'établit à 1,7. Ce taux tend également à progresser en 2009 ; il était par exemple de 2,32 en juin 2009 (rappel des objectifs contractuels: un taux de co-voiturage de 3 pour les courses de soirée et de 2,3 pour les courses des dimanches et jours fériés).

Compte tenu de ce qui précède et afin de permettre au service APOLO+ de conforter son positionnement de service complémentaire au réseau de lignes régulières, il semble opportun de le maintenir au-delà de sa phase expérimentale.

Pour ce faire, par délibération en date du 8 juin 2009, le SITBCCE a décidé de solliciter auprès du STIF une nouvelle délégation de compétence et de lancer une procédure de mise en concurrence pour la poursuite du service APOLO+ au-delà de sa phase expérimentale.

### **3- Description du service de transport à la demande et fonctionnement à maintenir**

#### **3.1 Conditions générales d'exploitation**

##### **3.1.1 Principe général**

Le TAD APOLO+ est destiné à apporter un service complémentaire au réseau de lignes régulières aux périodes et dans les secteurs où l'on observe peu ou pas de possibilités de déplacements.

##### **3.1.2 Territoire desservi**

Le territoire desservi est celui du réseau local de lignes régulières APOLO7.

Ce territoire est le suivant :

## PLAN SUPPRIME CAR TROP LOURD

Le réseau APOLO7 est constitué de 5 lignes régulières :

- **Ligne A** (Chelles gare routière ↔ Chelles Rond Point des Sciences)
- **Ligne B** (Chelles gare routière ↔ Courtry Stade)
- **Ligne C** (Chelles gare routière ↔ Vaires sur Marne Paul Algis)
- **Ligne D** (Vaires sur Marne SNCF ↔ Villevaudé)
- **Ligne E** (Chelles gare routière ↔ Claye-Souilly Mairie)

Le service de TAD est destiné uniquement aux déplacements internes au bassin chellois.

### **3.1.3 Ayants droit**

Les ayants droit à ce service de TAD sont tous les habitants des 7 communes qui composent le bassin de transport ainsi que les « visiteurs », c'est à dire toutes les personnes résidant hors des 7 communes du bassin mais se déplaçant à l'intérieur de celui-ci, pour quelque raison que ce soit.

Ce service est ouvert à tous les usagers : scolaires (les enfants de moins de 11 ans devront être accompagnés d'un adulte), adultes et personnes âgées (avec ou sans handicap).

### **3.1.4 Description de la consistance et de la nature du service**

#### **➤ Points d'arrêts desservis**

Sont desservis, en origine et destination, tous les points d'arrêt du territoire du bassin dûment autorisés par le syndicat de transport et, en particulier, ceux du réseau de lignes régulières APOLO7.

Sont également desservis, en origine et destination, les points d'arrêt spécialement créés pour le service de transport à la demande APOLO+. Ces points d'arrêt dédiés se situent dans des secteurs peu ou pas desservis par les transports en commun. La liste de ces points d'arrêt est la suivante :

- Sur la commune de Chelles : « Piscine de Chelles », « Base Canoë-kayak », « Maison de la petite enfance », « Pierre Curie » et « Albert Sarraut »,
- Sur la commune de Vaires sur Marne : « Nouveau cimetière », « Marché » et « Base UCPA »,
- Sur la commune de Le Pin : « Chemin de la Croix ».

#### **➤ Jours et horaires de fonctionnement**

En dehors des horaires de desserte des lignes régulières du bassin de transport, le service APOLO+ répond aux objectifs suivants :

- 1) offrir une desserte de l'ensemble du territoire, les dimanches et jours fériés (hors 1<sup>er</sup> mai), de 7h30 à 22h00,
- 2) offrir une desserte de l'ensemble du territoire, en soirée, du lundi au samedi, de 20h00 à 23h00.

### **3.1.5 Matériel roulant**

Le service de TAD est réalisé par 2 véhicules 9 places de type « Renault Master ». Ces véhicules, acquis par le transporteur gestionnaire du service, deviendront propriété de la collectivité en cas de changement de gestionnaire.

### **3.1.6 Inscription, réservation et gestion des demandes**

#### **➤ Inscription**

L'utilisation du service est obligatoirement soumise à une inscription préalable gratuite auprès du gestionnaire. L'inscription s'effectue à l'aide d'un bulletin, lequel doit être retourné, par courrier, au gestionnaire, à l'adresse indiquée sur le formulaire.

Une carte personnalisée (dite carte d'abonnement) est alors délivrée gratuitement par le gestionnaire au client APOLO+ dans les meilleurs délais. Cette carte est nominative, elle permet l'ouverture du dossier et l'accès au service.

#### **➤ Réservation**

La réservation du service, également obligatoire, s'effectue auprès du gestionnaire.

Sous réserve d'un accord passé entre le gestionnaire du service et le gestionnaire de la gare routière de Chelles, les obligations relatives à l'inscription et à la réservation du service pourront s'effectuer auprès de RézoPlus Espace transports, accueil clients de la gare routière, gare de Chelles-Gournay, place du Grand Jardin, ouvert du lundi au vendredi, de 7h00 à 19h30, le samedi, de 9h00 à 12h30 et de 14h00 à 17h00, par téléphone au 01 64 21 89 90. Au cas où ce partenariat serait mis en place, le gestionnaire du service TAD APOLO+ devra prévoir les moyens de réservation en dehors des horaires d'ouverture de l'accueil RézoPlus Espace transports.

L'utilisation d'un logiciel spécialisé ne semble pas indispensable compte tenu du trafic prévisionnel décrit plus loin et du nombre de véhicules mis à disposition. En revanche, le développement d'une base de données informatisée est nécessaire pour gérer les réservations et optimiser l'utilisation d'APOLO+.

### ➤ **Etablissement d'un fichier clients et édition de statistiques**

Le développement d'une base de données informatique pour la gestion du fichier clients apparaît nécessaire au suivi précis de l'utilisation et du fonctionnement de ce service. La base de données sera complétée à chaque nouvelle demande de réservation de la part d'un client. Cette base prendra en compte les données suivantes :

- 1) Nom, Prénom de l'utilisateur,
- 2) Son adresse postale, son numéro de téléphone (fixe et portable), son adresse mail,
- 3) Le motif de son appel (inscription, réservation, information, autre,...),
- 4) Le titre de transport à disposition ou que la personne compte acquérir pour son déplacement en TAD,
- 5) L'origine et la destination du déplacement (parmi la liste des arrêts possibles),
- 6) La date et l'heure de prise en charge.

Ce fichier, qui sera déclaré à la CNIL, ne pourra pas être transmis à l'extérieur des services du gestionnaire du TAD et de la collectivité. Il permettra l'édition de statistiques.

Ces statistiques devront être trimestrielles et donner les indications suivantes :

- 1) Nombre de personnes transportées par minibus,
- 2) Catégories de personnes (scolaires, adultes, personnes âgées),
- 3) Motifs des déplacements (travail, loisirs, achats,...),
- 4) Jours, dates, heures des déplacements,
- 5) Origines et destinations des déplacements,
- 6) Nombre de refus et leur motif et, le cas échéant, si les personnes ont été redirigées vers une ligne régulière,
- 7) Nombre d'appels reçus par l'accueil du service et leurs motifs,
- 8) Kilomètres commerciaux réalisés,
- 9) Distance moyenne et durée du voyage,
- 10) Taux de co-voiturage,
- 11) Parmi les personnes inscrites, taux d'utilisation du service.

### ➤ **Garantie de non-concurrence avec le réseau principal de lignes régulières**

Le service de transport à la demande est complémentaire au réseau de transport local et ne peut être réservé à + ou - 30 minutes d'écart par rapport à l'horaire théorique des lignes desservant le bassin de transport. Les lignes concernées sont celles du réseau APOLO7, les lignes RATP 113, 312, 213, 421 et 211, la ligne CIF/STBC 13, la ligne TRA/VEOLIA 613, la ligne Seine et Marne Express 19, la ligne TVF 54.10). Par ailleurs, si l'origine-destination peut être assurée par ces mêmes lignes régulières, y compris avec une correspondance, le service de transport à la demande ne peut pas être réservé.



Compte tenu de ce cadre, toute demande qui pourra être satisfaite par les lignes régulières du bassin de transport sera systématiquement redirigée par l'agent en charge des réservations vers une de ces lignes régulières.

## **3.2 Qualité de service**

### **3.2.1 Délais de réservation**

Les réservations se font de la façon suivante :

- 1) pour les déplacements du dimanche, la réservation devra être faite au plus tard le samedi, à 17h ;
- 2) pour les déplacements des jours fériés, la réservation doit être faite au plus tard le jour ouvré précédent le jour férié en question, à 17h ;
- 3) pour les déplacements de soirée du lundi au samedi, la réservation doit être passée au plus tard le jour même du déplacement, à 17h.

### **3.2.2 Identité visuelle et Information voyageurs**

#### **➤ Identité visuelle**

Pour que le TAD soit facilement reconnaissable et identifiable par la clientèle, une identité visuelle a été créée. Celle-ci, compatible avec les exigences du Conseil Général de Seine et Marne qui intervient dans le financement du service, est déclinée sur la livrée des 2 véhicules assurant le service de TAD, la tenue du personnel et les supports d'information spécifiques à ce service (points d'arrêt, supports de communication papier et internet,...).

#### **➤ Information voyageurs**

Un plan de communication est mis en place et relancé périodiquement par le gestionnaire du service, après présentation de celui-ci, pour avis, au Syndicat Intercommunal de Transport du Bassin Chellois et des Communes Environnantes.

Ce plan de communication a pour but de mieux faire connaître le service pour conquérir la clientèle potentielle.

Cela se traduit par :

- la mise à disposition, notamment en gare routière et dans les lieux recevant du public, de toutes les informations relatives au service de TAD,
- une information voyageurs réalisée sur les poteaux d'arrêt du réseau APOLO7 et sur les points d'arrêt dédiés au service,
- une information voyageurs réalisée dans les bus, sur les affichages communaux et intercommunaux, dans les magazines des collectivités locales et sur leur site internet, afin de sensibiliser de nouveau la population à ce service.

### **3.2.3 Continuité du service et exigence de qualité**

#### **➤ Continuité du service**

L'exploitant est tenu d'assurer la continuité du service, quelles que soient les circonstances, sauf en cas de force majeure.

En cas de grève avec préavis réglementaire, l'exploitant doit prendre toutes les dispositions nécessaires visant à limiter la gêne occasionnée aux usagers.

L'exploitant recherche, avec la collectivité, les dispositions nécessaires à la mise en place d'un service de substitution.

Si, du fait de l'exploitant, la sécurité publique vient à être compromise par le mauvais état du matériel roulant, la collectivité peut prendre immédiatement, aux frais et risques de l'exploitant, les mesures nécessaires pour prévenir tout danger certain.

En cas d'insuffisance répétée, la collectivité peut mettre l'exploitant en demeure d'y remédier dans les délais fixés par l'expert qu'elle aura désigné et, à défaut d'exécution, la collectivité peut :

- soit faire assurer les remises en état ou le renouvellement des matériels défectueux aux frais de l'exploitant,
- soit résilier le contrat dans les conditions, formes et délais prévus par le présent cahier des charges.

### ➤ **Qualité de service**

Le transport des voyageurs doit être effectué dans les meilleures conditions de ponctualité, de confort, de propreté et de sécurité.

Le personnel assurant le service de TAD doit se montrer aimable et courtois. Il doit être reconnaissable par le port d'une tenue correcte et uniforme, complétée d'un insigne au nom et visuel d'APOLO+. Il sera tenu de faire respecter les règles d'utilisation du service de TAD, à savoir que les usagers non inscrits et/ou qui n'auraient pas préalablement réservés leur course ne pourraient pas être transportés.

Il devra également être en mesure de savoir renseigner les usagers sur le service APOLO+ mais aussi, sur le réseau APOLO7 et les lignes en correspondance.

Concernant l'état du matériel roulant et des installations utilisées : le gestionnaire en a l'entière responsabilité et s'engage à en assurer le bon état. Il s'engage, si besoin est, à renouveler les biens nécessaires à l'exécution du service de TAD.

## **4 - Economie globale du service**

### **4.1 Estimation du trafic**

#### **4.1.1 Estimation du trafic du dimanche**

Il est rappelé que le dimanche, seule la ligne A du réseau APOLO7 fonctionne (jusqu'à 20h30).

Si l'on reprend les estimations de juin 2007, avant la mise en œuvre de la phase expérimentale, le trafic potentiel du TAD pour le dimanche se situe à 150 voyages.

#### **4.1.2 Estimation du trafic de soirée**

Si l'on reprend également les estimations de juin 2007, le trafic potentiel du TAD en soirée, de lundi à samedi est d'une cinquantaine de voyages.

#### **4.1.3 Tableau récapitulatif d'estimation de trafic**

	Trafic prévisionnel journalier	Nbre de jour de fonctionnement par an	Trafic annuel			Voyages/Km	Taux de remplissage (1)	Sectionnement moyen (2)
			Nbre de courses	Km commerciaux	Km HLP			
<b>Dimanches et jours fériés</b>	150	61	4 000	37 149	10 614	0,34	2,0	2,7
<b>Soirées</b>	50	260	4 333	32 760	9 360	0,56	3,0	2,2

## 4.2 Niveau d'offre

	<b>Offre dimanches et jours fériés (hors 1<sup>er</sup> mai, hors été)</b>	<b>Offre de soirée lundi à samedi (hors été)</b>	<b>Cumul</b>
<b>Nombre de jours par an</b>	<b>61</b>	<b>260</b>	
<b>Horaires de fonctionnement</b>	<b>7h30 – 22h</b>	<b>20h – 23h</b>	
<b>Amplitude horaire</b>	<b>14h30</b>	<b>3h</b>	
<b>Heures de roulement</b>	<b>1769</b>	<b>1560</b>	
<b>Heures de travail (+10% de réserve)</b>	<b>2080</b>	<b>2288</b>	
<b>Equivalent temps plein (1600 heures)</b>	<b>1,30</b>	<b>1,43</b>	<b>2,73</b>
<b>Kilomètres annuels totaux parcourus</b>	<b>37 149</b>	<b>32 760</b>	<b>69 909</b>
<b>Dont kilomètres HLP</b>	<b>10 614</b>	<b>9 360</b>	<b>19 974</b>

## 4.3 Tarification

Afin de faciliter l'accès au nouveau service de TAD, la tarification adoptée est celle qui est en vigueur en région Ile de France (tarification francilienne), à savoir :

- Les forfaits d'une durée égale ou supérieure à une semaine : cartes Navigo (hebdomadaires et mensuelles) et Intégrale, cartes Imagine'R Scolaire et Etudiant, Forfait Gratuité Transport, forfaits Solidarité Transport (hebdomadaires et mensuels), Améthyste gratuité, carte Police.
- La carte Rubis,
- Les forfaits journaliers (Mobilis, Tickets jeunes WE) et les forfaits touristiques Paris Visite
- Les tickets t+.

Les personnes non munies de titre de transport devront acheter un ticket auprès du conducteur et le valider dans les mêmes conditions que lors d'un voyage habituel en bus. Les véhicules assurant le transport à la demande seront dotés de valideurs (pass sans contact et tickets).

## 4.4 Modalités de financement

L'exploitant du service de TAD APOLO+ adressera mensuellement à la collectivité une facture correspondant au 12<sup>ème</sup> du coût annuel du service prévisionnel. Il adressera à la fin de chaque trimestre une facture de régularisation correspondant aux kilomètres réellement parcourus.

La collectivité effectuera auprès des partenaires financiers (STIF et Conseil Général de Seine et Marne), conformément aux conventions signées respectivement avec ces

derniers, les demandes de versement des subventions venant alléger sa participation au coût de fonctionnement du TAD APOLO+.

c

## **5 – Désignation de l'exploitant**

Au-delà de sa phase expérimentale qui s'achève au 31 décembre 2009, le service de TAD APOLO+ que le Syndicat Intercommunal de Transport du Bassin Chellois et des Communes Environnantes (SITBCCE) veut maintenir, s'inscrit dans le cadre juridique suivant :

- L'article 38 de la loi du 13 août 2004 qui prévoit que :
  - 1) sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, le STIF peut déléguer tout ou partie de ses attributions à des collectivités territoriales ou à leurs groupements, à l'exception de la politique tarifaire.
  - 2) les services de transport à la demande dérogent au décret de 1949 et ne sont donc pas soumis au principe de coordination.
- La délibération du conseil du STIF du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local qui prévoit que les AOP doivent confier l'exploitation du service de TAD à une entreprise après une procédure de mise en concurrence.

Le SITBCCE étant entité adjudicatrice (dès lors qu'il a reçu délégation de compétence du STIF pour être opérateur de réseau), il lui est donc possible de lancer une procédure de mise en concurrence pour la poursuite du service de TAD APOLO+, procédure devant aboutir à l'attribution du marché de gestion du service à un gestionnaire à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, pour une durée d'un an renouvelable deux fois.

## **6- Modifications intervenant en cours de validité du marché de gestion du service de TAD APOLO+**

Toute modification substantielle, remettant en cause l'économie générale du service, fera l'objet d'un avenant au marché.

---

# **TRANSPORTS PUBLICS D'ÎLE-DE-FRANCE**

**\*\*\***

## **Charte du système télébillettique Navigo**

*/-/-/*

### **PREAMBULE**

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

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

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports, le STIF est garant de la sécurité et de l'interopérabilité de ce système tant vis à vis des éléments internes au système Navigo que vis à vis d'éléments externes (gestion d'interfaces avec d'autres systèmes billettiques non franciliens ou avec des services autres que le transport collectif). Pour cela en étroite collaboration avec les exploitants des réseaux de transports collectifs franciliens et Adhérents à la présente Charte, le STIF établit les règles communautaires fonctionnelles, techniques et de sécurité pour assurer le bon fonctionnement du système Navigo dont la mise en œuvre relève de la responsabilité des exploitants.

---

## CHAPITRE I – OBJET DE LA CHARTE

### Article 1 – Périmètre et caractéristiques du système Navigo <sup>1</sup>

Le système Navigo est le système d'information en charge de la gestion des Produits tarifaires télébillettiques de transports publics franciliens.

Comme tout système d'information, il correspond à un ensemble organisé de ressources (personnel, données, procédures, matériel, logiciel...) permettant d'acquérir, de stocker, de structurer, de superviser, de sécuriser, de transporter, de diffuser et de communiquer les informations billettiques, sous forme de textes ou de données codées, auprès des Adhérents à la présente Charte et des usagers des transports publics franciliens.

Le système Navigo se compose des éléments suivants :

- Les produits Navigo (matériels et logiciels), utilisés par les usagers :
  - tout "support Navigo", correspondant aux différents composants électroniques ou logiciels contenant les droits et titres de transport des usagers (exemple : passe Navigo) ;
  - tout équipement ayant pour fonction de lire, valider, vendre, contrôler, opérer une action de SAV sur un support Navigo ;
  - tout module de sécurité correspondant aux différents composants électroniques contenant les secrets Navigo, c'est-à-dire les clés de chiffrement de l'application télébillettique francilienne.
- Les différents systèmes informatiques et de télécommunications (matériels et logiciels) mis en œuvre et utilisés par les Adhérents et traitant des données Navigo (données usagers, données supports, données de validation, données de vente, données de contrôle, données de SAV, données de supervision...).
- Les référentiels d'interopérabilité de Navigo contenant les règles techniques et fonctionnelles communes de Navigo destinés à assurer l'interopérabilité :
  - le RCTIF ;
  - le RTTIF.
- Les moyens en personnels et les procédures pour :
  - les processus d'achat des différents produits Navigo (cartes et SAM) et des éléments des systèmes d'information et de télécommunication dédiés à Navigo ;
  - la mise en œuvre du système Navigo (spécifications, développements, recette) ;
  - l'exploitation et la maintenance des différents équipements et systèmes informatiques et de télécommunications Navigo ;
  - la gestion des opérations inhérentes au cycle de vie des supports et modules de sécurité Navigo (fabrication, personnalisation, transfert, stockage, distribution, utilisation, destruction) ;
  - le traitement des données à caractère personnel ;
  - la lutte contre la fraude (contrôle, mise en opposition...) ;
  - le traitement des évolutions du système Navigo.

---

<sup>1</sup> Navigo est une marque du STIF

---

## Article 2 - Objet

Afin d'organiser la sécurité et l'interopérabilité du système Navigo, la présente Charte fixe les modalités :

- de pilotage et de coordination du système Navigo (Chapitre II) ;
- de définition et d'application des règles d'élaboration et de mise en œuvre du système Navigo (Chapitre III) ;
- de contrôle du système (Chapitre IV) ;
- de traitement des incidents pouvant avoir une portée communautaire (Chapitre V).

## Article 3 - Définitions

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

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

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

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

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

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

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

Le RTTIF s'appuie sur les normes et standards en vigueur.

---

## **CHAPITRE II – MODALITES DE PILOTAGE ET DE COORDINATION DU SYSTEME Navigo**

### **Article 4- Le comité de sécurité Navigo et le comité d'interopérabilité Navigo**

Le comité de sécurité Navigo et le comité d'interopérabilité Navigo sont deux comités indépendants.

Le comité de sécurité Navigo est l'organe de pilotage et de coordination de la sécurité du système Navigo.

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

#### **4.1 – Constitution des comités**

##### **4.1.1 Composition**

Les membres des comités sont :

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

##### **4.1.2 Représentation des membres dans les comités**

Tout Adhérent à la Charte est membre des comités visés dans la présente Charte.

Le STIF, la RATP, la SNCF et l'association OPTILE désignent respectivement leurs représentants pour siéger dans chaque comité. Un seul et même représentant peut être désigné pour siéger aux deux comités. En cas de vacance, un nouveau représentant est désigné dans les meilleurs délais.

#### **4.2 – Missions du comité de Sécurité**

Le comité de sécurité a pour mission :

- d'évaluer les risques, et les besoins de sécurité du système Navigo ;
- de définir les règles minimales de sécurité du système Navigo ;
- d'évaluer et d'améliorer ces règles ;
- de gérer les incidents à portée communautaire.

#### **4.3 – Missions du comité d'interopérabilité**

Le comité d'interopérabilité a pour mission :

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

Le comité d'interopérabilité s'articule autour de deux commissions qui lui sont rattachées : commission RCTIF et commission RTTIF.



---

#### **4.4 – Organisation des comités**

Le STIF préside le comité de sécurité Navigo et le comité d'interopérabilité Navigo.

Chaque représentant des membres bénéficie d'une voix délibérative.

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

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

Les comités se réunissent au moins une fois par semestre. Ils se réunissent, en outre, sur convocation du STIF, éventuellement à la demande d'un des membres, et en cas de crise.

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

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

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

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

#### **Article 5 - Responsabilité des Adhérents à la Charte Navigo**

Les Adhérents :

- intègrent des dispositions relatives au respect des engagements et exigences de la présente Charte dans les contrats qu'ils passent avec toute personne, physique ou morale, pour l'autoriser de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre d'un élément du système Navigo ;
- communiquent au STIF le nom d'un interlocuteur unique pour les questions de sécurité d'une part et de l'interopérabilité d'autre part ;
- communiquent à chaque personne morale à qui ils confient, de quelque manière que ce soit, tout ou partie du système Navigo toutes les informations, tous les documents, renseignements et éléments existants qu'elles ont à connaître pour respecter les exigences de la présente Charte ;
- participent directement ou par l'intermédiaire de leur mandataire à la rédaction des documents techniques et fonctionnelles dont ils ont la responsabilité au sein des comités après décision desdits comités ;
- sont responsables des incidents à portée communautaire détectés dans leurs propres applications du système Navigo ou dans les applications du système Navigo par les personnes qu'ils ont autorisé 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.

- avertissent le STIF de tous incidents à portée communautaire mentionnés au point ci-dessus ;
- avertissent le STIF de tout projet d'évolution ayant un impact communautaire d'un élément du système Navigo, et de la date souhaitée de sa mise en œuvre ;
- facilitent le contrôle des Organismes de contrôle.

## **Article 6 - Rôle particulier du STIF**

Le STIF :

- préside les comités et décide en dernier ressort ;
- arrête la liste des membres des comités ;
- assure le secrétariat des comités (rédaction et envoi des convocations et des ordres du jour, réservations des salles de réunion, rédaction et envoi des comptes-rendus de réunion...) ;
- détient les noms des Adhérents à la présente Charte, et le contrat contenant leur engagement d'adhérer à la Charte;
- détient les versions officielles successives de l'ensemble de la documentation communautaire de gestion de la sécurité et de l'interopérabilité du système billettique Navigo et assure leur diffusion aux membres dans le respect des règles de confidentialité établies ;
- rédige les documents communautaires qui sont sous sa responsabilité et approuve l'ensemble des documents communautaires ;
- contrôle ou fait contrôler le respect des règles minimales de sécurité, la bonne application du RCTIF et du RTTIF par les Adhérents (plan de contrôles programmés, contrôles spécifiques en cas d'incidents à portée communautaire) ;
- si nécessaire, se fait assister d'experts ;
- déclenche le « Plan d'Urgence » en cas d'incident à portée communautaire (article 13).

---

## **CHAPITRE III – MODALITES DE DEFINITION ET D'APPLICATION DES REGLES D'ELABORATION ET DE MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME Navigo**

### **Article 7 – Définition des règles de Sécurité du système Navigo**

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

#### **7.1 – Cahier des « Exigences minimales de sécurité »**

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

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

Le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » du système Navigo est défini et validé par le Comité de sécurité Navigo. Il constitue le document de référence en matière de sécurité.

Une première version du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » a été élaborée par le STIF en collaboration étroite avec RATP, SNCF et OPTILE en 2002. Elle a permis de mettre en œuvre le système Navigo sur la base d'outils et de procédures assurant la bonne gestion de sa sécurité.

Ce Cahier des « Exigences minimales de sécurité » sera amené à évoluer pour s'adapter aux nouveaux besoins ou aux nouvelles contraintes du système Navigo. Toute évolution est réalisée sous l'égide du Comité de Sécurité Navigo qui peut décider de créer un groupe de travail spécifique composé par les membres du comité de sécurité et dont l'objet vise à préparer le cadre de ces évolutions.

Ce document est diffusé par le STIF aux membres du comité de sécurité, et transmis, au moins pour partie, par ceux-ci, sous leur responsabilité, aux personnes ayant à en connaître et qu'ils ont chacun autorisées à participer à la mise en œuvre du système télébillettique Navigo.

Il en va de même de chaque nouvelle évolution ultérieure.

#### **7.2 – Application des règles de sécurité du système Navigo**

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

Les « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » constituent une description des règles et des procédures internes de mise en œuvre du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » par chaque Adhérent à la présente Charte. Elles sont établies en tenant compte du périmètre d'activité de l'Adhérent.

Toute évolution des « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » relève de la responsabilité de chaque Adhérent.

Chaque Adhérent remet au STIF, à titre confidentiel, ses propres « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo », et celles des personnes qu'il a

---

autorisées à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du Système Navigo. Certains documents, en raison du niveau élevé de confidentialité ne peuvent être remis au STIF, ils seront consultables lors des contrôles prévus dans la présent Charte. Toutefois chaque Adhérent indiquera dans ses « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » la liste de l'ensemble des documents non remis.

Il en va de même de chaque nouvelle version.

### **7.3 - Délai d'entrée en vigueur des décisions**

Les décisions prises par le Comité de Sécurité en matière d'évolution du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » sont applicables dans un délai fixé par le Comité de Sécurité à partir des plannings de déploiement proposés par les membres du Comité incluant la rédaction des évolutions des « Spécifications opérationnelles de Sécurité du système Navigo ».

Pendant le délai précité accordé aux Adhérents, les « Spécifications opérationnelles de Sécurité du système Navigo » antérieures restent en vigueur.

## **Article 8 – Définition des règles d'interopérabilité du système Navigo**

Le système Navigo est un système interopérable, ouvert et évolutif.

### **8.1 - Périmètre de l'interopérabilité Navigo**

L'interopérabilité Navigo s'articule autour :

- Du Référentiel Commun Télébillettique Île-de-France (le RCTIF) :  
Ce référentiel est constitué par les spécifications techniques d'interopérabilité des équipements Navigo et des supports. Elles ne portent que sur les spécifications techniques du dialogue équipement – support. Elles se limitent aux exigences techniques d'échanges sécurisés de données entre le support sans contact et l'équipement de lecture. Elles ne concernent donc pas le fonctionnement intrinsèque de l'équipement.
- Du Référentiel Traitement Titres d'Île-de-France (le RTTIF) :  
Le RTTIF décrit règles communes de traitements des données Navigo et notamment :
  - le codage des contrats, des profils sur les supports ;
  - le traitement des supports lors des opérations de validation et de vente ;
  - le format des listes de données échangées entre les différents systèmes ;
  - les spécifications techniques des supports répondant aux exigences fonctionnelles définies par le STIF.

### **8.2 - Produits télébillettiques concernés par le RCTIF**

Les produits Navigo sont dans leur ensemble concernés par le RCTIF.

La conformité au RCTIF des produits, proposés par les industriels aux Adhérents, est contrôlée par des Organismes de contrôle indépendants avant leur mise en service, dans les conditions définies aux articles 11 et 12 et selon les principes suivants :

- en cas de contrat de mise au point d'un produit avant fabrication pour le compte d'un Adhérent, le contrôle de conformité au RCTIF s'effectue dès la mise au point du produit et avant sa fabrication en série voire, au plus tard, avant sa première mise en service ;
- en cas d'achat de produits existants (mis préalablement sur le marché), toute commande d'un Adhérent ne concerne que des produits conformes RCTIF.

---

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

Le STIF tient à disposition des membres des comités mentionnés à l'article 4 de la présente Charte la liste des produits agréés RCTIF que lui a communiqué le (ou les) Organismes de contrôle et les informe de tout nouvel agrément.

### **8.3 – Elaboration du RCTIF**

Les spécifications techniques d'interopérabilité du RCTIF sont rédigées par le Comité d'Interopérabilité et plus particulièrement la Commission RCTIF.

Les autres parties du RCTIF sont élaborées par le STIF, en collaboration avec le Comité d'Interopérabilité.

### **8.4 - Evolution du RCTIF**

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

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

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

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

### **8.5 – Elaboration du RTTIF**

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

### **8.6 - Evolution du RTTIF**

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

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

### **8.7 - Validation et suppression des versions du RCTIF/RTTIF**

Sans préjudice des stipulations des articles 8.1 à 8.7, toute nouvelle version du RCTIF et/ou du RTTIF est validée selon le processus suivant :

---

1<sup>ère</sup> étape : la commission RCTIF/RTTIF rédige la nouvelle version pour tout ou partie selon l'évolution envisagée ;

2<sup>ème</sup> étape : le Comité d'Interopérabilité étudie et valide le document, en établissant une liste des implications techniques ;

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

4<sup>ème</sup> étape : le Comité d'Interopérabilité analyse les commentaires communiqués par ses membres, amendent au besoin le document objet des travaux et valide ce dernier document ;

5<sup>ème</sup> étape : le STIF diffuse le document validé.

### **Article 9 – Application des règles d'interopérabilité du système Navigo**

La mise en œuvre des stipulations de la présente Charte, du RCTIF, du RTTIF nécessite la mise en œuvre d'actions spécifiques par les Adhérent et notamment :

- en intégrant dans leurs marchés les obligations découlant de la présente Charte et les exigences techniques du RCTIF et du RTTIF ;
- en installant et ne mettant en service que des unités de produits conformes au RCTIF ;
- en vérifiant la bonne prise en compte des exigences techniques du RTTIF par les systèmes mis en œuvre par la validation des spécifications et par la prononciation de la recette de chaque système.  
Au travers de cette procédure, les Adhérents sont responsables du respect des règles d'interopérabilité du RTTIF par leurs fournisseurs.
- en exploitant chaque unité de produit dans le respect de la conformité au RCTIF et au RTTIF : à savoir, maintenir conforme le produit dans le respect des exigences d'interopérabilité ;

et plus particulièrement pour le RCTIF :

- en respectant les règles du RCTIF en matière de consultation de fournisseurs telles qu'elles figurent en annexe : toute autre spécification particulière à un ou plusieurs Adhérent(s) n'entre pas dans le cadre du RCTIF et entre uniquement dans le processus d'achat spécifique à chaque Adhérent ;
- en demandant à leurs fournisseurs :
  - soit, en cas de mise au point préalable de prototype, de faire contrôler la conformité des produits de télébillettique dès leur mise au point et de fournir le certificat de conformité au RCTIF ;
  - soit, en cas d'achat de produits finis de fournir, préalablement à la mise en service, un certificat de conformité au RCTIF en vigueur ;
  - de respecter l'ensemble des contrôles qui permettent de constater l'état de conformité au RCTIF ;
- en respectant les décisions de contrôle de conformité au RCTIF selon les conditions suivantes :
  - la décision afférente au contrôle de conformité d'un produit est opposable à chaque Adhérent ayant mis en service ledit produit. Chaque Adhérent est responsable devant le STIF du bon traitement des évolutions assurant la

- 
- conformité au RCTIF du produit qu'il a mis en service et ce même si un autre Adhérent utilise ce même produit ;
- la décision de conformité d'un produit doit être obtenue par l'Adhérent avant toute mise en service dudit produit ;
  - en respectant toute décision de retrait de la conformité d'un produit dès qu'ils en ont été avertis, à savoir :
    - en n'achetant plus, dans le futur, des unités du produit, objet du retrait, pour l'utilisation télébillettique en Île-de-France,
    - en vérifiant si les unités du produit qu'ils ont acquises antérieurement à la décision de retrait de conformité, sont bien conformes,
    - en n'utilisant plus les unités du produit qui se seraient avérées non conformes, suite aux vérifications effectuées après le retrait ;
  - en permettant l'accès le plus large à tout élément technique ou document lors de la visite de l'Organisme de contrôle mandaté par le STIF en cas de procédure de contrôle.

---

## CHAPITRE IV – MODALITES DE CONTROLE DU SYSTEME

### Article 10 - La responsabilité du contrôle

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

- d'une part pour le contrôle des éléments relatifs à la sécurité Navigo ;
- d'autre part pour le contrôle des éléments relatifs à l'Interopérabilité Navigo au titre du RCTIF.

### Article 11 - Organismes de contrôle

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

- d'effectuer des contrôles chez les Adhérents ou chez toute personne morale à qui un Adhérent a confié, de quelque manière que ce soit, la fourniture de tout ou partie du système Navigo à la demande du STIF, tant pour des problématiques de sécurité que d'interopérabilité ;
- au regard du RCTIF :
  - de contrôler la conformité des produits qui lui sont transmis ;
  - d'instruire les demandes dans un délai maximum de 3 mois ;
  - de déclarer, en cas de contrôle positif, le produit conforme.

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

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

Le STIF communique, pour avis simple, aux comités mentionnés à l'article 4 de la présente Charte la liste des Organismes de contrôle désignés.

### Article 12 – Portée des contrôles

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

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

Pour le contrôle portant sur le respect des exigences minimales de sécurité, chaque début d'année civile, le STIF établit un plan des contrôles à réaliser chez les Adhérents.

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

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



---

## **CHAPITRE V – MODALITES DE TRAITEMENT DES INCIDENTS A PORTEE COMMUNAUTAIRE**

### **Article 13 - Le « Plan d'Urgence »**

En cas d'incident à portée communautaire, désigné ci-après « Incident », le STIF déclenche un « Plan d'Urgence », et en fonction de l'Incident soit le Comité de Sécurité soit le Comité d'interopérabilité se transforme en Cellule de Crise et s'adjoit toutes les compétences requises pour régler le problème, notamment en convoquant le (ou les) Adhérent(s) concerné(s).

### **Article 14 – Contrôles spécifiques en cas d'incident à portée communautaire**

Indépendamment de la solution qui aura pu être trouvée en Cellule de Crise, le STIF peut déclencher un contrôle chez l'Adhérent et chez toute personne morale à qui il a confié, de quelque manière que soit, la fourniture de tout ou partie du système Navigo et pour laquelle cet Adhérent est responsable dans les conditions arrêtées à l'article 5 de la Charte. Ce contrôle s'effectue, en une ou plusieurs visite(s) de l'Organisme de contrôle mandatée par le STIF, avec préavis de 48 heures minimum et obligation de l'Adhérent de nommer un interlocuteur pour permettre à l'Organisme de contrôle d'être accueilli et d'assurer sa mission.

L'Organisme de contrôle devra rendre compte de l'Incident auprès du STIF, de l'Adhérent contrôlé et de la Cellule de Crise, en rapportant :

- les causes et conséquences de l'Incident ;
- le niveau de gravité de l'Incident :
  - mineur. Un Incident est mineur lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) sans nuire à son exploitation.  
Un grand nombre d'Incidents mineurs peut être considéré comme un Incident majeur ;
  - majeur. Un Incident est majeur lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) en nuisant à son exploitation sans la bloquer.  
Un grand nombre d'Incidents majeurs peut être considéré comme un Incident bloquant ;
  - bloquant. Un Incident est bloquant lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) en bloquant son exploitation ;

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

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

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

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

---

## Article 15– Le traitement des Incidents

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

- 1<sup>ère</sup> étape : le traitement des Incidents est déclenché suite à la demande d'un (ou des) membre(s) du Comité concerné ;
- 2<sup>ème</sup> étape : le Comité concerné demande des explications à l'Adhérent ou aux Adhérents concerné(s) par l'Incident ;
- 3<sup>ème</sup> étape : le Comité concerné examine les explications fournies et/ou constate la non-transmission des explications demandées et décide :
- de poursuivre le processus,
  - ou de clore l'Incident ;
- 5<sup>ème</sup> étape : si le comité décide de poursuivre le processus, le STIF diligente un Organisme de contrôle pour effectuer un contrôle sur les produits et les installations au niveau des éléments concerné(s) et à effectuer des préconisations ;
- 6<sup>ème</sup> étape : si les résultats du contrôle font ressortir que le (ou les) Adhérent(s) est (sont) à l'origine de l'Incident, le STIF le (ou les) met en demeure de respecter les exigences de contrôle dans le cadre des préconisations de l'Organisme de contrôle, et selon les délais fixés par le STIF et établis sur la base des délais préconisés par l'Organisme de contrôle ;
- 7<sup>ème</sup> étape : en cas de non-exécution des préconisations dans les délais fixés par le STIF, ce dernier appliquera les sanctions prévues à l'article 20 de la présente Charte.

---

## CHAPITRE VI – DISPOSITIONS DIVERSES

### Article 16 - Confidentialité

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

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

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

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

### Article 17 - Protection des données à caractère personnel

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

### Article 18 – Marque RCTIF

#### 18.1 – Propriété de la marque

Le STIF est titulaire et propriétaire des marques :

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

#### 18.2 - Utilisation de la marque par les Adhérents

---

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

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

### **Article 19 - Propriété et utilisation des documents de sécurité et d'interopérabilité.**

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

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

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

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

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

### **Article 20 - Sanctions**

Le STIF peut faire cesser, avec effet immédiat, l'exploitation de tout produit ou système à l'origine d'un incident bloquant conformément aux articles 14 et 15.

En cas de désaccord entre le STIF et l'un des Adhérents, il sera fait application des dispositions, relatives au règlement amiable des conflits, prévues dans les contrats relatifs aux modalités d'exploitation des services de transport conclus entre le STIF et les Adhérents.



**Délibération n° 2009/1032**  
**Séance du 9 décembre 2009**

**SCHEMA DIRECTEUR D'INFORMATION VOYAGEUR**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,
- VU** les articles R 2334-10 à 2334-12 et R 4414-1 à R 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** la délibération n°2007/0222 du 6 juin 2007 relatives aux orientations pour un Schéma Directeur d'Information voyageur,
- VU** le rapport n°2009/1032 ;
- VU** les avis de la commission de la qualité de service du 1<sup>er</sup> décembre 2009 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 7 décembre 2009 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** La « Charte des supports et contenus » du Schéma Directeur d'information voyageur, jointe en annexe, est approuvée.

**ARTICLE 2 :** sont attribuées les subventions suivantes :

Au bénéfice de la SNCF un montant de 28 950 000 € ainsi répartis

- Infogare ligne C : 7 300 000 €
- Infogare lignes N et U : 4 900 000 €
- Infogare lignes E et P : 6 300 000 €
- Infogare ligne H Ermont : 1 100 000 €
- Infogare ligne H Monsoult : 1 100 000 €
- Infogare lignes A et L : 5 500 000 €
- Evolutions logiciel SI Infogare : 2 300 000 €
- Amélioration de la sonorisation des gares : 450 000 €

Au bénéfice de CSO

- SAEIV réseau de Montesson : 1 409 400 €

Au bénéfice de Véolia Transport Montesson Les Rabaux

- SAEIV réseau Montesson : 2 111 550 €

Au bénéfice de Véolia Transports IDF

- Evaluation SAEIV Montesson et CSO : 100 000 €

La Directrice Générale est autorisée à signer les conventions de financement afférentes, jointes en annexe.

**ARTICLE 3 :** Le dispositif d'accès aux données du Système d'information multimodale (SIM) du STIF, comprenant les deux modèles de conventions de licence-type, est approuvé.

La Directrice Générale est chargée d'élaborer et de tenir à jour le catalogue des données concernées par le dispositif, et de fixer et de tenir à jour les montants (part fixe et part variable) de la redevance prévue, sur la base des coûts réels pour le STIF de la mise à disposition des données.

La Directrice générale est autorisée à signer, dans le cadre et le respect de ce dispositif, les conventions de licences particulières avec les tiers sollicitant l'accès à ces données, jointes en annexe.

**ARTICLE 4 :** Les orientations pour la mise en œuvre du Schéma Directeur de l'information voyageur jointes en annexe sont approuvées.

**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

## **ANNEXE 2 A LA DELIBERATION 2009/1032**

### **APPROUVANT LE SCHEMA DIRECTEUR DE L'INFORMATION VOYAGEUR**

#### **CONVENTIONS DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF**

##### **TRANSILIEN**

Evolutions fonctionnelles du système d'information Infogare

Déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Lignes A et L

Déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – ligne C

Déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – lignes E et P

Déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – ligne H axe Ermont

Déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – ligne H axe Luzarches

Déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – lignes N et U

Amélioration des points d'information voyageurs Ile-de-France

##### **VEOLIA**

Information voyageur VEOLIA TRANSPORT Ile-de- France

Information voyageur SAEIV CSO Poissy

Information voyageur SAEIV VEOLIA TRANSPORT Montesson Les Rabaux



## **CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF**

-----

### **EVOLUTIONS FONCTIONNELLES DU SYSTEME D'INFORMATION INFOGARE**

-----

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



## ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9<sup>e</sup>, 41 rue de Châteaudun, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération n°..... XX/XX/XXXX, dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

## ET :

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

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

d'autre part,

## PREAMBULE

L'application Infogare est le média principal d'information de la clientèle en Ile-de-France. Conçue il y a une vingtaine d'années, cette application, grâce au financement du STIF, sera bientôt présente dans 315 gares en Ile-de-France, mettant un terme au déploiement du projet d'Infogare NG.

Il convient de rappeler, que sur le plan fonctionnel, Infogare a quatre missions majeures :

- produire de l'information : l'algorithme recalcule les horaires modifiés en fonction des aléas de la circulation des trains
- diffuser de l'information en gare à la clientèle, sous forme de texte sur des écrans, et dans certains cas sous forme sonore
- servir de messagerie interne pour diffuser l'information à tous les niveaux de la chaîne, depuis le COT (Centre Opérationnel Transilien), jusqu'à la gare
- alimenter et enrichir d'autres systèmes d'informations destinés à la clientèle (Internet, téléphones portables).

Cette application ne peut cependant plus répondre aux besoins émergents notamment du SDIV tels que l'affichage de données d'autres transporteurs. Transilien propose, parmi les nombreux axes d'évolution pour accompagner et renforcer l'effet induit par l'arrivée d'une nouvelle génération d'écrans plus lisibles, plus clairs, plus complets que ceux d'aujourd'hui, de retenir les suivants :

- **Axe 1** : création d'un tableau d'affichage des horaires en gare qui n'oblige plus le client à connaître la destination finale du train pour faire son choix : c'est une information plus simple dans sa conception
- **Axe 2** : création d'un tableau d'affichage d'information sur des modes de transport complémentaires à Transilien (autres RER, bus, métro, TRAM...) et permettant une prise en charge des clients de bout en bout dans la succession des transports en commun : c'est une information plus complète dans sa diffusion
- **Axe 3** : amélioration du processus de création et de diffusion de l'information conjoncturelle en cas de perturbation : c'est une information plus rapide dans sa diffusion.

Le projet consiste à faire évoluer le système d'Information Infogare afin de :

- **faciliter l'accès au train pour les voyageurs prenant le train dans les gares complexes et à forte affluence,**
- **faciliter l'accès au train aux voyageurs occasionnels,**
- **fournir en gare, aux clients en situation d'intermodalité, de l'information sur les autres modes de transport en « correspondance »**
- **améliorer l'information conjoncturelle en situation perturbée.**

Pour mettre en œuvre les préconisations du SDIV, la SNCF propose de faire évoluer le Système Infogare de manière à permettre:

- la création d'un tableau d'affichage novateur dans sa conception pour rendre l'accès au train plus facile dans les gares complexes
- la création de 4 tableaux d'affichage pour améliorer la multimodalité en diffusant l'information horaire du mode ferré lourd, du mode routier, l'information conjoncturelle et l'état du trafic des modes présents sur un pôle multimodal.
- une diffusion plus rapide, plus fiable de l'information conjoncturelle en situation perturbée.

Par ailleurs, la SNCF s'engage à ce que les évolutions fonctionnelles du système d'information Infogare se fasse avec des niveaux de service et de qualité au moins égaux à ceux actuels.

De plus, afin d'évaluer les contraintes posées par le respect de certaines préconisations du SDIV, Transilien s'engage à appliquer à titre expérimental les recommandations du SDIV pour les aspects pour lesquels ces supports d'information dynamique ne répondent pas intégralement en l'état.

Deux gares, pour mener ces expérimentations seront choisies par le STIF et la SNCF parmi les 104 gares du programme de déploiement d'écrans.

Le champ de cette expérimentation concernera dans les halls et les accès :

- les écrans « prochains passages » (page 375, fiche 18)
- les écrans « arrêts desservis » (page 389, fiche 21).

et sous réserve de l'obtention de la subvention concernant les Evolutions Fonctionnelles du SI Infogare, le champ de l'expérimentation sera élargi aux :

- écrans « prochains passages de train des AUTRES TRANSPORTEURS» (page 375, fiche 18),
- écrans « prochain passages de bus » (page 158, fiche 18),
- à l'écran « d'informations conjoncturelles », hors écran « état du trafic ».

Les numéros de page et de fiche font référence au document d'application du SDIV : la Charte des Supports et des Contenus (édition oct2009)

Pour l'écran d'horaires bus ou train des autres transporteurs, le projet est tributaire de la fourniture de la documentation, de l'accès aux données (au format SIRI) par les partenaires, et du respect de leurs engagements quant au planning indicatif pour la mise en œuvre de l'expérimentation.

Les résultats de ces expérimentations seront partagés avec le STIF afin de mesurer les conséquences techniques et financières et l'évaluation auprès de la clientèle.

La Commission Qualité de service, dans sa séance du \_\_\_\_\_ 2009, puis le Conseil du STIF dans sa séance du \_\_\_\_\_ 2009 ont approuvé le projet présenté.

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

## **EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **ARTICLE 1 – OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION**

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions techniques et financières selon lesquelles est réalisé et financé le projet « Evolutions fonctionnelles SI Infogare » inscrit au contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF pour la période 2008-2011 et pour une période d'un an supplémentaire jusqu'en 2012.

La présente convention définit un coût de 2 323 k€ HT (euros courants) sur lequel le Bénéficiaire s'engage, dans la limite des éléments descriptifs du projet définis dans l'article 2 ci-après. La présente convention définit également les engagements des financeurs.

### **ARTICLE 2 – DESCRIPTION DU PROJET ET CALENDRIER DE REALISATION**

#### **2.1. OBJECTIFS**

L'objectif de ce projet est de réaliser les développements informatiques permettant à terme d'équiper l'ensemble des gares pourvues d'Infogare, en prenant en considération la consistance de l'offre en transport en commun de chacun des sites (présence ou non d'une gare routière, d'autres modes ferrés, prise en compte de l'architecture de la gare...).

## **2.2. CONTENU DU PROJET**

La finalité de ce projet est de réaliser les développements informatiques d'Infogare permettant, dans le cadre du futur contrat, de déployer ces nouveaux produits d'information dans les gares. Pour mener à bien ce projet, la SNCF réalisera les expérimentations décrites dans le préambule.

Ces expérimentations s'inscriront en terme de contenu et de délai dans la perspective de répondre aux quatre objectifs annoncés ci-dessus.

Les expérimentations n'ont pas vocation à être pérennes, elles seront remplacées par l'application informatique définitive telle qu'issue de ce projet.

Le détail estimatif des trois axes de développement des fonctionnalités logiciel figure en annexe 1

- améliorer l'accès au train dans les gares complexes (PIGD)
- développer l'information multimodale (TIM)
- améliorer la qualité de l'information en situation perturbée (Info conjoncturelle).

## **2.3. CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DU PROGRAMME**

Le calendrier prévisionnel de livraison du projet d'évolution d'Infogare » s'inscrit sur la période 2008-2012 qui correspond à celle du Programme Quadriennal d'Investissements contractualisé entre le Bénéficiaire et le STIF pour la période 2008-2011.

La durée prévisionnelle de réalisation du projet est fixée à 24 mois à compter de la mise en place de l'ensemble des subventions de ce programme par le STIF.

Le respect de ce planning est conditionné par la fourniture, par les partenaires, de la documentation informatique, des données au format SIRI et de l'accès à ces données dans une architecture informatique stable, fiable, maintenue et surveillée. Le délai de fourniture est évalué à deux mois et demi par rapport au début des études préliminaires.

Le planning prévisionnel figure en annexe 2.

## **ARTICLE 3 – MAITRISE D'OUVRAGE DE LA SNCF**

Le Bénéficiaire assurera la mission de maîtrise d'ouvrage visant à la réalisation du programme des « évolutions fonctionnelles d'Infogare », objet de la présente convention (Directeur d'Opération : Monsieur Thierry Joubert SNCF – Transilien.)

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

Le Bénéficiaire assume, en tant que maître d'ouvrage du programme, l'entière responsabilité de l'ensemble des phases du projet.

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

l'exploitation des installations pour s'exonérer des engagements auxquels il a souscrit au titre de la présente convention.

Le Bénéficiaire assume par ailleurs l'entière responsabilité de la pérennité des développements informatiques dont il est propriétaire pendant la durée de la convention.

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

#### **ARTICLE 4 – COUT DU PROGRAMME**

Les dépenses afférentes à l'ensemble du projet « d'évolutions fonctionnelles d'Infogare » sont évaluées à 2 323 k€ exprimés en euros courants hors taxe.

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

#### **ARTICLE 5 – FINANCEMENT DU PROJET**

##### **5.1. PLAN DE FINANCEMENT DU PROJET**

Le plan de financement du projet de « d'évolutions fonctionnelles d'Infogare » est le suivant :

<b>DEMANDE DE SUBVENTION</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>TOTAL PROJET</b>
<b>Dépenses prévisionnelles constants K€ CE 06/2008</b> €	<b>610</b>	<b>950</b>	<b>629</b>	<b>2 247</b>
<b>Dépenses prévisionnelles courants K€</b> €	<b>628</b>	<b>1008</b>	<b>687</b>	<b>2 323</b>

##### **5.2. PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DU PROJET**

La subvention maximale et non révisable à la hausse d'un montant de 2 300 k€ HT est allouée par le STIF au Bénéficiaire, qui fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien des installations faisant l'objet des investissements de la présente convention.

Une autorisation de programme de 2 300k€ HT est ouverte à cet effet par le STIF.

Les prévisions d'appels de fonds sont :

2010 : 628K€  
2011 : 1008K€  
2012 : 687K€

Dans l'hypothèse où l'administration fiscale exigerait que soit appliqué à la subvention le régime de la TVA, les modalités de poursuite de ce programme seront examinées par les parties dans le cadre du comité de suivi des investissements du contrat d'exploitation STIF/SNCF.

## **ARTICLE 6 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX**

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

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

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

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

## **ARTICLE 7 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES TRAVAUX**

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

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

## **ARTICLE 8 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

### **8. 1. DEMANDES DE VERSEMENT**

Nonobstant les dispositions des articles 6 et 7 ci-dessus, cette subvention fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur demande du Bénéficiaire et pour chacune des tranches correspondant aux phases du programme engagées, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% du montant total de tranche correspondant à la phase du programme subventionnée par le STIF allouée pour la réalisation de la totalité de phase du programme engagée au vu de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux ;

- le versement d'acomptes intermédiaires, dans la limite de 75 % du montant total de la tranche de la subvention correspondant à la phase de travaux en cours de réalisation sera subordonnés à :
  - la sollicitation du Bénéficiaire
  - un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (selon les phases de conduite de projets informatiques : études préliminaires, spécifications fonctionnelles générales et détaillées, réalisation, tests, mise en production)
  - les sommes effectivement versées par la SNCF pour ces réalisations
- le règlement du solde de chaque tranche de la subvention sera subordonné à :
  - la production de l'avis d'achèvement des travaux du programme réalisé, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
  - un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (selon les phases de conduite de projets informatiques : études préliminaires, spécifications fonctionnelles générales et détaillées, réalisation, tests, mise en production)
  - la production de l'état récapitulatif des dépenses HT comptabilisées, certifié exact et sincère par le service financier de la SNCF sur chaque phase du programme,
  - la production d'un tableau récapitulatif du coût final prévisionnel du programme,
  - un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport aux phases du programme financé
  - le respect des modalités de communication définies à l'article 9.3.

## **8. 2. MANDATEMENT ET REGLEMENT**

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

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

Tout retard de paiement entraînera la facturation de plein droit, par la SNCF, d'intérêts moratoires calculés sur la période courant entre la date limite de paiement et la date effective de paiement au taux de l'intérêt légal en vigueur majoré de deux points

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

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

## **8. 3. ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES**

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

Cet échéancier peut être recalé à l'occasion des suivis d'opérations réalisés conformément aux dispositions de l'article 9, dans les limites des délais du règlement budgétaire et financier du STIF mentionnés aux articles 6 et 7.

## **ARTICLE 9 – SUIVI DU PROGRAMME**

### **9.1. SUIVI DU PROGRAMME**

Le suivi de ce programme d'investissements du PQI 2008-2011 s'inscrit dans le cadre du contrat d'exploitation 2008-2011 entre le STIF et la SNCF. Ce suivi est conforme aux principes définis dans ce contrat, et plus particulièrement aux dispositions des Titres IV relatif aux Biens et Investissements et VI relatif aux Modalités d'exécution du contrat. Ces modalités de suivi seront reprises pour la période 2011-2012.

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

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

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

Dans le cas où les Parties conviennent d'une modification du contenu des projets de ce programme conformément aux termes de l'article 10, le Bénéficiaire informe par écrit le STIF des modifications apportées et de leur impact sur le programme (impact sur le service aux voyageurs, évolution du contenu des projets, de leur coût, et de leur calendrier de réalisation).

### **9.3. PUBLICITE, COMMUNICATION, INAUGURATIONS**

Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service de chaque phase du programme « d'évolutions fonctionnelles d'Infogare », à :

- de lui faire valider tout support de communication lié à la conduite de ce projet
- informer le STIF, quatre semaines avant au minimum, de la date de fin des travaux de chaque phase.

### **9.4. EVALUATION DU PROJET**

Le bilan final permettra d'évaluer :

- la satisfaction des voyageurs (enquête voyageurs) ;
- le bon fonctionnement du système et des différents équipements le composant (conditions d'exploitation : disponibilité, pannes, interopérabilité) ;
- le rapport qualité-coût (notamment pour la maintenance) ;
- l'amélioration globale de la ligne ;
- les enjeux technologiques de chaque projet et/ou système.

Le Bénéficiaire transmet au STIF au fur et à mesure de leur production :

- l'évaluation de l'impact des travaux sur la base de critères tels que le suivi des réclamations, la satisfaction des clients ;
- les indicateurs permettant d'évaluer le fonctionnement des équipements ; les dysfonctionnements constatés et les mesures prises pour y remédier feront l'objet d'un rapport spécifique ;
- les rapports présentant les bilans effectués à l'issue du déploiement ;



Le STIF a toute latitude pour utiliser, communiquer ou diffuser les divers rapports et notamment le rapport final de l'opération.

#### **9.5. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROGRAMME**

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

Ce bilan comportera notamment :

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

#### **ARTICLE 10 - INVARIABILITÉ DU PROGRAMME**

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

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

En cas de modification des données de programme de la part de l'une des Parties, la présente convention devra faire l'objet d'un avenant.

S'il est constaté à l'issue des travaux, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que la réalisation n'est pas conforme au contenu du programme subventionné par la présente convention ou modifié conformément aux dispositions de l'article 10, le Bénéficiaire sera mis en demeure de communiquer au STIF les raisons détaillées justifiant les écarts constatés. Le versement du solde sera dans ce cas suspendu à un examen contradictoire par les Parties.

Si au terme de cet examen, un accord n'est pas trouvé entre les Parties sur les adaptations nécessaires pour solder l'opération, le comité de suivi des investissements du contrat STIF-SNCF se prononcera sur la mise en œuvre de la procédure de conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF.

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

## **ARTICLE 11 – DEMOLITION OU MODIFICATION D’AFFECTATION DES AMENAGEMENTS REALISES**

Les équipements réalisés dans le cadre de l’expérimentation seront déposés à la fin du projet.

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

Dans cette hypothèse, les dispositions de l’article 13 seront alors mises en œuvre.

## **ARTICLE 12 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION**

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF au Bénéficiaire.

Compte tenu des modalités de l’article 11 relatives à l’usage des biens installés à l’aide de cette subvention, la présente convention prend fin 10 ans après la date de la mise en service effective des installations réalisés dans chaque gare par les investissements de cette convention. Dans ce cas, le Bénéficiaire a préalablement informé le STIF de la date de mise en service de l’installation.

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

## **ARTICLE 13 - RESILIATION**

Dans l’hypothèse visée à l’article 10 d’une modification du programme non autorisée par le STIF et à défaut d’accord, en dernier recours, à l’issue de la conciliation prévue dans le contrat d’exploitation STIF-SNCF en vigueur, l’engagement des AP et le paiement de la subvention sont annulés pour la phase concernée. Les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire correspondant à la subvention pour cette phase devront être reversées au STIF.

Dans l’hypothèse visée à l’article 11 et à défaut d’accord, en dernier recours, à l’issue de la conciliation prévue dans le contrat d’exploitation STIF-SNCF en vigueur, le paiement du solde de la subvention est annulé pour la phase concernée, et la subvention perçue par le Bénéficiaire pour cette phase est alors reversée au STIF au prorata de la durée d’amortissement non exécutée sans pouvoir excéder dix ans.

Dans ces deux hypothèses et à défaut d’accord, en dernier recours, à l’issue de la conciliation prévue dans le contrat d’exploitation STIF-SNCF en vigueur, les différentes dispositions de la présente convention pour la phase concernée sont considérées comme résiliées de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l’encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

#### **ARTICLE 14 - FRAIS ET DISPOSITIONS DIVERSES**

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

#### **ARTICLE 15 - LITIGES**

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

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déferés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

Fait à Paris, le  
en deux originaux.

La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD,	
Le Directeur de Transilien Jean Pierre FARANDOU,	

## ANNEXE 1

### DETAIL ESTIMATIF DU PROJET

Détail Estimatif Evolutions Fontionnelles Infogare		PIGD	TIM	InfoConj	Total CE 06/2009
<b>Études</b>					
	<i>Rapport Etudes Préalables</i>	16	54	9	79
	<i>Rédaction Spécifications Générales</i>	11	39	7	57
	<i>Rédaction Spécifications Détaillées</i>	17	59	10	86
<b>Spécifications et Développement SNCF</b>		120	392	76	588
<b>Développement Ent Ext</b>		113	393	68	574
<b>Intégration / Qualification</b>		21	74	13	108
<b>Recette</b>		60	200	38	298
<b>Déploiement Plates-formes</b>		9	30	5	44
<b>Mise en production</b>		17	17	17	51
<b>MBP</b>		<b>384</b>	<b>1258</b>	<b>243</b>	<b>1 885</b>

Provision pour Risques	15%	57,6	188,7	36,5	283
MOA	1%	4,4	14,5	2,8	22

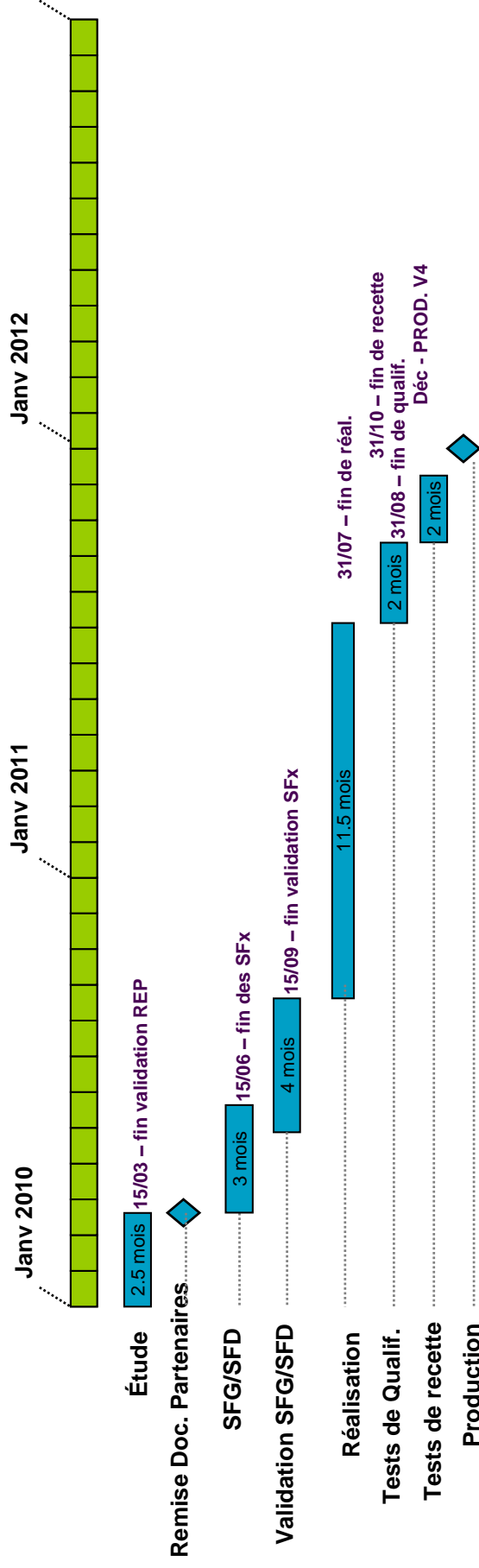
**Montant K€ (06/2009)CE**    **446**    **1461**    **282**    **2 189**

**Montant K€ courants**    **473**    **1 550**    **299**    **2 323**

Ce montant est obtenu par l'indexation prévisionnelle, à 3% par an, du montant des travaux

## Annexe 2

### Planning prévisionnel de réalisation





## **CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF**

-----

### **DEPLOIEMENT DES ECRANS D'INFORMATION VOYAGEURS DES GARES SNCF D'ILE-DE-FRANCE – LIGNE A ET L**

-----

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

## ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9<sup>e</sup>, 41 rue de Châteaudun, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération n°..... XX/XX/XXXX, dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

## ET :

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

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

d'autre part,

## PREAMBULE

La démarche de rénovation et de modernisation de l'information dynamique en gare s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur de l'Information Voyageurs en IdF (SDIV). Le principal document d'application est la charte des supports et des contenus qui est en cours de finalisation au moment de la présentation de ce programme. A ce titre, ce projet répond en très grande partie aux spécifications techniques et d'intégration des supports d'information voyageur installés aux accès en entrée, dans les halls voyageurs, les salles d'échanges, les souterrains, les quais des gares.

En effet, le programme consiste à remplacer :

- une partie du parc des afficheurs vidéo (écrans CRT)
- la totalité des autres types d'afficheurs (panneaux à palettes, panneaux à plots lumineux, Périphériques Uniques d'Information de la marque Sagem, dits PUI, présents sur le RER E et quelques gares du RER C).

Ces divers types d'afficheurs ont été installés dans les gares du réseau de Transilien au gré des évolutions technologiques. Les plus anciens datent des 20/25 dernières années.

De manière générale, les afficheurs représentent le principal canal de diffusion de l'information voyageur dynamique en gare. Ces supports sont par définition particulièrement visibles et porteurs d'image.

La principale finalité du projet consiste à faire un saut qualitatif dans l'information voyageurs en diffusant :

- une information plus lisible
- une information plus cohérente et donc de meilleure qualité.

Pour les clients, les bénéfices sont de pouvoir disposer :

- d'écrans modernes, lisibles, contrastés, permettant d'intégrer la police de caractères « Achemine » adaptée aux PMR ; ces écrans ont fait l'objet d'enquêtes clientèles montrant l'ensemble de ces qualités et l'adhésion des clients.

- d'une information cohérente. En effet, les dispositifs de téléaffichage sont mis à jour localement et manuellement, les écrans Infogare sont mis à jour automatiquement de manière centralisée. Cette situation conduit à diffuser une information divergente en un même lieu, la divergence pouvant porter sur l'horaire, la desserte, la composition du train, le code mission et l'indication du quai.

Concrètement, le projet consiste à installer des écrans modernes à base de technologies récentes (TFT et LED). Ces écrans viendront en remplacement d'une grande partie des afficheurs vidéo CRT. Les autres systèmes d'affichage à palettes ou à plots lumineux seront intégralement remplacés.



Au terme du projet, le paysage constitué par les périphériques d'affichage dans les gares aura fortement évolué, il sera à cet horizon quasiment identique aux « habitudes visuelles domestiques » répandues par les écrans plats des téléviseurs et autres ordinateurs. Et plus globalement l'ambiance en gare en sera améliorée.

Concernant le nombre d'écrans à déployer gare par gare, la SNCF s'engage à prendre dans les projets les mesures conservatoires nécessaires, c'est-à-dire pour les aspects les plus dimensionnants des équipements Infogare :

- prendre en compte la réservation d'emplacements pour l'implantation d'écrans supplémentaires, si nécessaire, à l'issue de l'étude d'implantation ;
- Concevoir les installations de distribution d'énergie avec une capacité d'évolution en vue d'écrans supplémentaires ;
- Concevoir les installations de transmission d'information vers les écrans avec une capacité d'évolution pour gérer des écrans supplémentaires ;

Par ailleurs, la SNCF s'engage à ce que le remplacement des équipements d'information voyageurs se fasse avec des niveaux de service et de qualité au moins égaux à ceux actuels. Ces supports d'information dynamique répondent en grande partie aux prescriptions du SDIV.



De plus, afin d'évaluer le SDIV, Transilien s'engage à appliquer à titre expérimental les recommandations du SDIV pour les aspects pour lesquels ces supports d'information dynamique ne répondent pas intégralement en l'état.

Deux gares, pour mener ces expérimentations seront choisies par le STIF et la SNCF parmi les 104 gares du programme de déploiement d'écrans.

Le champ de cette expérimentation concernera dans les halls et les accès :

- les écrans « prochains passages » (page 375, fiche 18)
- les écrans « arrêts desservis » (page 389, fiche 21).

et sous réserve de l'obtention de la subvention concernant les Evolutions Fonctionnelles du SI Infogare, le champ de l'expérimentation sera élargi aux :

- écrans « prochains passages de train des AUTRES TRANSPORTEURS» (page 375, fiche 18),
- écrans « prochain passages de bus » (page 158, fiche 18),
- à l'écran « d'informations conjoncturelles », hors écran « état du trafic ».

Les numéros de page et de fiche font référence au document d'application du SDIV : la Charte des Supports et des Contenus (édition oct2009)

Pour l'écran d'horaires bus ou train des autres transporteurs, le projet est tributaire de la fourniture de la documentation, de l'accès aux données (au format SIRI) par les partenaires, et du respect de leurs engagements quant au planning indicatif pour la mise en œuvre de l'expérimentation.

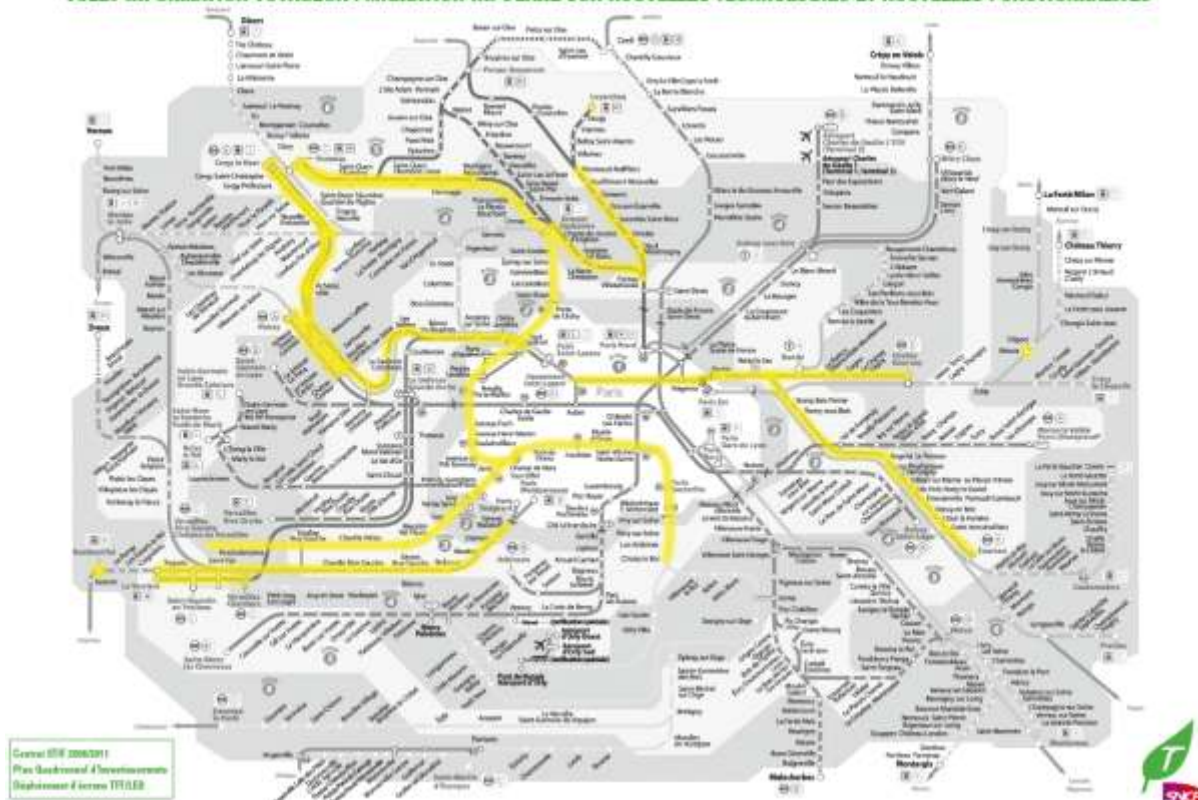
Les résultats de ces expérimentations seront partagés avec le STIF afin de mesurer les conséquences techniques et financières et l'évaluation auprès de la clientèle.

Enfin, le projet permet d'améliorer le service client par une meilleure disponibilité des afficheurs.

La Commission Qualité de service, dans sa séance du [REDACTED] 2009, puis le Conseil du STIF dans sa séance du [REDACTED] 2009 ont approuvé le projet présenté.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties concernant la participation du STIF au financement de l'opération sur la Ligne A et L du réseau ferroviaire Transilien.

## VOLET INFORMATION VOYAGEUR : MIGRATION INFOGARE SUR NOUVELLES TECHNOLOGIES ET NOUVELLES FONCTIONNALITÉS



### **EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :**

#### **ARTICLE 1 – OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION**

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions techniques et financières selon lesquelles est réalisé et financé le programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne A et L » inscrit au contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF pour la période 2008-2011 et pour une période d'un an supplémentaire jusqu'en 2012.

La présente convention définit un coût de 5 549k€ HT (euros courants) pour le « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne A et L » ce sur lequel le Bénéficiaire s'engage, dans la limite des éléments descriptifs du projet définis dans l'article 2 ci-après. La présente convention définit également les engagements des financeurs.

#### **ARTICLE 2 – DESCRIPTION DU PROGRAMME ET CALENDRIER DE REALISATION**

##### **2.1. OBJECTIFS**

L'objectif de ce programme est d'équiper en nouveaux écrans Infogare un premier ensemble de 104 gares. Parmi ces gares, la présente convention porte sur une première partie des gares de la Ligne A et L. Les autres gares de cette ligne seront traitées ultérieurement à fin de vie des écrans à tube cathodique présents actuellement.

## 2.2. CONTENU DE LA PROGRAMMATION

Les gares à équiper sont les suivantes

Section de ligne	Gares	Programme
RER A axe Poissy / Cergy	11 gares de Houilles à Poissy de Achères Ville à Cergy	Suppression complète des panneaux de téléaffichage à palette Suppression complète des écrans CRT gares entièrement équipées en écrans TFT/LED
Ligne L Axe Cergy	7 gares de Pont Cardinet à Nanterre U	Suppression complète des panneaux de téléaffichage à palette Suppression complète des écrans CRT gares entièrement équipées en écrans TFT/LED Nanterre U Traitement uniquement des quais (prise en compte projet CPER)

Le détail de la liste des gares figure en annexe 1 de la présente convention.

Le détail des équipements à remplacer figure en annexe 2 de la présente convention.

## 2.3. CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DU PROGRAMME

Le calendrier prévisionnel de livraison du projet de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne A et L » s'inscrit sur la période 2008-2012 qui correspond à celle du Programme Quadriennal d'Investissements contractualisé entre le Bénéficiaire et le STIF pour la période 2008-2011.

La durée prévisionnelle de réalisation des travaux préalables à la mise en service est fixée à 24 mois à compter de la mise en place de l'ensemble des subventions de ce programme par le STIF.

Pour chacune des phases du « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne A et L », le Bénéficiaire informe officiellement le STIF, au plus tard quatre semaines avant la date effective de mise en service de l'opération.

## ARTICLE 3 – MAITRISE D'OUVRAGE DE LA SNCF

Le Bénéficiaire assurera la mission de maîtrise d'ouvrage visant à la réalisation du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne A et L », objet de la présente convention (Directeur d'Opération : Monsieur Thierry Joubert SNCF – Transilien.)

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

Le Bénéficiaire assume, en tant que maître d'ouvrage du programme, l'entière responsabilité de l'ensemble des travaux de chaque phase du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne A et L » pendant les phases travaux, et notamment en cas de recours formulés par des tiers.

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

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

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

#### **ARTICLE 4 – COUT DU PROGRAMME**

Les dépenses afférentes à l'ensemble du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne A et L » sont évaluées à 5 549k€ exprimés en euros courants hors taxe.

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

#### **ARTICLE 5 – FINANCEMENT DU PROGRAMME**

##### **5.1. PLAN DE FINANCEMENT DU PROGRAMME**

Le plan de financement du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne A et L » est le suivant :

<b>DEMANDE DE SUBVENTION</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>TOTAL PROJET</b>
<b>Dépenses prévisionnelles K€ constants 06/08</b>	<b>3 480</b>	<b>1 700</b>	<b>5 180</b>
<b>Dépenses prévisionnelles K€ courants</b>	<b>3 692</b>	<b>1 857</b>	<b>5 549</b>

##### **5.2. PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DU PROGRAMME**

La subvention maximale et non révisable à la hausse d'un montant de 5 500k€ HT est allouée par le STIF au Bénéficiaire, qui fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien des installations faisant l'objet des investissements de la présente convention.

Une autorisation de programme de 5 500 k€ HT est ouverte à cet effet par le STIF.

Cette participation est fractionnée en 2 tranches successives correspondant aux phases de déploiement de l'opération et ouvrant des crédits de paiements propres à chacune d'entre elles :

- tranche n°1: phase 2010
- tranche n°2: phase 2011

Dans l'hypothèse où l'administration fiscale exigerait que soit appliqué à la subvention le régime de la TVA, les modalités de poursuite de ce programme seront examinées par les parties dans le cadre du comité de suivi des investissements du contrat d'exploitation STIF/SNCF.

Les économies de coûts de maintenance induites par l'investissement pour les 104 gares sont évaluées à 681 K€ constants par an, aux conditions économiques de juin 2008. Les gains de productivité seront pris en compte dans les futurs contrats d'exploitation.

### **5.3. COÛTS DE MAINTENANCE DES NOUVEAUX ÉCRANS INFOGARE**

Le coût de maintenance pour « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne A et L », est pris en compte dans les contrats d'exploitation en cours.

A ce titre et sauf événement dûment justifié, ce montant sera inchangé jusqu'à fin 2011. Toute augmentation devra être justifiée et argumentée.

### **ARTICLE 6 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX**

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

Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la subvention du STIF, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF un ordre de service de démarrage des travaux sur une première phase de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne A et L » composant ce programme et une demande de paiement d'un premier acompte de 15% du montant total de la tranche n°1 de la subvention du STIF allouée pour la réalisation de ce programme, la totalité de ladite subvention du STIF devient caduque et est annulée.

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

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

### **ARTICLE 7 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES TRAVAUX**

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

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée, ni engager les travaux pour les phases suivantes. Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la Directrice Générale du STIF,

si le Bénéficiaire saisit le STIF avant l'expiration du délai de quatre ans et établit que les retards d'achèvement du programme ne lui sont pas imputables.

Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service de la dernière phase du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne A et L » et sur chaque tranche à :

- mentionner chacun des financeurs du programme en indiquant leur taux de financement, sur tout acte de publicité ou d'information concernant l'opération et y faire figurer leurs logos,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des financeurs.

Les mêmes conditions de versement de la subvention relatives aux délais de réalisations des travaux s'appliquent aux deux phases suivantes du programme.

## **ARTICLE 8 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

### **8. 1. DEMANDES DE VERSEMENT**

Nonobstant les dispositions des articles 6 et 7 ci-dessus, cette subvention fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur demande du Bénéficiaire et pour chacune des tranches correspondant aux phases du programme engagées, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% du montant total de tranche correspondant à la phase du programme subventionnée par le STIF allouée pour la réalisation de la totalité de phase du programme engagée au vu de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux ;
- le versement d'acomptes intermédiaires, dans la limite de 75 % du montant total de la tranche de la subvention correspondant à la phase de travaux en cours de réalisation sera subordonnés à :
  - la sollicitation du Bénéficiaire
  - un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées ; nombre d'équipements déposés)
  - les sommes effectivement versées par la SNCF pour ces réalisations
- le règlement du solde de chaque tranche de la subvention sera subordonné à :
  - la production de l'avis d'achèvement des travaux du programme réalisé, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
  - un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées; nombre d'équipements déposés)
  - la production de l'état récapitulatif des dépenses HT comptabilisées, certifié exact et sincère par le service financier de la SNCF sur chaque phase du programme,
  - la production d'un tableau récapitulatif du coût final prévisionnel du programme,
  - un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport aux phases du programme financé ;
  - le respect des modalités de communication définies à l'article 9.3.

## **8. 2. MANDATEMENT ET REGLEMENT**

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

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

Tout retard de paiement entraînera la facturation de plein droit, par la SNCF, d'intérêts moratoires calculés sur la période courant entre la date limite de paiement et la date effective de paiement au taux de l'intérêt légal en vigueur majoré de deux points

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

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

## **8. 3. ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES**

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

Cet échéancier peut être recalé à l'occasion des suivis d'opérations réalisés conformément aux dispositions de l'article 9, dans les limites des délais du règlement budgétaire et financier du STIF mentionnés aux articles 6 et 7.

## **ARTICLE 9 – SUIVI DU PROGRAMME**

### **9.1. SUIVI DU PROGRAMME**

Le suivi de ce programme d'investissements du PQI 2008-2011 s'inscrit dans le cadre du contrat d'exploitation 2008-2011 entre le STIF et la SNCF. Ce suivi est conforme aux principes définis dans ce contrat, et plus particulièrement aux dispositions des Titres IV relatif aux Biens et Investissements et VI relatif aux Modalités d'exécution du contrat. Ces modalités de suivi seront reprises pour la période 2011-2012.

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

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

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

Dans le cas où les Parties conviennent d'une modification du contenu des projets de ce programme conformément aux termes de l'article 10, le Bénéficiaire informe par écrit le

STIF des modifications apportées et de leur impact sur le programme (impact sur le service aux voyageurs, évolution du contenu des projets, de leur coût, et de leur calendrier de réalisation).

## **9.2. PUBLICITE, COMMUNICATION, INAUGURATIONS**

Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service de chaque phase du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne A et L », à :

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

## **9.3. EVALUATION DU PROJET**

Le bilan final permettra d'évaluer :

- la satisfaction des voyageurs (enquête voyageurs) ;
- le bon fonctionnement du système et des différents équipements le composant (conditions d'exploitation : disponibilité, pannes, interopérabilité) ;
- le rapport qualité-coût (notamment pour la maintenance) ;
- l'amélioration globale de la ligne ;
- les enjeux technologiques de chaque projet et/ou système.

Le Bénéficiaire transmet au STIF au fur et à mesure de leur production :

- l'évaluation de l'impact des travaux sur la base de critères tels que le suivi des réclamations, la satisfaction des clients ;
- les indicateurs permettant d'évaluer le fonctionnement des équipements ; les dysfonctionnements constatés et les mesures prises pour y remédier feront l'objet d'un rapport spécifique ;
- les rapports présentant les bilans effectués à l'issue du déploiement ;

Le STIF a toute latitude pour utiliser, communiquer ou diffuser les divers rapports et notamment le rapport final de l'opération.



#### **9.4. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROGRAMME**

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

Ce bilan comportera notamment :

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

#### **ARTICLE 10 - INVARIABILITÉ DU PROGRAMME**

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

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

En cas de modification des données de programme de la part de l'une des Parties, la présente convention devra faire l'objet d'un avenant.

S'il est constaté à l'issue des travaux, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que la réalisation n'est pas conforme au contenu du programme subventionné par la présente convention ou modifié conformément aux dispositions de l'article 10, le Bénéficiaire sera mis en demeure de communiquer au STIF les raisons détaillées justifiant les écarts constatés. Le versement du solde sera dans ce cas suspendu à un examen contradictoire par les Parties.

Si au terme de cet examen, un accord n'est pas trouvé entre les Parties sur les adaptations nécessaires pour solder l'opération, le comité de suivi des investissements du contrat STIF-SNCF se prononcera sur la mise en œuvre de la procédure de conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF.

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

#### **ARTICLE 11 – DEMOLITION OU MODIFICATION D’AFFECTATION DES AMENAGEMENTS REALISES**

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

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 13 seront alors mises en œuvre.

## **ARTICLE 12 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION**

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF au Bénéficiaire.

Compte tenu des modalités de l'article 11 relatives à l'usage des biens installés à l'aide de cette subvention, la présente convention prend fin 10 ans après la date de la mise en service effective des installations réalisés dans chaque gare par les investissements de cette convention. Dans ce cas, le Bénéficiaire a préalablement informé le STIF de la date de mise en service de l'installation.

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

## **ARTICLE 13 - RESILIATION**

Dans l'hypothèse visée à l'article 10 d'une modification du programme non autorisée par le STIF et à défaut d'accord, en dernier recours, à l'issue de la conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF en vigueur, l'engagement des AP et le paiement de la subvention sont annulés pour la phase concernée. Les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire correspondant à la subvention pour cette phase devront être reversées au STIF.

Dans l'hypothèse visée à l'article 11 et à défaut d'accord, en dernier recours, à l'issue de la conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF en vigueur, le paiement du solde de la subvention est annulé pour la phase concernée, et la subvention perçue par le Bénéficiaire pour cette phase est alors reversée au STIF au prorata de la durée d'amortissement non exécutée sans pouvoir excéder dix ans.

Dans ces deux hypothèses et à défaut d'accord, en dernier recours, à l'issue de la conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF en vigueur, les différentes dispositions de la présente convention pour la phase concernée sont considérées comme résiliées de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

## **ARTICLE 14 - FRAIS ET DISPOSITIONS DIVERSES**

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

## **ARTICLE 15 - LITIGES**

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

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

Fait à Paris, le  
en deux originaux.

La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD,	
Le Directeur de Transilien Jean Pierre FARANDOU,	

## **ANNEXE 1**

### **LISTE DES GARES CONCERNEES PAR LE PRESENT PROGRAMME**

A	RER A Poissy / Cergy	<b>HOUILLES-CARRIERES-SUR-SEINE</b>	24 300
A	RER A Poissy / Cergy	<b>CERGY-PREFECTURE</b>	21 240
A	RER A Poissy / Cergy	<b>SARTROUVILLE</b>	18 895
A	RER A Poissy / Cergy	<b>POISSY</b>	16 680
A	RER A Poissy / Cergy	<b>MAISONS-LAFFITTE</b>	13 785
A	RER A Poissy / Cergy	<b>CERGY-LE-HAUT</b>	10 080
A	RER A Poissy / Cergy	<b>CERGY-ST-CHRISTOPHE</b>	9 390
A	RER A Poissy / Cergy	<b>CONFLANS-FIN-D'OISE</b>	9 170
A	RER A Poissy / Cergy	<b>ACHERES-VILLE</b>	5 630
A	RER A Poissy / Cergy	<b>NEUVILLE-UNIVERSITE</b>	4 830
A	RER A Poissy / Cergy	<b>ACHERES-GRAND-CORMIER</b>	330
L	Cergy (Ligne L)	<b>ASNIERES-SUR-SEINE</b>	19 170
L	Cergy (Ligne L)	<b>BECON-LES-BRUYERES</b>	17 750
L	Cergy (Ligne L)	<b>NANTERRE-UNIVERSITE</b>	15 840
L	Cergy (Ligne L)	<b>CLICHY-LEVALLOIS</b>	14 800
L	Cergy (Ligne L)	<b>GARENNE-COLOMBES (LA)</b>	8 900
L	Cergy (Ligne L)	<b>VALLEES (LES)</b>	7 620
L	Cergy (Ligne L)	<b>PONT-CARDINET</b>	5 440

## ANNEXE 2

### LISTE DES EQUIPEMENTS CONCERNEES PAR LE PRESENT PROGRAMME

Gares	Nbre Périphériques projet			Nbre Périphériques déposés au projet		
	TFT 32"	TFT 46"	TLED	CRT 68	CRT 41	TAF
HOUILLES-CARRIERES-SUR-SEINE	RER A	42		35	77	0
CERGY-PREFECTURE	RER A	26	0	0	11	4
SARTROUVILLE	RER A	19	2	31	23	12
POISSY	RER A	33	2	24	35	26
MAISONS-LAFFITTE	RER A	32	0	10	24	24
CERGY-LE-HAUT	RER A	25	0	3	14	6
CERGY-ST-CHRISTOPHE	RER A	14	0		8	2
CONFLANS-FIN-DOISE	RER A	22	0	5	15	4
ACHERES-VILLE	RER A	7	0	7	9	0
NEUVILLE-UNIVERSITE	RER A	11	0	6	9	0
ACHERES-GRAND-CORMIER	RER A	0	0	14	6	4

<b>TOTAL</b>		<b>231</b>	<b>4</b>	<b>135</b>	<b>231</b>	<b>0</b>	<b>82</b>
--------------	--	------------	----------	------------	------------	----------	-----------

Gares	Nbre Périphériques projet			Nbre Périphériques déposés au projet		
	TFT 32"	TFT 46"	TLED	CRT 68	CRT 41	TAF
ASNIERES-SUR-SEINE	Ligne L	25		20	30	11
BECON-LES-BRUYERES	Ligne L	12	8	20	23	23
NANTERRE-UNIVERSITE	Ligne L	11		6	10	5
CLICHY-LEVALLOIS	Ligne L	20		7	21	6
GARENNE-COLOMBES (LA)	Ligne L	3		12	11	7
VALLEES (LES)	Ligne L	5		6	5	4
PONT-CARDINET	Ligne L	13		1	13	9

<b>TOTAL</b>		<b>89</b>	<b>8</b>	<b>72</b>	<b>113</b>	<b>1</b>	<b>65</b>
--------------	--	-----------	----------	-----------	------------	----------	-----------





## **CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF**

-----

### **DEPLOIEMENT DES ECRANS D'INFORMATION VOYAGEURS DES GARES SNCF D'ILE-DE-FRANCE – LIGNE C**

-----

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

## **ENTRE :**

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9<sup>e</sup>, 41 rue de Châteaudun, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération n°..... XX/XX/XXXX, dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

## **ET :**

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

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

d'autre part,

## **PREAMBULE**

La démarche de rénovation et de modernisation de l'information dynamique en gare s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur de l'Information Voyageurs en IdF (SDIV). Le principal document d'application est la charte des supports et des contenus qui est en cours de finalisation au moment de la présentation de ce programme. A ce titre, ce projet répond en très grande partie aux spécifications techniques et d'intégration des supports d'information voyageur installés aux accès en entrée, dans les halls voyageurs, les salles d'échanges, les souterrains, les quais des gares.

En effet, le programme consiste à remplacer :

- une partie du parc des afficheurs vidéo (écrans CRT)
- la totalité des autres types d'afficheurs (panneaux à palettes, panneaux à plots lumineux, Périphériques Uniques d'Information de la marque Sagem, dits PUI, présents sur le RER E et quelques gares du RER C).

Ces divers types d'afficheurs ont été installés dans les gares du réseau de Transilien au gré des évolutions technologiques. Les plus anciens datent des 20/25 dernières années.

De manière générale, les afficheurs représentent le principal canal de diffusion de l'information voyageur dynamique en gare. Ces supports sont par définition particulièrement visibles et porteurs d'image.

La principale finalité du projet consiste à faire un saut qualitatif dans l'information voyageurs en diffusant :

- une information plus lisible
- une information plus cohérente et donc de meilleure qualité.

Pour les clients, les bénéfices sont de pouvoir disposer :

- d'écrans modernes, lisibles, contrastés, permettant d'intégrer la police de caractères « Achemine » adaptée aux PMR ; ces écrans ont fait l'objet d'enquêtes clientèles montrant l'ensemble de ces qualités et l'adhésion des clients.



- d'une information cohérente. En effet, les dispositifs de téléaffichage sont mis à jour localement et manuellement, les écrans Infogare sont mis à jour automatiquement de manière centralisée. Cette situation conduit à diffuser une information divergente en un même lieu, la divergence pouvant porter sur l'horaire, la desserte, la composition du train, le code mission et l'indication du quai.

Concrètement, le projet consiste à installer des écrans modernes à base de technologies récentes (TFT et LED). Ces écrans viendront en remplacement d'une grande partie des afficheurs vidéo CRT. Les autres systèmes d'affichage à palettes ou à plots lumineux seront intégralement remplacés.



Au terme du projet, le paysage constitué par les périphériques d'affichage dans les gares aura fortement évolué, il sera à cet horizon quasiment identique aux « habitudes visuelles domestiques » répandues par les écrans plats des téléviseurs et autres ordinateurs. Et plus globalement l'ambiance en gare en sera améliorée.

Concernant le nombre d'écrans à déployer gare par gare, la SNCF s'engage à prendre dans les projets les mesures conservatoires nécessaires, c'est-à-dire pour les aspects les plus dimensionnants des équipements Infogare :

- prendre en compte la réservation d'emplacements pour l'implantation d'écrans supplémentaires, si nécessaire, à l'issue de l'étude d'implantation ;
- Concevoir les installations de distribution d'énergie avec une capacité d'évolution en vue d'écrans supplémentaires ;
- Concevoir les installations de transmission d'information vers les écrans avec une capacité d'évolution pour gérer des écrans supplémentaires ;

Par ailleurs, la SNCF s'engage à ce que le remplacement des équipements d'information voyageurs se fasse avec des niveaux de service et de qualité au moins égaux à ceux actuels. Ces supports d'information dynamique répondent en grande partie aux prescriptions du SDIV.

De plus, afin d'évaluer le SDIV, Transilien s'engage à appliquer à titre expérimental les recommandations du SDIV pour les aspects pour lesquels ces supports d'information dynamique ne répondent pas intégralement en l'état.

Deux gares, pour mener ces expérimentations seront choisies par le STIF et la SNCF parmi les 104 gares du programme de déploiement d'écrans.

Le champ de cette expérimentation concernera dans les halls et les accès :

- les écrans « prochains passages » (page 375, fiche 18)
- les écrans « arrêts desservis » (page 389, fiche 21).

et sous réserve de l'obtention de la subvention concernant les Evolutions Fonctionnelles du SI Infogare, le champ de l'expérimentation sera élargi aux :

- écrans « prochains passages de train des AUTRES TRANSPORTEURS» (page 375, fiche 18),
- écrans « prochain passages de bus » (page 158, fiche 18),
- à l'écran « d'informations conjoncturelles », hors écran « état du trafic ».

Les numéros de page et de fiche font référence au document d'application du SDIV : la Charte des Supports et des Contenus (édition oct2009)

Pour l'écran d'horaires bus ou train des autres transporteurs, le projet est tributaire de la fourniture de la documentation, de l'accès aux données (au format SIRI) par les partenaires, et du respect de leurs engagements quant au planning indicatif pour la mise en œuvre de l'expérimentation.

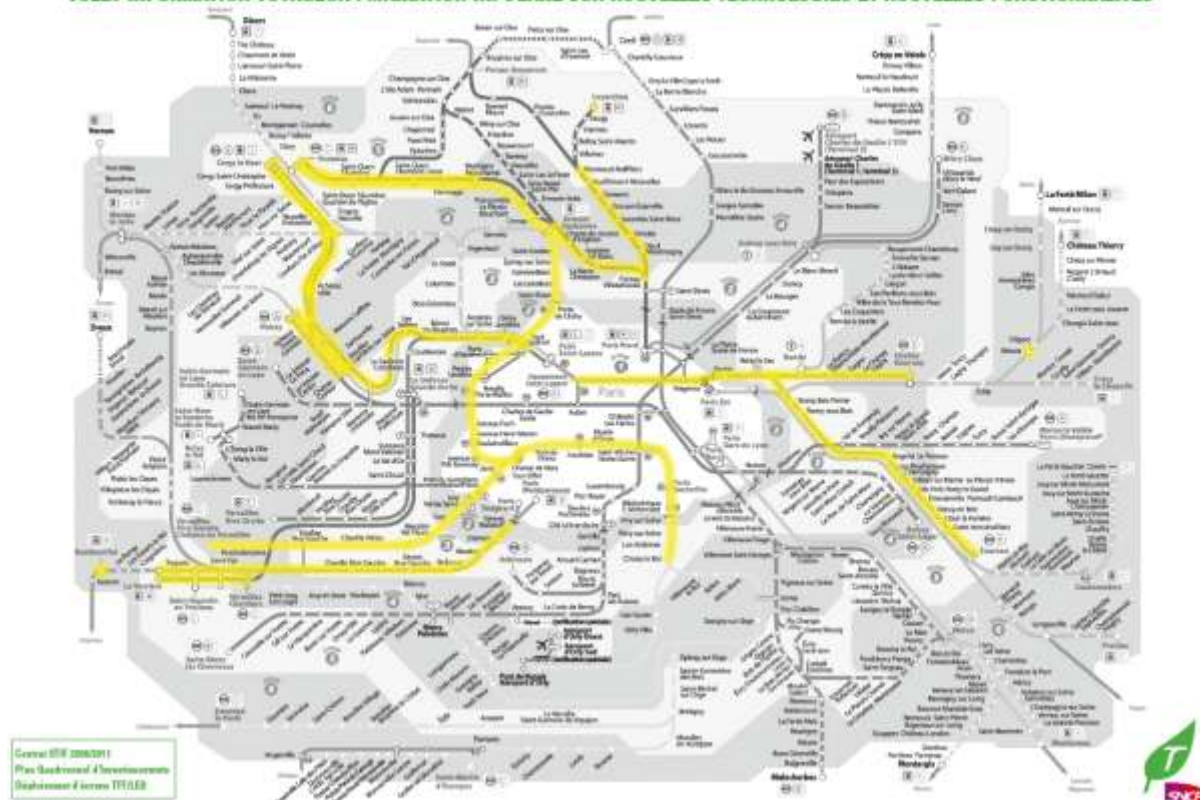
Les résultats de ces expérimentations seront partagés avec le STIF afin de mesurer les conséquences techniques et financières et l'évaluation auprès de la clientèle.

Enfin, le projet permet d'améliorer le service client par une meilleure disponibilité des afficheurs.

La Commission Qualité de service, dans sa séance du [REDACTED] 2009, puis le Conseil du STIF dans sa séance du [REDACTED] 2009 ont approuvé le projet présenté.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties concernant la participation du STIF au financement de l'opération sur la ligne C du réseau ferroviaire Transilien.

## VOLET INFORMATION VOYAGEUR : MIGRATION INFOGARE SUR NOUVELLES TECHNOLOGIES ET NOUVELLES FONCTIONNALITÉS



### **EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :**

#### **ARTICLE 1 – OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION**

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions techniques et financières selon lesquelles est réalisé et financé le programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne C » inscrit au contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF pour la période 2008-2011 et pour une période d'un an supplémentaire jusqu'en 2012.

La présente convention définit un coût de 7 323k€ HT (euros courants) pour le « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne C » ce sur lequel le Bénéficiaire s'engage, dans la limite des éléments descriptifs du projet définis dans l'article 2 ci-après. La présente convention définit également les engagements des financeurs.

#### **ARTICLE 2 – DESCRIPTION DU PROGRAMME ET CALENDRIER DE REALISATION**

##### **2.1. OBJECTIFS**

L'objectif de ce programme est d'équiper en nouveaux écrans Infogare un premier ensemble de 104 gares. Parmi ces gares, la présente convention porte sur une première partie des gares de la ligne C. Les autres gares de cette ligne seront traitées ultérieurement à fin de vie des écrans à tube cathodique présents actuellement.

## 2.2. CONTENU DE LA PROGRAMMATION

Les gares à équiper sont les suivantes

Section de ligne	Gares
Ligne C centre	24 gares de Choisy le Roi à Chaville Vélizy et Porte de Clichy
Ligne C Nord	12 gares De St Ouen à Pontoise Hors la gare d'Ermont dont les accès ont été traités lors d'un programme SNCF et les quais qui sont comptabilisés sur le programme de la ligne H
Gares isolées sur la ligne C	2 gares : Porchefontaine Versailles et RG Château

Le détail de la liste des gares figure en annexe 1 de la présente convention.  
Le détail des équipements à remplacer figure en annexe 2 de la présente convention.

## 2.3. CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DU PROGRAMME

Le calendrier prévisionnel de livraison du projet de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne C » s'inscrit sur la période 2008-2012 qui correspond à celle du Programme Quadriennal d'Investissements contractualisé entre le Bénéficiaire et le STIF pour la période 2008-2011.

La durée prévisionnelle de réalisation des travaux préalables à la mise en service est fixée à 24 mois à compter de la mise en place de l'ensemble des subventions de ce programme par le STIF.

Pour chacune des phases du « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne C », le Bénéficiaire informe officiellement le STIF, au plus tard quatre semaines avant la date effective de mise en service de l'opération.

## ARTICLE 3 – MAITRISE D'OUVRAGE DE LA SNCF

Le Bénéficiaire assurera la mission de maîtrise d'ouvrage visant à la réalisation du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne C », objet de la présente convention (Directeur d'Opération : Monsieur Thierry Joubert SNCF – Transilien.)

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

Le Bénéficiaire assume, en tant que maître d'ouvrage du programme, l'entière responsabilité de l'ensemble des travaux de chaque phase du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne C » pendant les phases travaux, et notamment en cas de recours formulés par des tiers.

Le Bénéficiaire se charge, seul ou par l'intermédiaire d'un tiers, de la réalisation des travaux et de l'exploitation des installations impactées par ces travaux. Lorsque la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations impactées par ceux-ci est confiée à un tiers par le Bénéficiaire, ce dernier s'engage à faire respecter les engagements de la présente convention audit tiers. Le Bénéficiaire ne saurait se prévaloir

de la défaillance du tiers à qui il aurait confié la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations pour s'exonérer des engagements auxquels il a souscrit au titre de la présente convention.

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

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

#### **ARTICLE 4 – COUT DU PROGRAMME**

Les dépenses afférentes à l'ensemble du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne C » sont évaluées à 7323k€ exprimés en euros courants hors taxe.

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

#### **ARTICLE 5 – FINANCEMENT DU PROGRAMME**

##### **5.1. PLAN DE FINANCEMENT DU PROGRAMME**

Le plan de financement du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne C » est le suivant :

<b>DEMANDE DE SUBVENTION</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>TOTAL PROJET</b>
<b>Dépenses prévisionnelles K€ constants 06/08</b>	<b>6 800</b>	<b>100</b>	<b>6 900</b>
<b>Dépenses prévisionnelles K€ courants</b>	<b>7 214</b>	<b>109</b>	<b>7 323</b>

##### **5.2. PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DU PROGRAMME**

La subvention maximale et non révisable à la hausse d'un montant de 7 300k€ HT est allouée par le STIF au Bénéficiaire, qui fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien des installations faisant l'objet des investissements de la présente convention.

Une autorisation de programme de 7 300 k€ HT est ouverte à cet effet par le STIF.

Cette participation est fractionnée en 2 tranches successives correspondant aux phases de déploiement de l'opération et ouvrant des crédits de paiements propres à chacune d'entre elles :

- tranche n°1: phase 2010
- tranche n°2: phase 2011

Dans l'hypothèse où l'administration fiscale exigerait que soit appliqué à la subvention le régime de la TVA, les modalités de poursuite de ce programme seront examinées par les parties dans le cadre du comité de suivi des investissements du contrat d'exploitation STIF/SNCF.

Les économies de coûts de maintenance induites par l'investissement pour les 104 gares sont évaluées à 681 K€ constants par an, aux conditions économiques de juin 2008. Les gains de productivité seront pris en compte dans les futurs contrats d'exploitation.

### **5.3. COÛTS DE MAINTENANCE DES NOUVEAUX ÉCRANS INFOGARE**

Le coût de maintenance pour « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne C », est pris en compte dans les contrats d'exploitation en cours.

A ce titre et sauf événement dûment justifié, ce montant sera inchangé jusqu'à fin 2011. Toute augmentation devra être justifiée et argumentée.

### **ARTICLE 6 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX**

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

Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la subvention du STIF, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF un ordre de service de démarrage des travaux sur une première phase de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne C » composant ce programme et une demande de paiement d'un premier acompte de 15% du montant total de la tranche n°1 de la subvention du STIF allouée pour la réalisation de ce programme, la totalité de ladite subvention du STIF devient caduque et est annulée.

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

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

### **ARTICLE 7 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES TRAVAUX**

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

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

Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service de la dernière phase du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne C » et sur chaque tranche à :

- mentionner chacun des financeurs du programme en indiquant leur taux de financement, sur tout acte de publicité ou d'information concernant l'opération et y faire figurer leurs logos,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des financeurs.

Les mêmes conditions de versement de la subvention relatives aux délais de réalisations des travaux s'appliquent aux deux phases suivantes du programme.

## **ARTICLE 8 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

### **8. 1. DEMANDES DE VERSEMENT**

Nonobstant les dispositions des articles 6 et 7 ci-dessus, cette subvention fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur demande du Bénéficiaire et pour chacune des tranches correspondant aux phases du programme engagées, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% du montant total de tranche correspondant à la phase du programme subventionnée par le STIF allouée pour la réalisation de la totalité de phase du programme engagée au vu de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux ;
- le versement d'acomptes intermédiaires, dans la limite de 75 % du montant total de la tranche de la subvention correspondant à la phase de travaux en cours de réalisation sera subordonnés à :
  - la sollicitation du Bénéficiaire
  - un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées ; nombre d'équipements déposés)
  - les sommes effectivement versées par la SNCF pour ces réalisations
- le règlement du solde de chaque tranche de la subvention sera subordonné à :
  - la production de l'avis d'achèvement des travaux du programme réalisé, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
  - un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées; nombre d'équipements déposés)
  - la production de l'état récapitulatif des dépenses HT comptabilisées, certifié exact et sincère par le service financier de la SNCF sur chaque phase du programme,
  - la production d'un tableau récapitulatif du coût final prévisionnel du programme,
  - un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport aux phases du programme financé ;
  - le respect des modalités de communication définies à l'article 9.3.

## **8. 2. MANDATEMENT ET REGLEMENT**

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

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

Tout retard de paiement entraînera la facturation de plein droit, par la SNCF, d'intérêts moratoires calculés sur la période courant entre la date limite de paiement et la date effective de paiement au taux de l'intérêt légal en vigueur majoré de deux points

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

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

## **8. 3. ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES**

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

Cet échéancier peut être recalé à l'occasion des suivis d'opérations réalisés conformément aux dispositions de l'article 9, dans les limites des délais du règlement budgétaire et financier du STIF mentionnés aux articles 6 et 7.

## **ARTICLE 9 – SUIVI DU PROGRAMME**

### **9.1. SUIVI DU PROGRAMME**

Le suivi de ce programme d'investissements du PQI 2008-2011 s'inscrit dans le cadre du contrat d'exploitation 2008-2011 entre le STIF et la SNCF. Ce suivi est conforme aux principes définis dans ce contrat, et plus particulièrement aux dispositions des Titres IV relatif aux Biens et Investissements et VI relatif aux Modalités d'exécution du contrat. Ces modalités de suivi seront reprises pour la période 2011-2012.

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

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

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

Dans le cas où les Parties conviennent d'une modification du contenu des projets de ce programme conformément aux termes de l'article 10, le Bénéficiaire informe par écrit le



STIF des modifications apportées et de leur impact sur le programme (impact sur le service aux voyageurs, évolution du contenu des projets, de leur coût, et de leur calendrier de réalisation).

## **9.2. PUBLICITE, COMMUNICATION, INAUGURATIONS**

Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service de chaque phase du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne C », à :

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

## **9.3. EVALUATION DU PROJET**

Le bilan final permettra d'évaluer :

- la satisfaction des voyageurs (enquête voyageurs) ;
- le bon fonctionnement du système et des différents équipements le composant (conditions d'exploitation : disponibilité, pannes, interopérabilité) ;
- le rapport qualité-coût (notamment pour la maintenance) ;
- l'amélioration globale de la ligne ;
- les enjeux technologiques de chaque projet et/ou système.

Le Bénéficiaire transmet au STIF au fur et à mesure de leur production :

- l'évaluation de l'impact des travaux sur la base de critères tels que le suivi des réclamations, la satisfaction des clients ;
- les indicateurs permettant d'évaluer le fonctionnement des équipements ; les dysfonctionnements constatés et les mesures prises pour y remédier feront l'objet d'un rapport spécifique ;
- les rapports présentant les bilans effectués à l'issue du déploiement ;

Le STIF a toute latitude pour utiliser, communiquer ou diffuser les divers rapports et notamment le rapport final de l'opération.

#### **9.4. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROGRAMME**

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

Ce bilan comportera notamment :

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

#### **ARTICLE 10 - INVARIABILITÉ DU PROGRAMME**

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

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

En cas de modification des données de programme de la part de l'une des Parties, la présente convention devra faire l'objet d'un avenant.

S'il est constaté à l'issue des travaux, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que la réalisation n'est pas conforme au contenu du programme subventionné par la présente convention ou modifié conformément aux dispositions de l'article 10, le Bénéficiaire sera mis en demeure de communiquer au STIF les raisons détaillées justifiant les écarts constatés. Le versement du solde sera dans ce cas suspendu à un examen contradictoire par les Parties.

Si au terme de cet examen, un accord n'est pas trouvé entre les Parties sur les adaptations nécessaires pour solder l'opération, le comité de suivi des investissements du contrat STIF-SNCF se prononcera sur la mise en œuvre de la procédure de conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF.

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

#### **ARTICLE 11 – DEMOLITION OU MODIFICATION D'AFFECTATION DES AMENAGEMENTS REALISES**

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

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 13 seront alors mises en œuvre.

## **ARTICLE 12 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION**

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF au Bénéficiaire.

Compte tenu des modalités de l'article 11 relatives à l'usage des biens installés à l'aide de cette subvention, la présente convention prend fin 10 ans après la date de la mise en service effective des installations réalisés dans chaque gare par les investissements de cette convention. Dans ce cas, le Bénéficiaire a préalablement informé le STIF de la date de mise en service de l'installation.

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

## **ARTICLE 13 - RESILIATION**

Dans l'hypothèse visée à l'article 10 d'une modification du programme non autorisée par le STIF et à défaut d'accord, en dernier recours, à l'issue de la conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF en vigueur, l'engagement des AP et le paiement de la subvention sont annulés pour la phase concernée. Les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire correspondant à la subvention pour cette phase devront être reversées au STIF.

Dans l'hypothèse visée à l'article 11 et à défaut d'accord, en dernier recours, à l'issue de la conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF en vigueur, le paiement du solde de la subvention est annulé pour la phase concernée, et la subvention perçue par le Bénéficiaire pour cette phase est alors reversée au STIF au prorata de la durée d'amortissement non exécutée sans pouvoir excéder dix ans.

Dans ces deux hypothèses et à défaut d'accord, en dernier recours, à l'issue de la conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF en vigueur, les différentes dispositions de la présente convention pour la phase concernée sont considérées comme résiliées de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

## **ARTICLE 14 - FRAIS ET DISPOSITIONS DIVERSES**

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

## **ARTICLE 15 - LITIGES**

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

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

Fait à Paris, le  
en deux originaux.

La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD,	
Le Directeur de Transilien Jean Pierre FARANDOU,	

## ANNEXE 1

### LISTE DES GARES CONCERNEES PAR LE PRESENT PROGRAMME

Ligne	Section de ligne PROJET	Gare	Nbr entrants
C	Ligne C centre	SAINT-MICHEL-NOTRE-DAME	47 570
C	Ligne C centre	BFM	34 130
C	Ligne C centre	PARIS-AUSTERLITZ	25 240
C	Ligne C centre	CHOISY-LE-ROI	18 850
C	Ligne C centre	INVALIDES	17 930
C	Ligne C centre	CHAMP-DE-MARS-TOUR-EIFFEL	17 320
C	Ligne C centre	NEUILLY-PRT-MAILLOT (PALAIS-DES-CONGRES)	11 160
C	Ligne C centre	PEREIRE-LEVALLOIS	9 970
C	Ligne C centre	ISSY-VAL-DE-SEINE	9 720
C	Ligne C centre	MUSEE-D'ORSAY	8 370
C	Ligne C centre	IVRY-SUR-SEINE	7 330
C	Ligne C centre	PORTE-DE-CLICHY	7 060
C	Ligne C centre	PONT-DE-L'ALMA	6 800
C	Ligne C centre	BOULAINVILLIERS	6 790
C	Ligne C centre	VITRY-SUR-SEINE	6 280
C	Ligne C centre	JAVEL	4 930
C	Ligne C centre	AVENUE-DU-PDT-KENNEDY	4 250
C	Ligne C centre	BOULEVARD-VICTOR	3 970
C	Ligne C centre	ARDOINES (LES)	3 480
C	Ligne C centre	ISSY	3 440
C	Ligne C centre	CHAVILLE-VELIZY	3 260
C	Ligne C centre	AVENUE-FOCH	1 970
C	Ligne C centre	MEUDON VAL FLEURY	4 520
C	Ligne C centre	AVENUE-HENRI-MARTIN	1 940
C	Isolée	VERSAILLES-RIVE-GAUCHE-CHATEAU-DE-VERSAILLES	8 680
C	Isolée	PORCHEFONTAINE	1 270
C	Ligne C St Ouen / Pontoise	PONTOISE	8 840
C	Ligne C St Ouen / Pontoise	FRANCONVILLE-PLESSIS-BOUCHARD	7 580
C	Ligne C St Ouen / Pontoise	MONTIGNY-BEAUCHAMP	6 150
C	Ligne C St Ouen / Pontoise	CERNAY (VAL-D'OISE)	4 110
C	Ligne C St Ouen / Pontoise	SAINT-GRATIEN	4 920
C	Ligne C St Ouen / Pontoise	EPINAY-SUR-SEINE	4 470
C	Ligne C St Ouen / Pontoise	SAINT-OUEN	3 370
C	Ligne C St Ouen / Pontoise	GENNEVILLIERS	3 060
C	Ligne C St Ouen / Pontoise	GRESILLONS (LES)	2 150
C	Ligne C St Ouen / Pontoise	SAINT-OUEN-L'AUMONE	2 970
C	Ligne C St Ouen / Pontoise	SAINT-OUEN-L'AUMONE-LIESSE	1 360
C	Ligne C St Ouen / Pontoise	PIERRELAYE	1 480

## ANNEXE 2

### LISTE DES EQUIPEMENTS CONCERNEES PAR LE PRESENT PROGRAMME

Gares	Nbre Périphériques projet			Nbre Périphériques déposés au projet		
	TFT 32"	TFT 46"	TLED	CRT 68	CRT 41	TAF
St Ouen		18	1	15	0	0
Les Grésillons		5	5	10	0	0
Gennevilliers		9	3	8	0	0
Epinay sur Seine		9	3	9	0	0
St Gratien		7	5	10	0	0
Cernay		1	8	7	0	0
Franconville		2	0	4	0	0
Montigny Beauchamps		8	12	29	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>59</b>	<b>0</b>	<b>37</b>	<b>92</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Gares	Nbre Périphériques projet			Nbre Périphériques déposés au projet		
	TFT 32"	TFT 46"	TLED	CRT 68	CRT 41	Plama
Pierrelaye		2	13	9		6
Saint Ouen L'Aumône Liesse		2	16	6		8
Saint Ouen L'Aumône		2	26	18		7
Pontoise		26	50	40		24
<b>TOTAL</b>	<b>32</b>	<b>0</b>	<b>105</b>	<b>73</b>	<b>0</b>	<b>45</b>

Gares	Nbre Périphériques projet					Nbre Périphériques déposés au projet				
	TFT 32"	TFT 46"	TLED	CRT 68	PUI	PLASMA	CRT 41	Tb TAF		
CHOISY LE ROI	0	2	12	0	14	0	0	0		0
LES ARDOINES	0	0	0	0	0	0	0	0		0
VITRY SUR SEINE	7	0	0	3	0	0	0	0		0
IVRY	2	0	0	1	0	0	0	0		0
BFM	36	8	0	10	0	40	0	0		0
PARIS AUSTERLITZ	14	0	0	4	0	0	0	4		16TQ-4TGD
ST MICHEL NOTRE DAME	17	0	0	8	0	0	0	2		14TQ
MUSEE D'ORSAY	8	0	0	4	0	0	0	0		16TQ-8TGD
INVALIDES	21	2	0	4	0	0	0	0		16TQ-4TGD
PONT DE L'ALMA	2	0	0	0	0	0	0	0		6TQ
CHAMP DE MARS	17	0	0	7	0	0	0	0		12TQ
AVENUE PDT KENNEDY	4	0	2	2	0	0	0	0		2TQ
BOULAINVILLIERS	4	0	0	0	0	0	0	0		8TQ
AVENUE HENRI MARTIN	10	0	0	2	0	0	0	0		16TQ
AVENUE FOCH	4	0	0	0	0	0	0	0		8TQ
NEUILLY PORTE MAILLOT	10	0	0	6	0	0	0	0		8TQ
PEREIRE LEVALLOIS	10	0	0	6	0	0	0	0		15TQ
PORTE DE CLICHY	12	0	0	4	0	0	0	4		8TQ
JAVEL	0	0	4	0	0	0	0	0		4TQ
BOULEVARD VICTOR	7	0	0	3	0	0	0	0		6TQ
ISSY VAL DE SEINE	5	0	0	4	0	0	0	2		6TQ
ISSY	5	0	0	0	0	0	0	2		4TQ
MEUDON VAL FLEURY	0	0	4	0	0	0	0	0		4TQ
CHAVILLE VELIZY	4	0	8	0	0	0	0	3		8TQ-2TGD
VERSAILLES RG	8	1		4	0	0	0	0		5TQ
PORCHEFONTAINE	1	0	5	5				1		
<b>TOTAL</b>	<b>208</b>	<b>13</b>	<b>35</b>	<b>77</b>	<b>14</b>	<b>40</b>	<b>18</b>	<b>200</b>		







## **CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF**

-----

### **DEPLOIEMENT DES ECRANS D'INFORMATION VOYAGEURS DES GARES SNCF D'ILE-DE-FRANCE – LIGNE E/P**

-----

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

## **ENTRE :**

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9<sup>e</sup>, 41 rue de Châteaudun, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération n°..... XX/XX/XXXX, dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

## **ET :**

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

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

d'autre part,

## **PREAMBULE**

La démarche de rénovation et de modernisation de l'information dynamique en gare s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur de l'Information Voyageurs en IdF (SDIV). Le principal document d'application est la charte des supports et des contenus qui est en cours de finalisation au moment de la présentation de ce programme. A ce titre, ce projet répond en très grande partie aux spécifications techniques et d'intégration des supports d'information voyageur installés aux accès en entrée, dans les halls voyageurs, les salles d'échanges, les souterrains, les quais des gares.

En effet, le programme consiste à remplacer :

- une partie du parc des afficheurs vidéo (écrans CRT)
- la totalité des autres types d'afficheurs (panneaux à palettes, panneaux à plots lumineux, Périphériques Uniques d'Information de la marque Sagem, dits PUI, présents sur le RER E et quelques gares du RER C).

Ces divers types d'afficheurs ont été installés dans les gares du réseau de Transilien au gré des évolutions technologiques. Les plus anciens datent des 20/25 dernières années.

De manière générale, les afficheurs représentent le principal canal de diffusion de l'information voyageur dynamique en gare. Ces supports sont par définition particulièrement visibles et porteurs d'image.

La principale finalité du projet consiste à faire un saut qualitatif dans l'information voyageurs en diffusant :

- une information plus lisible
- une information plus cohérente et donc de meilleure qualité.

Pour les clients, les bénéfices sont de pouvoir disposer :

- d'écrans modernes, lisibles, contrastés, permettant d'intégrer la police de caractères « Achemine » adaptée aux PMR ; ces écrans ont fait l'objet d'enquêtes clientèles montrant l'ensemble de ces qualités et l'adhésion des clients.

- d'une information cohérente. En effet, les dispositifs de téléaffichage sont mis à jour localement et manuellement, les écrans Infogare sont mis à jour automatiquement de manière centralisée. Cette situation conduit à diffuser une information divergente en un même lieu, la divergence pouvant porter sur l'horaire, la desserte, la composition du train, le code mission et l'indication du quai.

Concrètement, le projet consiste à installer des écrans modernes à base de technologies récentes (TFT et LED). Ces écrans viendront en remplacement d'une grande partie des afficheurs vidéo CRT. Les autres systèmes d'affichage à palettes ou à plots lumineux seront intégralement remplacés.



Au terme du projet, le paysage constitué par les périphériques d'affichage dans les gares aura fortement évolué, il sera à cet horizon quasiment identique aux « habitudes visuelles domestiques » répandues par les écrans plats des téléviseurs et autres ordinateurs. Et plus globalement l'ambiance en gare en sera améliorée.

Concernant le nombre d'écrans à déployer gare par gare, la SNCF s'engage à prendre dans les projets les mesures conservatoires nécessaires, c'est-à-dire pour les aspects les plus dimensionnants des équipements Infogare :

- prendre en compte la réservation d'emplacements pour l'implantation d'écrans supplémentaires, si nécessaire, à l'issue de l'étude d'implantation ;
- Concevoir les installations de distribution d'énergie avec une capacité d'évolution en vue d'écrans supplémentaires ;
- Concevoir les installations de transmission d'information vers les écrans avec une capacité d'évolution pour gérer des écrans supplémentaires ;

Par ailleurs, la SNCF s'engage à ce que le remplacement des équipements d'information voyageurs se fasse avec des niveaux de service et de qualité au mois égaux à ceux actuels. Ces supports d'information dynamique répondent en grande partie aux prescriptions du SDIV.

De plus, afin d'évaluer le SDIV, Transilien s'engage à appliquer à titre expérimental les recommandations du SDIV pour les aspects pour lesquels ces supports d'information dynamique ne répondent pas intégralement en l'état.

Deux gares, pour mener ces expérimentations seront choisies par le STIF et la SNCF parmi les 104 gares du programme de déploiement d'écrans.

Le champ de cette expérimentation concernera dans les halls et les accès :

- les écrans « prochains passages » (page 375, fiche 18)
- les écrans « arrêts desservis » (page 389, fiche 21).

et sous réserve de l'obtention de la subvention concernant les Evolutions Fonctionnelles du SI Infogare, le champ de l'expérimentation sera élargi aux :

- écrans « prochains passages de train des AUTRES TRANSPORTEURS» (page 375, fiche 18),
- écrans « prochain passages de bus » (page 158, fiche 18),
- à l'écran « d'informations conjoncturelles », hors écran « état du trafic ».

Les numéros de page et de fiche font référence au document d'application du SDIV : la Charte des Supports et des Contenus (édition oct2009)

Pour l'écran d'horaires bus ou train des autres transporteurs, le projet est tributaire de la fourniture de la documentation, de l'accès aux données (au format SIRI) par les partenaires, et du respect de leurs engagements quant au planning indicatif pour la mise en œuvre de l'expérimentation.

Les résultats de ces expérimentations seront partagés avec le STIF afin de mesurer les conséquences techniques et financières et l'évaluation auprès de la clientèle.

Enfin, le projet permet d'améliorer le service client par une meilleure disponibilité des afficheurs.

La Commission Qualité de service, dans sa séance du [REDACTED] 2009, puis le Conseil du STIF dans sa séance du [REDACTED] 2009 ont approuvé le projet présenté.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties concernant la participation du STIF au financement de l'opération sur la ligne C du réseau ferroviaire Transilien.



## 2.2. CONTENU DE LA PROGRAMMATION

Les gares à équiper sont les suivantes

Section de ligne	Gares	Programme
Ligne E / P	21 gares Toutes gares du RER E	Suppression complète des PUI SAGEM (afficheurs installés à la création du RER E) Suppression complète des écrans CRT gares entièrement équipées en écrans TFT/LED Gare de Chelles complément sur les quais uniquement, accès déjà fait par le projet gare Pilotage des écrans par fibres optiques et non V11 Traitement particulier avec TFT de grandes tailles pour Hausmann et Magenta
Gares isolée sur la ligne P	1 gare Meaux	Suppression complète des panneaux de téléaffichage à palette gare ajoutée car nbr d'entrants important

Le détail de la liste des gares figure en annexe 1 de la présente convention.

Le détail des équipements à remplacer figure en annexe 2 de la présente convention.

## 2.3. CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DU PROGRAMME

Le calendrier prévisionnel de livraison du projet de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne E/P » s'inscrit sur la période 2008-2012 qui correspond à celle du Programme Quadriennal d'Investissements contractualisé entre le Bénéficiaire et le STIF pour la période 2008-2011.

La durée prévisionnelle de réalisation des travaux préalables à la mise en service est fixée à 24 mois à compter de la mise en place de l'ensemble des subventions de ce programme par le STIF.

Pour chacune des phases du « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne E/P », le Bénéficiaire informe officiellement le STIF, au plus tard quatre semaines avant la date effective de mise en service de l'opération.

## ARTICLE 3 – MAITRISE D'OUVRAGE DE LA SNCF

Le Bénéficiaire assurera la mission de maîtrise d'ouvrage visant à la réalisation du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne E/P », objet de la présente convention (Directeur d'Opération : Monsieur Thierry Joubert SNCF – Transilien.)

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

Le Bénéficiaire assume, en tant que maître d'ouvrage du programme, l'entière responsabilité de l'ensemble des travaux de chaque phase du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France –

Ligne E/P » pendant les phases travaux, et notamment en cas de recours formulés par des tiers.

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

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

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

#### **ARTICLE 4 – COUT DU PROGRAMME**

Les dépenses afférentes à l'ensemble du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne E/P » sont évaluées à 6320k€ exprimés en euros courants hors taxe.

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

#### **ARTICLE 5 – FINANCEMENT DU PROGRAMME**

##### **5.1. PLAN DE FINANCEMENT DU PROGRAMME**

Le plan de financement du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne E/P » est le suivant :

<b>DEMANDE DE SUBVENTION</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>TOTAL PROJET</b>
<b>Dépenses prévisionnelles K€ constants 06/08</b>	<b>4 000</b>	<b>1 900</b>	<b>5 900</b>
<b>Dépenses prévisionnelles K€ courants</b>	<b>4 244</b>	<b>2 076</b>	<b>6 320</b>

##### **5.2. PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DU PROGRAMME**

La subvention maximale et non révisable à la hausse d'un montant de 6300k€ HT est allouée par le STIF au Bénéficiaire, qui fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien des installations faisant l'objet des investissements de la présente convention. Une autorisation de programme de 6 300 k€ HT est ouverte à cet effet par le STIF.

Cette participation est fractionnée en 2 tranches successives correspondant aux phases de déploiement de l'opération et ouvrant des crédits de paiements propres à chacune d'entre elles :

- tranche n°1: phase 2010

- tranche n°2: phase 2011

Dans l'hypothèse où l'administration fiscale exigerait que soit appliqué à la subvention le régime de la TVA, les modalités de poursuite de ce programme seront examinées par les parties dans le cadre du comité de suivi des investissements du contrat d'exploitation STIF/SNCF.

Les économies de coûts de maintenance induites par l'investissement pour les 104 gares sont évaluées à 681 K€ constants par an, aux conditions économiques de juin 2008. Les gains de productivité seront pris en compte dans les futurs contrats d'exploitation.

### **5.3. COÛTS DE MAINTENANCE DES NOUVEAUX ÉCRANS INFOGARE**

Le coût de maintenance pour « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne E/P », est pris en compte dans les contrats d'exploitation en cours.

A ce titre et sauf événement dûment justifié, ce montant sera inchangé jusqu'à fin 2011. Toute augmentation devra être justifiée et argumentée.

### **ARTICLE 6 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX**

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

Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la subvention du STIF, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF un ordre de service de démarrage des travaux sur une première phase de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne E/P » composant ce programme et une demande de paiement d'un premier acompte de 15% du montant total de la tranche n°1 de la subvention du STIF allouée pour la réalisation de ce programme, la totalité de ladite subvention du STIF devient caduque et est annulée.

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

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

### **ARTICLE 7 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES TRAVAUX**

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

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée, ni engager les travaux pour les phases suivantes. Ce délai peut être



exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la Directrice Générale du STIF, si le Bénéficiaire saisit le STIF avant l'expiration du délai de quatre ans et établit que les retards d'achèvement du programme ne lui sont pas imputables.

Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service de la dernière phase du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne E/P » et sur chaque tranche à :

- mentionner chacun des financeurs du programme en indiquant leur taux de financement, sur tout acte de publicité ou d'information concernant l'opération et y faire figurer leurs logos,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des financeurs.

Les mêmes conditions de versement de la subvention relatives aux délais de réalisations des travaux s'appliquent aux deux phases suivantes du programme.

## **ARTICLE 8 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

### **8. 1. DEMANDES DE VERSEMENT**

Nonobstant les dispositions des articles 6 et 7 ci-dessus, cette subvention fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur demande du Bénéficiaire et pour chacune des tranches correspondant aux phases du programme engagées, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% du montant total de tranche correspondant à la phase du programme subventionnée par le STIF allouée pour la réalisation de la totalité de phase du programme engagée au vu de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux ;
- le versement d'acomptes intermédiaires, dans la limite de 75 % du montant total de la tranche de la subvention correspondant à la phase de travaux en cours de réalisation sera subordonnés à :
  - la sollicitation du Bénéficiaire
  - un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées ; nombre d'équipements déposés)
  - les sommes effectivement versées par la SNCF pour ces réalisations
- le règlement du solde de chaque tranche de la subvention sera subordonné à :
  - la production de l'avis d'achèvement des travaux du programme réalisé, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
  - un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées; nombre d'équipements déposés)
  - la production de l'état récapitulatif des dépenses HT comptabilisées, certifié exact et sincère par le service financier de la SNCF sur chaque phase du programme,
  - la production d'un tableau récapitulatif du coût final prévisionnel du programme,
  - un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport aux phases du programme financé ;
  - le respect des modalités de communication définies à l'article 9.3.

## **8. 2. MANDATEMENT ET REGLEMENT**

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

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

Tout retard de paiement entraînera la facturation de plein droit, par la SNCF, d'intérêts moratoires calculés sur la période courant entre la date limite de paiement et la date effective de paiement au taux de l'intérêt légal en vigueur majoré de deux points

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

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

## **8. 3. ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES**

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

Cet échéancier peut être recalé à l'occasion des suivis d'opérations réalisés conformément aux dispositions de l'article 9, dans les limites des délais du règlement budgétaire et financier du STIF mentionnés aux articles 6 et 7.

## **ARTICLE 9 – SUIVI DU PROGRAMME**

### **9.1. SUIVI DU PROGRAMME**

Le suivi de ce programme d'investissements du PQI 2008-2011 s'inscrit dans le cadre du contrat d'exploitation 2008-2011 entre le STIF et la SNCF. Ce suivi est conforme aux principes définis dans ce contrat, et plus particulièrement aux dispositions des Titres IV relatif aux Biens et Investissements et VI relatif aux Modalités d'exécution du contrat. Ces modalités de suivi seront reprises pour la période 2011-2012.

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

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

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

Dans le cas où les Parties conviennent d'une modification du contenu des projets de ce programme conformément aux termes de l'article 10, le Bénéficiaire informe par écrit le

STIF des modifications apportées et de leur impact sur le programme (impact sur le service aux voyageurs, évolution du contenu des projets, de leur coût, et de leur calendrier de réalisation).

## **9.2. PUBLICITE, COMMUNICATION, INAUGURATIONS**

Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service de chaque phase du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne E/P », à :

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

## **9.3. EVALUATION DU PROJET**

Le bilan final permettra d'évaluer :

- la satisfaction des voyageurs (enquête voyageurs) ;
- le bon fonctionnement du système et des différents équipements le composant (conditions d'exploitation : disponibilité, pannes, interopérabilité) ;
- le rapport qualité-coût (notamment pour la maintenance) ;
- l'amélioration globale de la ligne ;
- les enjeux technologiques de chaque projet et/ou système.

Le Bénéficiaire transmet au STIF au fur et à mesure de leur production :

- l'évaluation de l'impact des travaux sur la base de critères tels que le suivi des réclamations, la satisfaction des clients ;
- les indicateurs permettant d'évaluer le fonctionnement des équipements ; les dysfonctionnements constatés et les mesures prises pour y remédier feront l'objet d'un rapport spécifique ;
- les rapports présentant les bilans effectués à l'issue du déploiement ;

Le STIF a toute latitude pour utiliser, communiquer ou diffuser les divers rapports et notamment le rapport final de l'opération.

#### **9.4. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROGRAMME**

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

Ce bilan comportera notamment :

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

#### **ARTICLE 10 - INVARIABILITÉ DU PROGRAMME**

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

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

En cas de modification des données de programme de la part de l'une des Parties, la présente convention devra faire l'objet d'un avenant.

S'il est constaté à l'issue des travaux, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que la réalisation n'est pas conforme au contenu du programme subventionné par la présente convention ou modifié conformément aux dispositions de l'article 10, le Bénéficiaire sera mis en demeure de communiquer au STIF les raisons détaillées justifiant les écarts constatés. Le versement du solde sera dans ce cas suspendu à un examen contradictoire par les Parties.

Si au terme de cet examen, un accord n'est pas trouvé entre les Parties sur les adaptations nécessaires pour solder l'opération, le comité de suivi des investissements du contrat STIF-SNCF se prononcera sur la mise en œuvre de la procédure de conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF.

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

#### **ARTICLE 11 – DEMOLITION OU MODIFICATION D'AFFECTATION DES AMENAGEMENTS REALISES**

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

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 13 seront alors mises en œuvre.

## **ARTICLE 12 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION**

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF au Bénéficiaire.

Compte tenu des modalités de l'article 11 relatives à l'usage des biens installés à l'aide de cette subvention, la présente convention prend fin 10 ans après la date de la mise en service effective des installations réalisés dans chaque gare par les investissements de cette convention. Dans ce cas, le Bénéficiaire a préalablement informé le STIF de la date de mise en service de l'installation.

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

## **ARTICLE 13 - RESILIATION**

Dans l'hypothèse visée à l'article 10 d'une modification du programme non autorisée par le STIF et à défaut d'accord, en dernier recours, à l'issue de la conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF en vigueur, l'engagement des AP et le paiement de la subvention sont annulés pour la phase concernée. Les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire correspondant à la subvention pour cette phase devront être reversées au STIF.

Dans l'hypothèse visée à l'article 11 et à défaut d'accord, en dernier recours, à l'issue de la conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF en vigueur, le paiement du solde de la subvention est annulé pour la phase concernée, et la subvention perçue par le Bénéficiaire pour cette phase est alors reversée au STIF au prorata de la durée d'amortissement non exécutée sans pouvoir excéder dix ans.

Dans ces deux hypothèses et à défaut d'accord, en dernier recours, à l'issue de la conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF en vigueur, les différentes dispositions de la présente convention pour la phase concernée sont considérées comme résiliées de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

## **ARTICLE 14 - FRAIS ET DISPOSITIONS DIVERSES**

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

## **ARTICLE 15 - LITIGES**

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

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

Fait à Paris, le  
en deux originaux.

<p>La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD,</p>	
<p>Le Directeur de Transilien Jean Pierre FARANDOU,</p>	

## ANNEXE 1

### LISTE DES GARES CONCERNEES PAR LE PRESENT PROGRAMME

Ligne	Section de ligne PROJET	Gare	Nbr entrants
E	RER E / Ligne P	MAGENTA	65 580
E	RER E / Ligne P	HAUSSMANN-ST-LAZARE	64 760
E	RER E / Ligne P	VAL-DE-FONTENAY	22 460
E	RER E / Ligne P	NOISY-LE-SEC	20 430
E	RER E / Ligne P	CHELLES-GOURNAY	15 190
E	RER E / Ligne P	RAINCY-VILLEMOMBLE-MONTFERMEIL (LE)	14 020
E	RER E / Ligne P	BONDY	11 530
E	RER E / Ligne P	VILLIERS-SUR-MARNE-PLESSIS-TREVISE	10 370
E	RER E / Ligne P	ROSNY-SOUS-BOIS	7 530
E	RER E / Ligne P	ROSNY-BOIS-PERRIER	7 040
E	RER E / Ligne P	PANTIN	6 910
E	RER E / Ligne P	NOGENT-LE-PERREUX	6 830
E	RER E / Ligne P	EMERAINVILLE-PONTAULT-COMBAULT	6 660
E	RER E / Ligne P	GAGNY	6 250
E	RER E / Ligne P	ROISSY-EN-BRIE	4 640
E	RER E / Ligne P	CHENAY-GAGNY (LE)	4 620
E	RER E / Ligne P	TOURNAN	3 370
E	RER E / Ligne P	OZOIR-LA-FERRIERE	3 250
E	RER E / Ligne P	BOULLEREAUX-CHAMPIGNY	2 950
E	RER E / Ligne P	GRETZ-ARMAINVILLIERS	1 920
E	RER E / Ligne P	YVRIS-NOISY-LE-GRAND (LES)	980
P	RER E / Ligne P	MEAUX	10 720

## ANNEXE 2

### LISTE DES EQUIPEMENTS CONCERNEES PAR LE PRESENT PROGRAMME

Gares	Ligne	Nbre Périphériques projet			Nbre Périphériques déposés au projet		
		TFT 32"	TFT 46"	TLED	CRT 68	CRT 41	PUI
Noisy le sec	E	24		22	10		36
Le Raincy	E	18			18		
Rosny/bois	E	13		12	24		1
Rosny Bois Perrier	E	9		8	17		
Gagny	E			8	8		
Nogent le Perreux	E	12		8	20		
Pantin	E	13		10			23
Emerainville Pontault Combault	E	9		15	24		
Le Chenay Gagny	E	4		12	15		1
Bondy	E	17		10	13	1	13
Ozoir la Ferrière	E	6		4	10		
Roissy en Brie	E	6		13	19		
Tournan	E	1		22	23		
Villiers/Marne	E	13		4	17		
Gretz-Armainvilliers	E	1		18	19		
Les Yvris Noisy le Grand	E	5		4	9		
Meaux	P	25		8	33		
Magenta	E	11	51	1	10		49
Les Boullereaux	E	5		4	8		1
Hausmann Saint Lazare	E						
Chelles Gournay	E						
Val de Fontenay	E						
<b>TOTAL</b>		<b>192</b>	<b>51</b>	<b>183</b>	<b>297</b>	<b>1</b>	<b>124</b>





## **CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF**

-----

### **DEPLOIEMENT DES ECRANS D'INFORMATION VOYAGEURS DES GARES SNCF D'ILE-DE-FRANCE – LIGNE H AXE ERMONT**

-----

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

## ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9<sup>e</sup>, 41 rue de Châteaudun, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération n°..... XX/XX/XXXX, dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

## ET :

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

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

d'autre part,

## PREAMBULE

La démarche de rénovation et de modernisation de l'information dynamique en gare s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur de l'Information Voyageurs en IdF (SDIV). Le principal document d'application est la charte des supports et des contenus qui est en cours de finalisation au moment de la présentation de ce programme. A ce titre, ce projet répond en très grande partie aux spécifications techniques et d'intégration des supports d'information voyageur installés aux accès en entrée, dans les halls voyageurs, les salles d'échanges, les souterrains, les quais des gares.

En effet, le programme consiste à remplacer :

- une partie du parc des afficheurs vidéo (écrans CRT)
- la totalité des autres types d'afficheurs (panneaux à palettes, panneaux à plots lumineux, Périphériques Uniques d'Information de la marque Sagem, dits PUI, présents sur le RER E et quelques gares du RER C).

Ces divers types d'afficheurs ont été installés dans les gares du réseau de Transilien au gré des évolutions technologiques. Les plus anciens datent des 20/25 dernières années.

De manière générale, les afficheurs représentent le principal canal de diffusion de l'information voyageur dynamique en gare. Ces supports sont par définition particulièrement visibles et porteurs d'image.

La principale finalité du projet consiste à faire un saut qualitatif dans l'information voyageurs en diffusant :

- une information plus lisible
- une information plus cohérente et donc de meilleure qualité.

Pour les clients, les bénéfices sont de pouvoir disposer :

- d'écrans modernes, lisibles, contrastés, permettant d'intégrer la police de caractères « Achemine » adaptée aux PMR ; ces écrans ont fait l'objet d'enquêtes clientèles montrant l'ensemble de ces qualités et l'adhésion des clients.

- d'une information cohérente. En effet, les dispositifs de téléaffichage sont mis à jour localement et manuellement, les écrans Infogare sont mis à jour automatiquement de manière centralisée. Cette situation conduit à diffuser une information divergente en un même lieu, la divergence pouvant porter sur l'horaire, la desserte, la composition du train, le code mission et l'indication du quai.

Concrètement, le projet consiste à installer des écrans modernes à base de technologies récentes (TFT et LED). Ces écrans viendront en remplacement d'une grande partie des afficheurs vidéo CRT. Les autres systèmes d'affichage à palettes ou à plots lumineux seront intégralement remplacés.



Au terme du projet, le paysage constitué par les périphériques d'affichage dans les gares aura fortement évolué, il sera à cet horizon quasiment identique aux « habitudes visuelles domestiques » répandues par les écrans plats des téléviseurs et autres ordinateurs. Et plus globalement l'ambiance en gare en sera améliorée.

Concernant le nombre d'écrans à déployer gare par gare, la SNCF s'engage à prendre dans les projets les mesures conservatoires nécessaires, c'est-à-dire pour les aspects les plus dimensionnants des équipements Infogare :

- prendre en compte la réservation d'emplacements pour l'implantation d'écrans supplémentaires, si nécessaire, à l'issue de l'étude d'implantation ;
- Concevoir les installations de distribution d'énergie avec une capacité d'évolution en vue d'écrans supplémentaires ;
- Concevoir les installations de transmission d'information vers les écrans avec une capacité d'évolution pour gérer des écrans supplémentaires ;

Par ailleurs, la SNCF s'engage à ce que le remplacement des équipements d'information voyageurs se fasse avec des niveaux de service et de qualité au moins égaux à ceux actuels. Ces supports d'information dynamique répondent en grande partie aux prescriptions du SDIV.

De plus, afin d'évaluer le SDIV, Transilien s'engage à appliquer à titre expérimental les recommandations du SDIV pour les aspects pour lesquels ces supports d'information dynamique ne répondent pas intégralement en l'état.

Deux gares, pour mener ces expérimentations seront choisies par le STIF et la SNCF parmi les 104 gares du programme de déploiement d'écrans.

Le champ de cette expérimentation concernera dans les halls et les accès :

- les écrans « prochains passages » (page 375, fiche 18)
- les écrans « arrêts desservis » (page 389, fiche 21).

et sous réserve de l'obtention de la subvention concernant les Evolutions Fonctionnelles du SI Infogare, le champ de l'expérimentation sera élargi aux :

- écrans « prochains passages de train des AUTRES TRANSPORTEURS» (page 375, fiche 18),
- écrans « prochain passages de bus » (page 158, fiche 18),
- à l'écran « d'informations conjoncturelles », hors écran « état du trafic ».

Les numéros de page et de fiche font référence au document d'application du SDIV : la Charte des Supports et des Contenus (édition oct2009)

Pour l'écran d'horaires bus ou train des autres transporteurs, le projet est tributaire de la fourniture de la documentation, de l'accès aux données (au format SIRI) par les partenaires, et du respect de leurs engagements quant au planning indicatif pour la mise en œuvre de l'expérimentation.

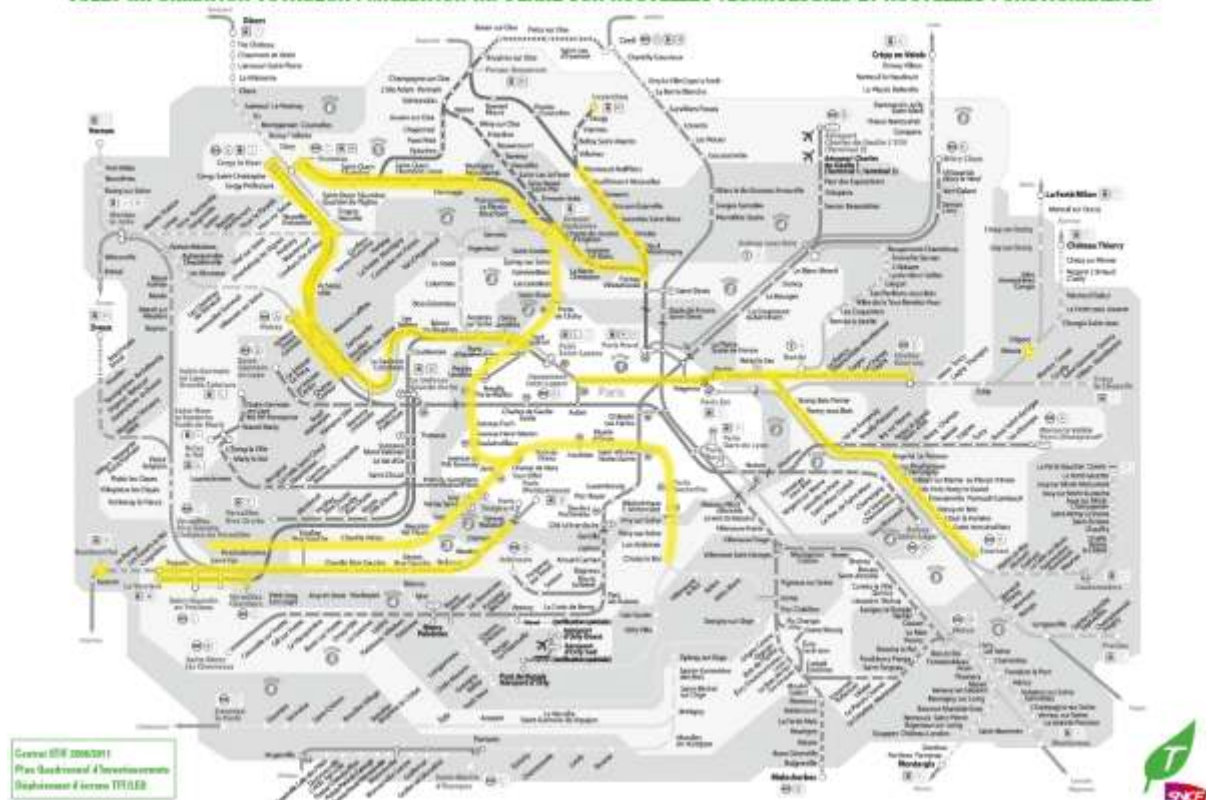
Les résultats de ces expérimentations seront partagés avec le STIF afin de mesurer les conséquences techniques et financières et l'évaluation auprès de la clientèle.

Enfin, le projet permet d'améliorer le service client par une meilleure disponibilité des afficheurs.

La Commission Qualité de service, dans sa séance du [REDACTED] 2009, puis le Conseil du STIF dans sa séance du [REDACTED] 2009 ont approuvé le projet présenté.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties concernant la participation du STIF au financement de l'opération sur la ligne H axe Ermont du réseau ferroviaire Transilien.

## VOLET INFORMATION VOYAGEUR : MIGRATION INFOGARE SUR NOUVELLES TECHNOLOGIES ET NOUVELLES FONCTIONNALITÉS



### **EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :**

#### **ARTICLE 1 – OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION**

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions techniques et financières selon lesquelles est réalisé et financé le programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne H axe Ermont » inscrit au contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF pour la période 2008-2011 et pour une période d'un an supplémentaire jusqu'en 2012.

La présente convention définit un coût de 1 068k€ HT (euros courants) pour le « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne H axe Ermont » ce sur lequel le Bénéficiaire s'engage, dans la limite des éléments descriptifs du projet définis dans l'article 2 ci-après. La présente convention définit également les engagements des financeurs.

#### **ARTICLE 2 – DESCRIPTION DU PROGRAMME ET CALENDRIER DE REALISATION**

##### **2.1. OBJECTIFS**

L'objectif de ce programme est d'équiper en nouveaux écrans Infogare un premier ensemble de 104 gares. Parmi ces gares, la présente convention porte sur une première partie des gares de la ligne H axe Ermont. Les autres gares de cette ligne seront traitées ultérieurement à fin de vie des écrans à tube cathodique présents actuellement.

## 2.2. CONTENU DE LA PROGRAMMATION

Les gares à équiper sont les suivantes

Section de ligne	Gares	Programme
Ligne H axe Ermont	5 gares de Epinay Villetaneuse à Ermont Eaubonne Hors Accès Gare d'Ermont (déjà traité par projet Gare)	Suppression complète des panneaux de téléaffichage à palette Suppression complète des écrans CRT gares entièrement équipées en écrans TFT/LED Gare de Ermont complément sur les quais uniquement, accès déjà fait par le projet gare

Le détail de la liste des gares figure en annexe 1 de la présente convention.

Le détail des équipements à remplacer figure en annexe 2 de la présente convention.

## 2.3. CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DU PROGRAMME

Le calendrier prévisionnel de livraison du projet de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne H axe Ermont » s'inscrit sur la période 2008-2012 qui correspond à celle du Programme Quadriennal d'Investissements contractualisé entre le Bénéficiaire et le STIF pour la période 2008-2011.

La durée prévisionnelle de réalisation des travaux préalables à la mise en service est fixée à 24 mois à compter de la mise en place de l'ensemble des subventions de ce programme par le STIF.

Pour chacune des phases du « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne H axe Ermont », le Bénéficiaire informe officiellement le STIF, au plus tard quatre semaines avant la date effective de mise en service de l'opération.

## ARTICLE 3 – MAITRISE D'OUVRAGE DE LA SNCF

Le Bénéficiaire assurera la mission de maîtrise d'ouvrage visant à la réalisation du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne H axe Ermont », objet de la présente convention (Directeur d'Opération : Monsieur Thierry Joubert SNCF – Transilien.)

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

Le Bénéficiaire assume, en tant que maître d'ouvrage du programme, l'entière responsabilité de l'ensemble des travaux de chaque phase du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne H axe Ermont » pendant les phases travaux, et notamment en cas de recours formulés par des tiers.

Le Bénéficiaire se charge, seul ou par l'intermédiaire d'un tiers, de la réalisation des travaux et de l'exploitation des installations impactées par ces travaux. Lorsque la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations impactées par ceux-ci est

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

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

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

#### **ARTICLE 4 – COUT DU PROGRAMME**

Les dépenses afférentes à l'ensemble du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne H axe Ermont » sont évaluées à 1 068k€ exprimés en euros courants hors taxe.

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

#### **ARTICLE 5 – FINANCEMENT DU PROGRAMME**

##### **5.1. PLAN DE FINANCEMENT DU PROGRAMME**

Le plan de financement du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne H axe Ermont » est le suivant :

<b>DEMANDE DE SUBVENTION</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>TOTAL PROJET</b>
<b>Dépenses prévisionnelles K€ constants 06/08</b>	<b>800</b>	<b>200</b>	<b>1 000</b>
<b>Dépenses prévisionnelles K€ courants</b>	<b>849</b>	<b>219</b>	<b>1 068</b>

##### **5.2. PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DU PROGRAMME**

La subvention maximale et non révisable à la hausse d'un montant de 1 100k€ HT est allouée par le STIF au Bénéficiaire, qui fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien des installations faisant l'objet des investissements de la présente convention.

Une autorisation de programme de 1 100 k€ HT est ouverte à cet effet par le STIF.

Cette participation est fractionnée en 2 tranches successives correspondant aux phases de déploiement de l'opération et ouvrant des crédits de paiements propres à chacune d'entre elles :

- tranche n°1: phase 2010
- tranche n°2: phase 2011

Dans l'hypothèse où l'administration fiscale exigerait que soit appliqué à la subvention le régime de la TVA, les modalités de poursuite de ce programme seront examinées par les parties dans le cadre du comité de suivi des investissements du contrat d'exploitation STIF/SNCF.

Les économies de coûts de maintenance induites par l'investissement pour les 104 gares sont évaluées à 681 K€ constants par an, aux conditions économiques de juin 2008. Les gains de productivité seront pris en compte dans les futurs contrats d'exploitation.

### **5.3. COÛTS DE MAINTENANCE DES NOUVEAUX ÉCRANS INFOGARE**

Le coût de maintenance pour « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne H axe Ermont », est pris en compte dans les contrats d'exploitation en cours.

A ce titre et sauf événement dûment justifié, ce montant sera inchangé jusqu'à fin 2011. Toute augmentation devra être justifiée et argumentée.

### **ARTICLE 6 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX**

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

Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la subvention du STIF, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF un ordre de service de démarrage des travaux sur une première phase de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne H axe Ermont » composant ce programme et une demande de paiement d'un premier acompte de 15% du montant total de la tranche n°1 de la subvention du STIF allouée pour la réalisation de ce programme, la totalité de ladite subvention du STIF devient caduque et est annulée.

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

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

### **ARTICLE 7 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES TRAVAUX**

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

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



Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service de la dernière phase du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne H axe Ermont » et sur chaque tranche à :

- mentionner chacun des financeurs du programme en indiquant leur taux de financement, sur tout acte de publicité ou d'information concernant l'opération et y faire figurer leurs logos,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des financeurs.

Les mêmes conditions de versement de la subvention relatives aux délais de réalisations des travaux s'appliquent aux deux phases suivantes du programme.

## **ARTICLE 8 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

### **8. 1. DEMANDES DE VERSEMENT**

Nonobstant les dispositions des articles 6 et 7 ci-dessus, cette subvention fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur demande du Bénéficiaire et pour chacune des tranches correspondant aux phases du programme engagées, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% du montant total de tranche correspondant à la phase du programme subventionnée par le STIF allouée pour la réalisation de la totalité de phase du programme engagée au vu de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux ;
- le versement d'acomptes intermédiaires, dans la limite de 75 % du montant total de la tranche de la subvention correspondant à la phase de travaux en cours de réalisation sera subordonnés à :
  - la sollicitation du Bénéficiaire
  - un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées ; nombre d'équipements déposés)
  - les sommes effectivement versées par la SNCF pour ces réalisations
- le règlement du solde de chaque tranche de la subvention sera subordonné à :
  - la production de l'avis d'achèvement des travaux du programme réalisé, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
  - un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées; nombre d'équipements déposés)
  - la production de l'état récapitulatif des dépenses HT comptabilisées, certifié exact et sincère par le service financier de la SNCF sur chaque phase du programme,
  - la production d'un tableau récapitulatif du coût final prévisionnel du programme,
  - un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport aux phases du programme financé ;
  - le respect des modalités de communication définies à l'article 9.3.

## **8. 2. MANDATEMENT ET REGLEMENT**

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

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

Tout retard de paiement entraînera la facturation de plein droit, par la SNCF, d'intérêts moratoires calculés sur la période courant entre la date limite de paiement et la date effective de paiement au taux de l'intérêt légal en vigueur majoré de deux points

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

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

## **8. 3. ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES**

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

Cet échéancier peut être recalé à l'occasion des suivis d'opérations réalisés conformément aux dispositions de l'article 9, dans les limites des délais du règlement budgétaire et financier du STIF mentionnés aux articles 6 et 7.

## **ARTICLE 9 – SUIVI DU PROGRAMME**

### **9.1. SUIVI DU PROGRAMME**

Le suivi de ce programme d'investissements du PQI 2008-2011 s'inscrit dans le cadre du contrat d'exploitation 2008-2011 entre le STIF et la SNCF. Ce suivi est conforme aux principes définis dans ce contrat, et plus particulièrement aux dispositions des Titres IV relatif aux Biens et Investissements et VI relatif aux Modalités d'exécution du contrat. Ces modalités de suivi seront reprises pour la période 2011-2012.

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

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

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

Dans le cas où les Parties conviennent d'une modification du contenu des projets de ce programme conformément aux termes de l'article 10, le Bénéficiaire informe par écrit le

STIF des modifications apportées et de leur impact sur le programme (impact sur le service aux voyageurs, évolution du contenu des projets, de leur coût, et de leur calendrier de réalisation).

## **9.2. PUBLICITE, COMMUNICATION, INAUGURATIONS**

Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service de chaque phase du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne H axe Ermont », à :

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

## **9.3. EVALUATION DU PROJET**

Le bilan final permettra d'évaluer :

- la satisfaction des voyageurs (enquête voyageurs) ;
- le bon fonctionnement du système et des différents équipements le composant (conditions d'exploitation : disponibilité, pannes, interopérabilité) ;
- le rapport qualité-coût (notamment pour la maintenance) ;
- l'amélioration globale de la ligne ;
- les enjeux technologiques de chaque projet et/ou système.

Le Bénéficiaire transmet au STIF au fur et à mesure de leur production :

- l'évaluation de l'impact des travaux sur la base de critères tels que le suivi des réclamations, la satisfaction des clients ;
- les indicateurs permettant d'évaluer le fonctionnement des équipements ; les dysfonctionnements constatés et les mesures prises pour y remédier feront l'objet d'un rapport spécifique ;
- les rapports présentant les bilans effectués à l'issue du déploiement ;

Le STIF a toute latitude pour utiliser, communiquer ou diffuser les divers rapports et notamment le rapport final de l'opération.

#### **9.4. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROGRAMME**

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

Ce bilan comportera notamment :

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

#### **ARTICLE 10 - INVARIABILITÉ DU PROGRAMME**

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

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

En cas de modification des données de programme de la part de l'une des Parties, la présente convention devra faire l'objet d'un avenant.

S'il est constaté à l'issue des travaux, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que la réalisation n'est pas conforme au contenu du programme subventionné par la présente convention ou modifié conformément aux dispositions de l'article 10, le Bénéficiaire sera mis en demeure de communiquer au STIF les raisons détaillées justifiant les écarts constatés. Le versement du solde sera dans ce cas suspendu à un examen contradictoire par les Parties.

Si au terme de cet examen, un accord n'est pas trouvé entre les Parties sur les adaptations nécessaires pour solder l'opération, le comité de suivi des investissements du contrat STIF-SNCF se prononcera sur la mise en œuvre de la procédure de conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF.

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

#### **ARTICLE 11 – DEMOLITION OU MODIFICATION D'AFFECTATION DES AMENAGEMENTS REALISES**

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

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 13 seront alors mises en œuvre.

## **ARTICLE 12 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION**

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF au Bénéficiaire.

Compte tenu des modalités de l'article 11 relatives à l'usage des biens installés à l'aide de cette subvention, la présente convention prend fin 10 ans après la date de la mise en service effective des installations réalisés dans chaque gare par les investissements de cette convention. Dans ce cas, le Bénéficiaire a préalablement informé le STIF de la date de mise en service de l'installation.

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

## **ARTICLE 13 - RESILIATION**

Dans l'hypothèse visée à l'article 10 d'une modification du programme non autorisée par le STIF et à défaut d'accord, en dernier recours, à l'issue de la conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF en vigueur, l'engagement des AP et le paiement de la subvention sont annulés pour la phase concernée. Les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire correspondant à la subvention pour cette phase devront être reversées au STIF.

Dans l'hypothèse visée à l'article 11 et à défaut d'accord, en dernier recours, à l'issue de la conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF en vigueur, le paiement du solde de la subvention est annulé pour la phase concernée, et la subvention perçue par le Bénéficiaire pour cette phase est alors reversée au STIF au prorata de la durée d'amortissement non exécutée sans pouvoir excéder dix ans.

Dans ces deux hypothèses et à défaut d'accord, en dernier recours, à l'issue de la conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF en vigueur, les différentes dispositions de la présente convention pour la phase concernée sont considérées comme résiliées de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

## **ARTICLE 14 - FRAIS ET DISPOSITIONS DIVERSES**

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

## **ARTICLE 15 - LITIGES**

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

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

Fait à Paris, le  
en deux originaux.

La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD,	
Le Directeur de Transilien Jean Pierre FARANDOU,	

## **ANNEXE 1**

### **LISTE DES GARES CONCERNEES PAR LE PRESENT PROGRAMME**

<b>Ligne</b>	<b>Section de ligne PROJET</b>	<b>Gare</b>	<b>Nbr entrants</b>
H	Ermont (Ligne H)	ERMONT-EAUBONNE	27 270
H	Ermont (Ligne H)	EPINAY-VILLETANEUSE	15 480
H	Ermont (Ligne H)	ENGHIEN-LES-BAINS	9 050
H	Ermont (Ligne H)	BARRE-ORMESSON (LA)	4 810
H	Ermont (Ligne H)	CHAMP-DE-COURSES-D'ENGHIEN	3 780

## ANNEXE 2

### LISTE DES EQUIPEMENTS CONCERNEES PAR LE PRESENT PROGRAMME

Gares	Nbre Périphériques projet			Nbre Périphériques déposés au projet		
	TFT 32"	TFT 46"	TLED	CRT 68	CRT 41	TAF
La Barre d'Ormesson	H	5	11	16		
Champs de course d'Enghien	H	4	20	24		
Enghien les Bains	H	12	10	22		
Ermont Eaubonne	H	6	49	55		
Epinay	H	14	20	34		
<b>TOTAL</b>		<b>41</b>	<b>110</b>	<b>151</b>	<b>0</b>	<b>0</b>





## **CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF**

-----

### **DEPLOIEMENT DES ECRANS D'INFORMATION VOYAGEURS DES GARES SNCF D'ILE-DE-FRANCE – LIGNE H AXE LUZARCHES**

-----

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

## ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9<sup>e</sup>, 41 rue de Châteaudun, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération n°..... XX/XX/XXXX, dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

## ET :

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

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

d'autre part,

## PREAMBULE

La démarche de rénovation et de modernisation de l'information dynamique en gare s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur de l'Information Voyageurs en IdF (SDIV). Le principal document d'application est la charte des supports et des contenus qui est en cours de finalisation au moment de la présentation de ce programme. A ce titre, ce projet répond en très grande partie aux spécifications techniques et d'intégration des supports d'information voyageur installés aux accès en entrée, dans les halls voyageurs, les salles d'échanges, les souterrains, les quais des gares.

En effet, le programme consiste à remplacer :

- une partie du parc des afficheurs vidéo (écrans CRT)
- la totalité des autres types d'afficheurs (panneaux à palettes, panneaux à plots lumineux, Périphériques Uniques d'Information de la marque Sagem, dits PUI, présents sur le RER E et quelques gares du RER C).

Ces divers types d'afficheurs ont été installés dans les gares du réseau de Transilien au gré des évolutions technologiques. Les plus anciens datent des 20/25 dernières années.

De manière générale, les afficheurs représentent le principal canal de diffusion de l'information voyageur dynamique en gare. Ces supports sont par définition particulièrement visibles et porteurs d'image.

La principale finalité du projet consiste à faire un saut qualitatif dans l'information voyageurs en diffusant :

- une information plus lisible
- une information plus cohérente et donc de meilleure qualité.

Pour les clients, les bénéfices sont de pouvoir disposer :

- d'écrans modernes, lisibles, contrastés, permettant d'intégrer la police de caractères « Achemine » adaptée aux PMR ; ces écrans ont fait l'objet d'enquêtes clientèles montrant l'ensemble de ces qualités et l'adhésion des clients.

- d'une information cohérente. En effet, les dispositifs de téléaffichage sont mis à jour localement et manuellement, les écrans Infogare sont mis à jour automatiquement de manière centralisée. Cette situation conduit à diffuser une information divergente en un même lieu, la divergence pouvant porter sur l'horaire, la desserte, la composition du train, le code mission et l'indication du quai.

Concrètement, le projet consiste à installer des écrans modernes à base de technologies récentes (TFT et LED). Ces écrans viendront en remplacement d'une grande partie des afficheurs vidéo CRT. Les autres systèmes d'affichage à palettes ou à plots lumineux seront intégralement remplacés.



Au terme du projet, le paysage constitué par les périphériques d'affichage dans les gares aura fortement évolué, il sera à cet horizon quasiment identique aux « habitudes visuelles domestiques » répandues par les écrans plats des téléviseurs et autres ordinateurs. Et plus globalement l'ambiance en gare en sera améliorée.

Concernant le nombre d'écrans à déployer gare par gare, la SNCF s'engage à prendre dans les projets les mesures conservatoires nécessaires, c'est-à-dire pour les aspects les plus dimensionnants des équipements Infogare :

- prendre en compte la réservation d'emplacements pour l'implantation d'écrans supplémentaires, si nécessaire, à l'issue de l'étude d'implantation ;
- Concevoir les installations de distribution d'énergie avec une capacité d'évolution en vue d'écrans supplémentaires ;
- Concevoir les installations de transmission d'information vers les écrans avec une capacité d'évolution pour gérer des écrans supplémentaires ;

Par ailleurs, la SNCF s'engage à ce que le remplacement des équipements d'information voyageurs se fasse avec des niveaux de service et de qualité au mois égaux à ceux actuels. Ces supports d'information dynamique répondent en grande partie aux prescriptions du SDIV.

De plus, afin d'évaluer le SDIV, Transilien s'engage à appliquer à titre expérimental les recommandations du SDIV pour les aspects pour lesquels ces supports d'information dynamique ne répondent pas intégralement en l'état.

Deux gares, pour mener ces expérimentations seront choisies par le STIF et la SNCF parmi les 104 gares du programme de déploiement d'écrans.

Le champ de cette expérimentation concernera dans les halls et les accès :

- les écrans « prochains passages » (page 375, fiche 18)
- les écrans « arrêts desservis » (page 389, fiche 21).

et sous réserve de l'obtention de la subvention concernant les Evolutions Fonctionnelles du SI Infogare, le champ de l'expérimentation sera élargi aux :

- écrans « prochains passages de train des AUTRES TRANSPORTEURS» (page 375, fiche 18),
- écrans « prochain passages de bus » (page 158, fiche 18),
- à l'écran « d'informations conjoncturelles », hors écran « état du trafic ».

Les numéros de page et de fiche font référence au document d'application du SDIV : la Charte des Supports et des Contenus (édition oct2009)

Pour l'écran d'horaires bus ou train des autres transporteurs, le projet est tributaire de la fourniture de la documentation, de l'accès aux données (au format SIRI) par les partenaires, et du respect de leurs engagements quant au planning indicatif pour la mise en œuvre de l'expérimentation.

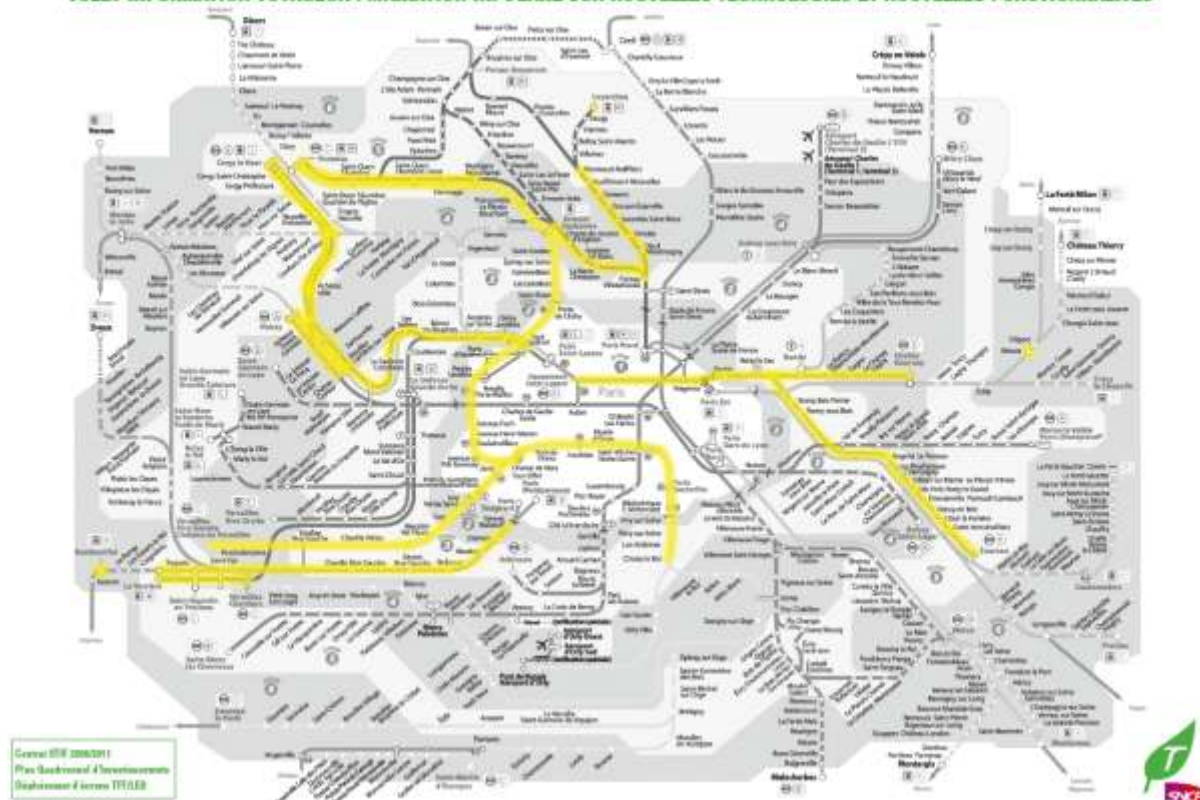
Les résultats de ces expérimentations seront partagés avec le STIF afin de mesurer les conséquences techniques et financières et l'évaluation auprès de la clientèle.

Enfin, le projet permet d'améliorer le service client par une meilleure disponibilité des afficheurs.

La Commission Qualité de service, dans sa séance du [REDACTED] 2009, puis le Conseil du STIF dans sa séance du [REDACTED] 2009 ont approuvé le projet présenté.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties concernant la participation du STIF au financement de l'opération sur la ligne H axe Luzarches du réseau ferroviaire Transilien.

## VOLET INFORMATION VOYAGEUR : MIGRATION INFOGARE SUR NOUVELLES TECHNOLOGIES ET NOUVELLES FONCTIONNALITÉS



### **EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :**

#### **ARTICLE 1 – OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION**

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions techniques et financières selon lesquelles est réalisé et financé le programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne H axe Luzarches » inscrit au contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF pour la période 2008-2011 et pour une période d'un an supplémentaire jusqu'en 2012.

La présente convention définit un coût de 1 068k€ HT (euros courants) pour le « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne H axe Luzarches » ce sur lequel le Bénéficiaire s'engage, dans la limite des éléments descriptifs du projet définis dans l'article 2 ci-après. La présente convention définit également les engagements des financeurs.

#### **ARTICLE 2 – DESCRIPTION DU PROGRAMME ET CALENDRIER DE REALISATION**

##### **2.1. OBJECTIFS**

L'objectif de ce programme est d'équiper en nouveaux écrans Infogare un premier ensemble de 104 gares. Parmi ces gares, la présente convention porte sur une première partie des gares de la ligne H axe Luzarches. Les autres gares de cette ligne seront traitées ultérieurement à fin de vie des écrans à tube cathodique présents actuellement.

## 2.2. CONTENU DE LA PROGRAMMATION

Les gares à équiper sont les suivantes

Section de ligne	Gares	Programme
Ligne H axe Montsout	7 gares de Deuil Montmagny à Montsout Maffliers  1 Gare de Luzarches	Suppression complète des écrans CRT  gares entièrement équipées en écrans TFT/LED

Le détail de la liste des gares figure en annexe 1 de la présente convention.

Le détail des équipements à remplacer figure en annexe 2 de la présente convention.

## 2.3. CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DU PROGRAMME

Le calendrier prévisionnel de livraison du projet de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne H axe Luzarches » s'inscrit sur la période 2008-2012 qui correspond à celle du Programme Quadriennal d'Investissements contractualisé entre le Bénéficiaire et le STIF pour la période 2008-2011.

La durée prévisionnelle de réalisation des travaux préalables à la mise en service est fixée à 24 mois à compter de la mise en place de l'ensemble des subventions de ce programme par le STIF.

Pour chacune des phases du « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne H axe Luzarches », le Bénéficiaire informe officiellement le STIF, au plus tard quatre semaines avant la date effective de mise en service de l'opération.

## ARTICLE 3 – MAITRISE D'OUVRAGE DE LA SNCF

Le Bénéficiaire assurera la mission de maîtrise d'ouvrage visant à la réalisation du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne H axe Luzarches », objet de la présente convention (Directeur d'Opération : Monsieur Thierry Joubert SNCF – Transilien.)

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

Le Bénéficiaire assume, en tant que maître d'ouvrage du programme, l'entière responsabilité de l'ensemble des travaux de chaque phase du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne H axe Luzarches » pendant les phases travaux, et notamment en cas de recours formulés par des tiers.

Le Bénéficiaire se charge, seul ou par l'intermédiaire d'un tiers, de la réalisation des travaux et de l'exploitation des installations impactées par ces travaux. Lorsque la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations impactées par ceux-ci est confiée à un tiers par le Bénéficiaire, ce dernier s'engage à faire respecter les

engagements de la présente convention audit tiers. Le Bénéficiaire ne saurait se prévaloir de la défaillance du tiers à qui il aurait confié la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations pour s'exonérer des engagements auxquels il a souscrit au titre de la présente convention.

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

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

#### **ARTICLE 4 – COUT DU PROGRAMME**

Les dépenses afférentes à l'ensemble du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne H axe Luzarches » sont évaluées à 1 068k€ exprimés en euros courants hors taxe.

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

#### **ARTICLE 5 – FINANCEMENT DU PROGRAMME**

##### **5.1. PLAN DE FINANCEMENT DU PROGRAMME**

Le plan de financement du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne H axe Luzarches » est le suivant :

<b>DEMANDE DE SUBVENTION</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>TOTAL PROJET</b>
<b>Dépenses prévisionnelles K€ constants 06/08</b>	<b>800</b>	<b>200</b>	<b>1 000</b>
<b>Dépenses prévisionnelles K€ courants</b>	<b>849</b>	<b>219</b>	<b>1 068</b>

##### **5.2. PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DU PROGRAMME**

La subvention maximale et non révisable à la hausse d'un montant de 1 100k€ HT est allouée par le STIF au Bénéficiaire, qui fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien des installations faisant l'objet des investissements de la présente convention. Une autorisation de programme de 1 100 k€ HT est ouverte à cet effet par le STIF.

Cette participation est fractionnée en 2 tranches successives correspondant aux phases de déploiement de l'opération et ouvrant des crédits de paiements propres à chacune d'entre elles :

- tranche n°1: phase 2010
- tranche n°2: phase 2011

Dans l'hypothèse où l'administration fiscale exigerait que soit appliqué à la subvention le régime de la TVA, les modalités de poursuite de ce programme seront examinées par les parties dans le cadre du comité de suivi des investissements du contrat d'exploitation STIF/SNCF.

Les économies de coûts de maintenance induites par l'investissement pour les 104 gares sont évaluées à 681 K€ constants par an, aux conditions économiques de juin 2008. Les gains de productivité seront pris en compte dans les futurs contrats d'exploitation.

### **5.3. COÛTS DE MAINTENANCE DES NOUVEAUX ÉCRANS INFOGARE**

Le coût de maintenance pour « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne H axe Luzarches », est pris en compte dans les contrats d'exploitation en cours.

A ce titre et sauf événement dûment justifié, ce montant sera inchangé jusqu'à fin 2011. Toute augmentation devra être justifiée et argumentée.

### **ARTICLE 6 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX**

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

Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la subvention du STIF, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF un ordre de service de démarrage des travaux sur une première phase de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne H axe Luzarches » composant ce programme et une demande de paiement d'un premier acompte de 15% du montant total de la tranche n°1 de la subvention du STIF allouée pour la réalisation de ce programme, la totalité de ladite subvention du STIF devient caduque et est annulée.

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

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

### **ARTICLE 7 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES TRAVAUX**

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

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



Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service de la dernière phase du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne H axe Luzarches » et sur chaque tranche à :

- mentionner chacun des financeurs du programme en indiquant leur taux de financement, sur tout acte de publicité ou d'information concernant l'opération et y faire figurer leurs logos,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des financeurs.

Les mêmes conditions de versement de la subvention relatives aux délais de réalisations des travaux s'appliquent aux deux phases suivantes du programme.

## **ARTICLE 8 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

### **8. 1. DEMANDES DE VERSEMENT**

Nonobstant les dispositions des articles 6 et 7 ci-dessus, cette subvention fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur demande du Bénéficiaire et pour chacune des tranches correspondant aux phases du programme engagées, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% du montant total de tranche correspondant à la phase du programme subventionnée par le STIF allouée pour la réalisation de la totalité de phase du programme engagée au vu de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux ;
- le versement d'acomptes intermédiaires, dans la limite de 75 % du montant total de la tranche de la subvention correspondant à la phase de travaux en cours de réalisation sera subordonnés à :
  - la sollicitation du Bénéficiaire
  - un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées ; nombre d'équipements déposés)
  - les sommes effectivement versées par la SNCF pour ces réalisations
- le règlement du solde de chaque tranche de la subvention sera subordonné à :
  - la production de l'avis d'achèvement des travaux du programme réalisé, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
  - un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées; nombre d'équipements déposés)
  - la production de l'état récapitulatif des dépenses HT comptabilisées, certifié exact et sincère par le service financier de la SNCF sur chaque phase du programme,
  - la production d'un tableau récapitulatif du coût final prévisionnel du programme,
  - un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport aux phases du programme financé ;
  - le respect des modalités de communication définies à l'article 9.3.

## **8. 2. MANDATEMENT ET REGLEMENT**

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

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

Tout retard de paiement entraînera la facturation de plein droit, par la SNCF, d'intérêts moratoires calculés sur la période courant entre la date limite de paiement et la date effective de paiement au taux de l'intérêt légal en vigueur majoré de deux points

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

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

## **8. 3. ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES**

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

Cet échéancier peut être recalé à l'occasion des suivis d'opérations réalisés conformément aux dispositions de l'article 9, dans les limites des délais du règlement budgétaire et financier du STIF mentionnés aux articles 6 et 7.

## **ARTICLE 9 – SUIVI DU PROGRAMME**

### **9.1. SUIVI DU PROGRAMME**

Le suivi de ce programme d'investissements du PQI 2008-2011 s'inscrit dans le cadre du contrat d'exploitation 2008-2011 entre le STIF et la SNCF. Ce suivi est conforme aux principes définis dans ce contrat, et plus particulièrement aux dispositions des Titres IV relatif aux Biens et Investissements et VI relatif aux Modalités d'exécution du contrat. Ces modalités de suivi seront reprises pour la période 2011-2012.

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

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

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

Dans le cas où les Parties conviennent d'une modification du contenu des projets de ce programme conformément aux termes de l'article 10, le Bénéficiaire informe par écrit le

STIF des modifications apportées et de leur impact sur le programme (impact sur le service aux voyageurs, évolution du contenu des projets, de leur coût, et de leur calendrier de réalisation).

## **9.2. PUBLICITE, COMMUNICATION, INAUGURATIONS**

Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service de chaque phase du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne H axe Luzarches », à :

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

## **9.3. EVALUATION DU PROJET**

Le bilan final permettra d'évaluer :

- la satisfaction des voyageurs (enquête voyageurs) ;
- le bon fonctionnement du système et des différents équipements le composant (conditions d'exploitation : disponibilité, pannes, interopérabilité) ;
- le rapport qualité-coût (notamment pour la maintenance) ;
- l'amélioration globale de la ligne ;
- les enjeux technologiques de chaque projet et/ou système.

Le Bénéficiaire transmet au STIF au fur et à mesure de leur production :

- l'évaluation de l'impact des travaux sur la base de critères tels que le suivi des réclamations, la satisfaction des clients ;
- les indicateurs permettant d'évaluer le fonctionnement des équipements ; les dysfonctionnements constatés et les mesures prises pour y remédier feront l'objet d'un rapport spécifique ;
- les rapports présentant les bilans effectués à l'issue du déploiement ;

Le STIF a toute latitude pour utiliser, communiquer ou diffuser les divers rapports et notamment le rapport final de l'opération.

#### **9.4. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROGRAMME**

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

Ce bilan comportera notamment :

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

#### **ARTICLE 10 - INVARIABILITÉ DU PROGRAMME**

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

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

En cas de modification des données de programme de la part de l'une des Parties, la présente convention devra faire l'objet d'un avenant.

S'il est constaté à l'issue des travaux, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que la réalisation n'est pas conforme au contenu du programme subventionné par la présente convention ou modifié conformément aux dispositions de l'article 10, le Bénéficiaire sera mis en demeure de communiquer au STIF les raisons détaillées justifiant les écarts constatés. Le versement du solde sera dans ce cas suspendu à un examen contradictoire par les Parties.

Si au terme de cet examen, un accord n'est pas trouvé entre les Parties sur les adaptations nécessaires pour solder l'opération, le comité de suivi des investissements du contrat STIF-SNCF se prononcera sur la mise en œuvre de la procédure de conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF.

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

#### **ARTICLE 11 – DEMOLITION OU MODIFICATION D'AFFECTATION DES AMENAGEMENTS REALISES**

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

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 13 seront alors mises en œuvre.

## **ARTICLE 12 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION**

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF au Bénéficiaire.

Compte tenu des modalités de l'article 11 relatives à l'usage des biens installés à l'aide de cette subvention, la présente convention prend fin 10 ans après la date de la mise en service effective des installations réalisés dans chaque gare par les investissements de cette convention. Dans ce cas, le Bénéficiaire a préalablement informé le STIF de la date de mise en service de l'installation.

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

## **ARTICLE 13 - RESILIATION**

Dans l'hypothèse visée à l'article 10 d'une modification du programme non autorisée par le STIF et à défaut d'accord, en dernier recours, à l'issue de la conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF en vigueur, l'engagement des AP et le paiement de la subvention sont annulés pour la phase concernée. Les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire correspondant à la subvention pour cette phase devront être reversées au STIF.

Dans l'hypothèse visée à l'article 11 et à défaut d'accord, en dernier recours, à l'issue de la conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF en vigueur, le paiement du solde de la subvention est annulé pour la phase concernée, et la subvention perçue par le Bénéficiaire pour cette phase est alors reversée au STIF au prorata de la durée d'amortissement non exécutée sans pouvoir excéder dix ans.

Dans ces deux hypothèses et à défaut d'accord, en dernier recours, à l'issue de la conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF en vigueur, les différentes dispositions de la présente convention pour la phase concernée sont considérées comme résiliées de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

## **ARTICLE 14 - FRAIS ET DISPOSITIONS DIVERSES**

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

## **ARTICLE 15 - LITIGES**

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

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déferés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

Fait à Paris, le  
en deux originaux.

La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD,	
Le Directeur de Transilien Jean Pierre FARANDOU,	

## **ANNEXE 1**

### **LISTE DES GARES CONCERNEES PAR LE PRESENT PROGRAMME**

H	Montsoul (Ligne H)	SARCELLES-ST-BRICE	7 450
H	Montsoul (Ligne H)	DEUIL-MONTMAGNY	4 630
H	Montsoul (Ligne H)	DOMONT	4 500
H	Montsoul (Ligne H)	MONTSOULT-MAFFLIERS	2 560
H	Montsoul (Ligne H)	ECOUEN-EZANVILLE	2 525
H	Montsoul (Ligne H)	GROSLAY	2 230
H	Montsoul (Ligne H)	BOUFFEMONT-MOISSELLES	1 480
H	Isolée	LUZARCHES	350

## ANNEXE 2

### LISTE DES EQUIPEMENTS CONCERNEES PAR LE PRESENT PROGRAMME

Gares	Nbre Périphériques projet			Nbre Périphériques déposés au projet		
	TFT 32"	TFT 46"	TLED	CRT 68	CRT 41	TAF
SARCELLES-ST-BRICE	H	1	31	31	1	
DEUIL-MONTMAGNY	H	2	15	16	1	
DOMONT	H	1	11	11	1	
MONTSOULT-MAFFLIERS	H	6	19	21	4	
ECOUEEN-EZANVILLE	H	1	14	14	1	
GROSLAY	H	2	14	13	1	
BOUFFEMONT-MOISSELLES	H	1	11	11	1	
LUZARCHES	H	1	3	3	1	
<b>TOTAL</b>		<b>15</b>	<b>118</b>	<b>120</b>	<b>11</b>	<b>0</b>





## **CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF**

-----

### **DEPLOIEMENT DES ECRANS D'INFORMATION VOYAGEURS DES GARES SNCF D'ILE-DE-FRANCE – LIGNE N/U**

-----

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

## ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9<sup>e</sup>, 41 rue de Châteaudun, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération n°..... XX/XX/XXXX, dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

## ET :

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

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

d'autre part,

## PREAMBULE

La démarche de rénovation et de modernisation de l'information dynamique en gare s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur de l'Information Voyageurs en IdF (SDIV). Le principal document d'application est la charte des supports et des contenus qui est en cours de finalisation au moment de la présentation de ce programme. A ce titre, ce projet répond en très grande partie aux spécifications techniques et d'intégration des supports d'information voyageur installés aux accès en entrée, dans les halls voyageurs, les salles d'échanges, les souterrains, les quais des gares.

En effet, le programme consiste à remplacer :

- une partie du parc des afficheurs vidéo (écrans CRT)
- la totalité des autres types d'afficheurs (panneaux à palettes, panneaux à plots lumineux, Périphériques Uniques d'Information de la marque Sagem, dits PUI, présents sur le RER E et quelques gares du RER C).

Ces divers types d'afficheurs ont été installés dans les gares du réseau de Transilien au gré des évolutions technologiques. Les plus anciens datent des 20/25 dernières années.

De manière générale, les afficheurs représentent le principal canal de diffusion de l'information voyageur dynamique en gare. Ces supports sont par définition particulièrement visibles et porteurs d'image.

La principale finalité du projet consiste à faire un saut qualitatif dans l'information voyageurs en diffusant :

- une information plus lisible
- une information plus cohérente et donc de meilleure qualité.

Pour les clients, les bénéfices sont de pouvoir disposer :

- d'écrans modernes, lisibles, contrastés, permettant d'intégrer la police de caractères « Achemine » adaptée aux PMR ; ces écrans ont fait l'objet d'enquêtes clientèles montrant l'ensemble de ces qualités et l'adhésion des clients.

- d'une information cohérente. En effet, les dispositifs de téléaffichage sont mis à jour localement et manuellement, les écrans Infogare sont mis à jour automatiquement de manière centralisée. Cette situation conduit à diffuser une information divergente en un même lieu, la divergence pouvant porter sur l'horaire, la desserte, la composition du train, le code mission et l'indication du quai.

Concrètement, le projet consiste à installer des écrans modernes à base de technologies récentes (TFT et LED). Ces écrans viendront en remplacement d'une grande partie des afficheurs vidéo CRT. Les autres systèmes d'affichage à palettes ou à plots lumineux seront intégralement remplacés.



Au terme du projet, le paysage constitué par les périphériques d'affichage dans les gares aura fortement évolué, il sera à cet horizon quasiment identique aux « habitudes visuelles domestiques » répandues par les écrans plats des téléviseurs et autres ordinateurs. Et plus globalement l'ambiance en gare en sera améliorée.

Concernant le nombre d'écrans à déployer gare par gare, la SNCF s'engage à prendre dans les projets les mesures conservatoires nécessaires, c'est-à-dire pour les aspects les plus dimensionnants des équipements Infogare :

- prendre en compte la réservation d'emplacements pour l'implantation d'écrans supplémentaires, si nécessaire, à l'issue de l'étude d'implantation ;
- Concevoir les installations de distribution d'énergie avec une capacité d'évolution en vue d'écrans supplémentaires ;
- Concevoir les installations de transmission d'information vers les écrans avec une capacité d'évolution pour gérer des écrans supplémentaires ;

Par ailleurs, la SNCF s'engage à ce que le remplacement des équipements d'information voyageurs se fasse avec des niveaux de service et de qualité au mois égaux à ceux actuels. Ces supports d'information dynamique répondent en grande partie aux prescriptions du SDIV.

De plus, afin d'évaluer le SDIV, Transilien s'engage à appliquer à titre expérimental les recommandations du SDIV pour les aspects pour lesquels ces supports d'information dynamique ne répondent pas intégralement en l'état.

Deux gares, pour mener ces expérimentations seront choisies par le STIF et la SNCF parmi les 104 gares du programme de déploiement d'écrans.

Le champ de cette expérimentation concernera dans les halls et les accès :

- les écrans « prochains passages » (page 375, fiche 18)
- les écrans « arrêts desservis » (page 389, fiche 21).

et sous réserve de l'obtention de la subvention concernant les Evolutions Fonctionnelles du SI Infogare, le champ de l'expérimentation sera élargi aux :

- écrans « prochains passages de train des AUTRES TRANSPORTEURS» (page 375, fiche 18),
- écrans « prochain passages de bus » (page 158, fiche 18),
- à l'écran « d'informations conjoncturelles », hors écran « état du trafic ».

Les numéros de page et de fiche font référence au document d'application du SDIV : la Charte des Supports et des Contenus (édition oct2009)

Pour l'écran d'horaires bus ou train des autres transporteurs, le projet est tributaire de la fourniture de la documentation, de l'accès aux données (au format SIRI) par les partenaires, et du respect de leurs engagements quant au planning indicatif pour la mise en œuvre de l'expérimentation.

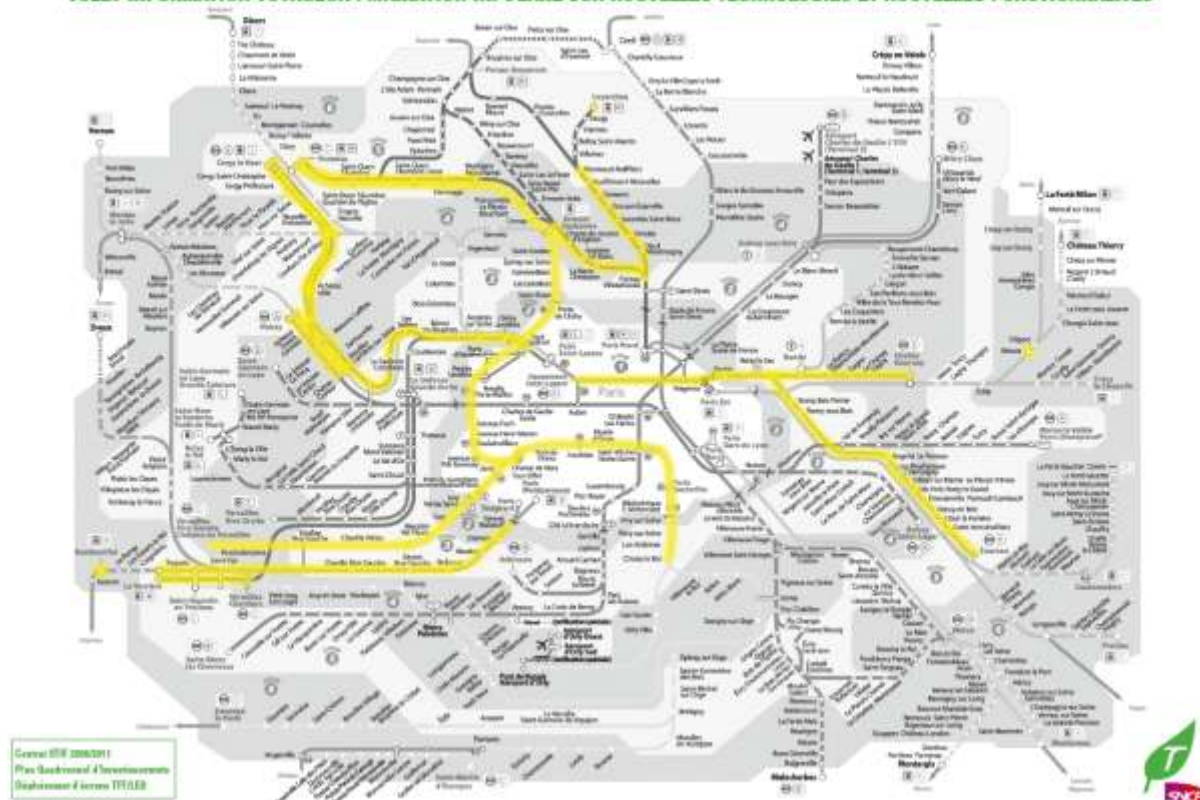
Les résultats de ces expérimentations seront partagés avec le STIF afin de mesurer les conséquences techniques et financières et l'évaluation auprès de la clientèle.

Enfin, le projet permet d'améliorer le service client par une meilleure disponibilité des afficheurs.

La Commission Qualité de service, dans sa séance du [REDACTED] 2009, puis le Conseil du STIF dans sa séance du [REDACTED] 2009 ont approuvé le projet présenté.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties concernant la participation du STIF au financement de l'opération sur la ligne N/U du réseau ferroviaire Transilien.

## VOLET INFORMATION VOYAGEUR : MIGRATION INFOGARE SUR NOUVELLES TECHNOLOGIES ET NOUVELLES FONCTIONNALITÉS



### **EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :**

#### **ARTICLE 1 – OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION**

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions techniques et financières selon lesquelles est réalisé et financé le programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne N/U » inscrit au contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF pour la période 2008-2011 et pour une période d'un an supplémentaire jusqu'en 2012.

La présente convention définit un coût de 4 939k€ HT (euros courants) pour le « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne N/U » ce sur lequel le Bénéficiaire s'engage, dans la limite des éléments descriptifs du projet définis dans l'article 2 ci-après. La présente convention définit également les engagements des financeurs.

#### **ARTICLE 2 – DESCRIPTION DU PROGRAMME ET CALENDRIER DE REALISATION**

##### **2.1. OBJECTIFS**

L'objectif de ce programme est d'équiper en nouveaux écrans Infogare un premier ensemble de 104 gares. Parmi ces gares, la présente convention porte sur une première partie des gares de la ligne N/U. Les autres gares de cette ligne seront traitées ultérieurement à fin de vie des écrans à tube cathodique présents actuellement.

## 2.2. CONTENU DE LA PROGRAMMATION

Les gares à équiper sont les suivantes

Section de ligne	Gares	Programme
Ligne N / U	12 gares de Vanves Malakoff à La Verrière	Suppression complète des panneaux de téléaffichage à palette Suppression complète des écrans CRT gares entièrement équipées en écrans TFT/LED Traitement particulier de Versailles Chantiers
Gares isolée sur la ligne N	1 gare Rambouillet	Suppression complète des panneaux de téléaffichage à palette gare ajoutée car nbr d'entrants important

Le détail de la liste des gares figure en annexe 1 de la présente convention.  
Le détail des équipements à remplacer figure en annexe 2 de la présente convention.

## 2.3. CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DU PROGRAMME

Le calendrier prévisionnel de livraison du projet de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne N/U » s'inscrit sur la période 2008-2012 qui correspond à celle du Programme Quadriennal d'Investissements contractualisé entre le Bénéficiaire et le STIF pour la période 2008-2011.

La durée prévisionnelle de réalisation des travaux préalables à la mise en service est fixée à 24 mois à compter de la mise en place de l'ensemble des subventions de ce programme par le STIF.

Pour chacune des phases du « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne N/U », le Bénéficiaire informe officiellement le STIF, au plus tard quatre semaines avant la date effective de mise en service de l'opération.

## ARTICLE 3 – MAITRISE D'OUVRAGE DE LA SNCF

Le Bénéficiaire assurera la mission de maîtrise d'ouvrage visant à la réalisation du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne N/U », objet de la présente convention (Directeur d'Opération : Monsieur Thierry Joubert SNCF – Transilien.)

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

Le Bénéficiaire assume, en tant que maître d'ouvrage du programme, l'entière responsabilité de l'ensemble des travaux de chaque phase du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne N/U » pendant les phases travaux, et notamment en cas de recours formulés par des tiers.

Le Bénéficiaire se charge, seul ou par l'intermédiaire d'un tiers, de la réalisation des travaux et de l'exploitation des installations impactées par ces travaux. Lorsque la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations impactées par ceux-ci est

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

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

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

#### **ARTICLE 4 – COUT DU PROGRAMME**

Les dépenses afférentes à l'ensemble du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne N/U » sont évaluées à 4939k€ exprimés en euros courants hors taxe.

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

#### **ARTICLE 5 – FINANCEMENT DU PROGRAMME**

##### **5.1. PLAN DE FINANCEMENT DU PROGRAMME**

Le plan de financement du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne N/U » est le suivant :

<b>DEMANDE DE SUBVENTION</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>TOTAL PROJET</b>
<b>Dépenses prévisionnelles K€ constants 06/08</b>	<b>2 750</b>	<b>1 850</b>	<b>4 600</b>
<b>Dépenses prévisionnelles K€ courants</b>	<b>2 917</b>	<b>2 022</b>	<b>4 939</b>

##### **5.2. PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DU PROGRAMME**

La subvention maximale et non révisable à la hausse d'un montant de 4 600k€ HT est allouée par le STIF au Bénéficiaire, qui fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien des installations faisant l'objet des investissements de la présente convention.

Une autorisation de programme de 4 600 k€ HT est ouverte à cet effet par le STIF.

Cette participation est fractionnée en 2 tranches successives correspondant aux phases de déploiement de l'opération et ouvrant des crédits de paiements propres à chacune d'entre elles :

- tranche n°1: phase 2010
- tranche n°2: phase 2011

Dans l'hypothèse où l'administration fiscale exigerait que soit appliqué à la subvention le régime de la TVA, les modalités de poursuite de ce programme seront examinées par les parties dans le cadre du comité de suivi des investissements du contrat d'exploitation STIF/SNCF.

Les économies de coûts de maintenance induites par l'investissement pour les 104 gares sont évaluées à 681 K€ constants par an, aux conditions économiques de juin 2008. Les gains de productivité seront pris en compte dans les futurs contrats d'exploitation.

### **5.3. COÛTS DE MAINTENANCE DES NOUVEAUX ÉCRANS INFOGARE**

Le coût de maintenance pour « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne N/U », est pris en compte dans les contrats d'exploitation en cours.

A ce titre et sauf événement dûment justifié, ce montant sera inchangé jusqu'à fin 2011. Toute augmentation devra être justifiée et argumentée.

### **ARTICLE 6 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX**

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

Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la subvention du STIF, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF un ordre de service de démarrage des travaux sur une première phase de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne N/U » composant ce programme et une demande de paiement d'un premier acompte de 15% du montant total de la tranche n°1 de la subvention du STIF allouée pour la réalisation de ce programme, la totalité de ladite subvention du STIF devient caduque et est annulée.

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

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

### **ARTICLE 7 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES TRAVAUX**

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

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



Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service de la dernière phase du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne N/U » et sur chaque tranche à :

- mentionner chacun des financeurs du programme en indiquant leur taux de financement, sur tout acte de publicité ou d'information concernant l'opération et y faire figurer leurs logos,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des financeurs.

Les mêmes conditions de versement de la subvention relatives aux délais de réalisations des travaux s'appliquent aux deux phases suivantes du programme.

## **ARTICLE 8 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

### **8. 1. DEMANDES DE VERSEMENT**

Nonobstant les dispositions des articles 6 et 7 ci-dessus, cette subvention fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur demande du Bénéficiaire et pour chacune des tranches correspondant aux phases du programme engagées, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% du montant total de tranche correspondant à la phase du programme subventionnée par le STIF allouée pour la réalisation de la totalité de phase du programme engagée au vu de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux ;
- le versement d'acomptes intermédiaires, dans la limite de 75 % du montant total de la tranche de la subvention correspondant à la phase de travaux en cours de réalisation sera subordonnés à :
  - la sollicitation du Bénéficiaire
  - un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées ; nombre d'équipements déposés)
  - les sommes effectivement versées par la SNCF pour ces réalisations
- le règlement du solde de chaque tranche de la subvention sera subordonné à :
  - la production de l'avis d'achèvement des travaux du programme réalisé, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
  - un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées; nombre d'équipements déposés)
  - la production de l'état récapitulatif des dépenses HT comptabilisées, certifié exact et sincère par le service financier de la SNCF sur chaque phase du programme,
  - la production d'un tableau récapitulatif du coût final prévisionnel du programme,
  - un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport aux phases du programme financé ;
  - le respect des modalités de communication définies à l'article 9.3.

## **8. 2. MANDATEMENT ET REGLEMENT**

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

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

Tout retard de paiement entraînera la facturation de plein droit, par la SNCF, d'intérêts moratoires calculés sur la période courant entre la date limite de paiement et la date effective de paiement au taux de l'intérêt légal en vigueur majoré de deux points

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

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

## **8. 3. ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES**

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

Cet échéancier peut être recalé à l'occasion des suivis d'opérations réalisés conformément aux dispositions de l'article 9, dans les limites des délais du règlement budgétaire et financier du STIF mentionnés aux articles 6 et 7.

## **ARTICLE 9 – SUIVI DU PROGRAMME**

### **9.1. SUIVI DU PROGRAMME**

Le suivi de ce programme d'investissements du PQI 2008-2011 s'inscrit dans le cadre du contrat d'exploitation 2008-2011 entre le STIF et la SNCF. Ce suivi est conforme aux principes définis dans ce contrat, et plus particulièrement aux dispositions des Titres IV relatif aux Biens et Investissements et VI relatif aux Modalités d'exécution du contrat. Ces modalités de suivi seront reprises pour la période 2011-2012.

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

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

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

Dans le cas où les Parties conviennent d'une modification du contenu des projets de ce programme conformément aux termes de l'article 10, le Bénéficiaire informe par écrit le STIF des modifications apportées et de leur impact sur le programme (impact sur le service aux voyageurs, évolution du contenu des projets, de leur coût, et de leur calendrier de réalisation).

## **9.2. PUBLICITE, COMMUNICATION, INAUGURATIONS**

Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service de chaque phase du programme de « déploiement des écrans d'information voyageurs des gares SNCF d'Ile-de-France – Ligne N/U », à :

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

## **9.3. EVALUATION DU PROJET**

Le bilan final permettra d'évaluer :

- la satisfaction des voyageurs (enquête voyageurs) ;
- le bon fonctionnement du système et des différents équipements le composant (conditions d'exploitation : disponibilité, pannes, interopérabilité) ;
- le rapport qualité-coût (notamment pour la maintenance) ;
- l'amélioration globale de la ligne ;
- les enjeux technologiques de chaque projet et/ou système.

Le Bénéficiaire transmet au STIF au fur et à mesure de leur production :

- l'évaluation de l'impact des travaux sur la base de critères tels que le suivi des réclamations, la satisfaction des clients ;
- les indicateurs permettant d'évaluer le fonctionnement des équipements ; les dysfonctionnements constatés et les mesures prises pour y remédier feront l'objet d'un rapport spécifique ;
- les rapports présentant les bilans effectués à l'issue du déploiement ;

Le STIF a toute latitude pour utiliser, communiquer ou diffuser les divers rapports et notamment le rapport final de l'opération.

## **9.4. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROGRAMME**

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

Ce bilan comportera notamment :

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

## **ARTICLE 10 - INVARIABILITÉ DU PROGRAMME**

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

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

En cas de modification des données de programme de la part de l'une des Parties, la présente convention devra faire l'objet d'un avenant.

S'il est constaté à l'issue des travaux, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que la réalisation n'est pas conforme au contenu du programme subventionné par la présente convention ou modifié conformément aux dispositions de l'article 10, le Bénéficiaire sera mis en demeure de communiquer au STIF les raisons détaillées justifiant les écarts constatés. Le versement du solde sera dans ce cas suspendu à un examen contradictoire par les Parties.

Si au terme de cet examen, un accord n'est pas trouvé entre les Parties sur les adaptations nécessaires pour solder l'opération, le comité de suivi des investissements du contrat STIF-SNCF se prononcera sur la mise en œuvre de la procédure de conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF.

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

## **ARTICLE 11 - DEMOLITION OU MODIFICATION D'AFFECTATION DES AMENAGEMENTS REALISES**

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

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 13 seront alors mises en œuvre.

## **ARTICLE 12 - ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION**

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF au Bénéficiaire.

Compte tenu des modalités de l'article 11 relatives à l'usage des biens installés à l'aide de cette subvention, la présente convention prend fin 10 ans après la date de la mise en service effective des installations réalisés dans chaque gare par les investissements de cette convention. Dans ce cas, le Bénéficiaire a préalablement informé le STIF de la date de mise en service de l'installation.

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

### **ARTICLE 13 - RESILIATION**

Dans l'hypothèse visée à l'article 10 d'une modification du programme non autorisée par le STIF et à défaut d'accord, en dernier recours, à l'issue de la conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF en vigueur, l'engagement des AP et le paiement de la subvention sont annulés pour la phase concernée. Les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire correspondant à la subvention pour cette phase devront être reversées au STIF.

Dans l'hypothèse visée à l'article 11 et à défaut d'accord, en dernier recours, à l'issue de la conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF en vigueur, le paiement du solde de la subvention est annulé pour la phase concernée, et la subvention perçue par le Bénéficiaire pour cette phase est alors reversée au STIF au prorata de la durée d'amortissement non exécutée sans pouvoir excéder dix ans.

Dans ces deux hypothèses et à défaut d'accord, en dernier recours, à l'issue de la conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF en vigueur, les différentes dispositions de la présente convention pour la phase concernée sont considérées comme résiliées de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

### **ARTICLE 14 - FRAIS ET DISPOSITIONS DIVERSES**

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

### **ARTICLE 15 - LITIGES**

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

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déferés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

Fait à Paris, le  
en deux originaux.

La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD,	
Le Directeur de Transilien Jean Pierre FARANDOU,	

## **ANNEXE 1**

### **LISTE DES GARES CONCERNEES PAR LE PRESENT PROGRAMME**

<b>Ligne</b>	<b>Section de ligne PROJET</b>	<b>Gare</b>	<b>Nbr entrants</b>
N	La Verrière (Ligne N/U)	VERSAILLES-CHANTIERS	36 880
N	La Verrière (Ligne N/U)	SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES	23 760
N	La Verrière (Ligne N/U)	VERRIERE (LA)	9 890
N	La Verrière (Ligne N/U)	SAINT-CYR	8 340
N	La Verrière (Ligne N/U)	TRAPPES	8 400
N	La Verrière (Ligne N/U)	VIROFLAY-RIVE-GAUCHE	5 660
N	La Verrière (Ligne N/U)	CLAMART	4 390
N	La Verrière (Ligne N/U)	SEVRES-RIVE-GAUCHE	3 820
N	La Verrière (Ligne N/U)	BELLEVUE	2 480
N	La Verrière (Ligne N/U)	MEUDON	2 140
N	La Verrière (Ligne N/U)	CHAVILLE-RIVE-GAUCHE	1 840
N	La Verrière (Ligne N/U)	VANVES-MALAKOFF	1 730
N	Isolée	RAMBOUILLET	9 020

## ANNEXE 2

### LISTE DES EQUIPEMENTS CONCERNEES PAR LE PRESENT PROGRAMME

Gares	Nbre Périphériques projet			Nbre Périphériques déposés au projet		
	TFT 32"	TFT 46"	TLED	CRT 68	CRT 41	Tb TAF
Meudon	8	0	8	14	2	4TQ
Bellevue	12	0	4	14	2	4TQ + 2TGD
Sèvres RG	10	0	4	14	0	4TQ + 2TGD
Chaville RG	8	0	7	13	0	4TQ + 1TGD
St Cyr	20	0	9	22	6	9TQ + 2TGD
Trappes	16	0	5	16	2	7TQ + 6TGD
La Verrière	18	0	11	16	4	8TQ + 2TGD
Rambouillet	19	0	1	13	0	4TQ + 2TGD
Vanves Malakoff	6	0	4	7	3	
Clamart	13	0	7	18	2	
Viroflay RG	40	0	11	49	2	
Versailles Chantiers	72	0	6	56	0	16TDF
St Quentin en Yvelines	52	2	8	38	6	6TSF 15TDF
<b>TOTAL</b>	<b>294</b>	<b>2</b>	<b>85</b>	<b>290</b>	<b>29</b>	<b>129</b>





## **CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF**

-----

### **AMELIORATION DES POINTS D'INFORMATION VOYAGEURS ILE-DE-FRANCE**

-----

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

## ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9<sup>e</sup>, 41 rue de Châteaudun, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération n°..... XX/XX/XXXX, dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

## ET :

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

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

d'autre part,

## PREAMBULE

Les Points d'Information Voyageurs Ile de France (PIVIF) assurent l'information des voyageurs en gares en situation normale et perturbée via plusieurs canaux, dont principalement la sonorisation.

Transilien propose d'optimiser et d'améliorer la diffusion de l'information aux voyageurs en gare par deux types d'investissements :

- L'un consiste à réorganiser et optimiser les PIVIF existants et à installer les structures et équipements adéquats ;
- L'autre consiste à déployer de nouvelles fonctionnalités sur la sonorisation existante dans les gares déjà équipées et à équiper la sonorisation dans les gares qui ne le sont pas encore.

Ce projet s'inscrit dans le cadre du 2<sup>ème</sup> objectif des orientations du Schéma Directeur d'Information Voyageur, orientations votées au Conseil du STIF le 6 juin 2007, consistant à « **Diminuer l'impact des situations perturbées** ». Les PIVIF actuels ont des zones d'intervention compliquées et trop restreintes, ce qui rend difficile la diffusion de l'information aux voyageurs en situation perturbée. Ces zones « historiques » sont calquées sur celles des zones d'actions des postes d'aiguillage.

Les futurs PIVIF seront plus importants. Ils auront des responsabilités élargies en termes de périmètre de gares mais aussi d'amplitude horaire. Les agents de ces centres auront pour seule mission de faire de l'information pour les voyageurs Transilien alors qu'ils peuvent encore dans quelques cas, « partager » leurs missions avec celles de gestion des circulations, en particulier sur les amplitudes horaires extrêmes.

L'investissement pour chaque futur centre comprend, en fonction de la configuration des lieux, des travaux de bâtiment, des travaux télécoms et informatique et de mise à niveau et/ou d'équipement de sonorisation.

La solution technique retenue pour concourir à ces objectifs repose sur l'implémentation (pour les gares non équipées) ou au remplacement des baies de sonorisation des gares

(pour les gares équipées) par des systèmes modernes connectés à un réseau informatique IP. Les éléments de diffusion de l'information sonore (amplificateurs, lignes de son, hauts parleurs) quand leurs états le justifient seront laissés en place.

Le choix d'une diffusion de la sonorisation depuis un réseau informatique par l'utilisation du protocole standard « IP » permet de créer une architecture souple et adaptable. L'architecture ainsi créée permet de s'affranchir de la rigidité propre aux réseaux de diffusions classiques (cuivre).

Ce choix novateur est dans un premier temps un levier indispensable pour modifier les PIVIF et leurs zones d'action. Dans un deuxième temps, il assure une évolution souple (« simple paramétrage et adressage réseau) qui permettra d'adapter la production de l'information sonore au plus près des organisations futures de gestion opérationnelle de circulations (Projet Commande Centralisée du Réseau).

## **EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **ARTICLE 1 – OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION**

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions techniques et financières selon lesquelles est réalisé et financé le projet « Amélioration des Points d'Informations Voyageurs Ile-de-France – Melun - Corbeil » inscrit au contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF pour la période 2008-2011 et pour une période d'un an supplémentaire jusqu'en 2012.

La présente convention définit un coût de 450 k€ HT (euros courants) sur lequel le Bénéficiaire s'engage, dans la limite des éléments descriptifs du projet définis dans l'article 2 ci-après. La présente convention définit également les engagements des financeurs.

### **ARTICLE 2 – DESCRIPTION DU PROJET ET CALENDRIER DE REALISATION**

#### **2.1. OBJECTIFS**

Les objectifs consistent à :

- Permettre une meilleure organisation de la production de l'information voyageur ;
- Pré équiper les gares « PIVIF » de Melun et de Corbeil en vue du déploiement du système de télésonorisation sur leur zone d'action
- Ajouter des fonctionnalités aux systèmes existants : prise de parole à distance, déclenchement d'une annonce depuis un terminal mobile, ou bien encore diffusion d'annonces multilingues.

#### **2.2. CONTENU DU PROJET**

##### *a. PIVIF de Melun*

Le PIVIF de Melun situé dans le Poste d'aiguillage est exploité actuellement par un opérateur et gère les gares :

- de Melun à Montgeron sur la zone Nord, (ligne D)
- de Melun à Corbeil sur la zone Ouest, (sens pair uniquement Ligne D)
- de Melun à Thomery sur la zone Sud. (ligne R)

**Ce projet a pour objet d'améliorer et d'étendre les missions d'information voyageur du PIVIF sur les gares de :**

- de Montgeron Crosne et Montargis pour la branche Nevers, soit 19 gares (ligne D et R)
- de Livry-sur-Seine et Montereau pour la branche Sens, soit 10 gares (ligne R)

La zone d'action future du PIVIF est représentée en annexe 1.

*b. PIVIF de Corbeil*

Le PIVIF de Corbeil Essonnes situé dans le Poste d'aiguillage est exploité actuellement par un opérateur et gère les gares :

- de Corbeil Essonnes à Viry Chatillon sur la zone Nord, (ligne D)
- de Corbeil Essonnes à Melun, sens impair, sur la zone Est (ligne D)
- de Corbeil Essonnes à Ballancourt sur la zone Sud (ligne D)

**Ce projet a pour objet d'améliorer et d'étendre les missions d'information voyageur sur les gares de :**

- de Viry Chatillon à Evry sur la zone Nord, soit 4 gares
- de Grigny Centre à Evry Génopole sur la zone Nord, soit 5 gares
- de Moulin Galant à Malesherbes sur la zone Sud, soit 9 gares
- de Essonnes Robinson à Vosves sur la zone Est, soit 8 gares
- et de façon non prioritaire la gare de Vigneux sur Seine.

La zone d'action future du PIVIF est représentée en annexe 1.

Ces deux projets concernent la mise en oeuvre des outils nécessaires à l'exploitation future des PIVIF étendus et plus particulièrement aux déploiements des systèmes permettant une télécommande d'une sonorisation de technologie IP.

Le détail estimatif de chacun des deux projets figure en annexe 2

### **2.3. CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DU PROGRAMME**

Le calendrier prévisionnel de livraison du projet « Amélioration des Points d'Informations Voyageurs Ile-de-France – Melun - Corbeil » s'inscrit sur la période 2008-2012 qui correspond à celle du Programme Quadriennal d'Investissements contractualisé entre le Bénéficiaire et le STIF pour la période 2008-2011.

La durée prévisionnelle de réalisation du projet est fixée à 24 mois à compter de la mise en place de l'ensemble des subventions de ce programme par le STIF.

Le planning prévisionnel figure en annexe 3.

### **ARTICLE 3 – MAITRISE D’OUVRAGE DE LA SNCF**

Le Bénéficiaire assurera la mission de maîtrise d’ouvrage visant à la réalisation du programme des « Amélioration des Points d’Informations Voyageurs Ile-de-France – Melun - Corbeil » objet de la présente convention (Directeur d’Opération : Monsieur Thierry Joubert SNCF – Transilien.)

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

Le Bénéficiaire assume, en tant que maître d’ouvrage du programme, l’entière responsabilité de l’ensemble des phases du projet.

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

Le Bénéficiaire assume par ailleurs l’entière responsabilité de la pérennité des développements informatiques dont il est propriétaire pendant la durée de la convention.

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

### **ARTICLE 4 – COUT DU PROGRAMME**

Les dépenses afférentes à l’ensemble du projet « Amélioration des Points d’Informations Voyageurs Ile-de-France – Melun - Corbeil » sont évaluées à 533 997k€ exprimés en euros courants hors taxe.

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

### **ARTICLE 5 – FINANCEMENT DU PROJET**

#### **5.1. PLAN DE FINANCEMENT DU PROJET**

Ce programme est inscrit au contrat STIF dans son volet investissement (PQI) dans ligne intitulée :

« PIVIF Point d’Information Voyageurs » le montant inscrit est de 6M€ courants

#### **5.2. PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DU PROJET**

La subvention maximale et non révisable à la hausse d’un montant de 450k€ HT est allouée par le STIF au Bénéficiaire, qui fera son affaire de l’exploitation et de l’entretien des installations faisant l’objet des investissements de la présente convention.

Une autorisation de programme de 450K€ HT est ouverte à cet effet par le STIF.  
Les prévisions d’appels de fonds sont :

2010 : 400 K€  
2011 : 50 K€

Dans l'hypothèse où l'administration fiscale exigerait que soit appliqué à la subvention le régime de la TVA, les modalités de poursuite de ce programme seront examinées par les parties dans le cadre du comité de suivi des investissements du contrat d'exploitation STIF/SNCF.

#### **ARTICLE 6 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX**

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

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

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

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

#### **ARTICLE 7 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES TRAVAUX**

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

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

## **ARTICLE 8 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

### **8. 1. DEMANDES DE VERSEMENT**

Nonobstant les dispositions des articles 6 et 7 ci-dessus, cette subvention fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur demande du Bénéficiaire et pour chacune des tranches correspondant aux phases du programme engagées, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% du montant total de tranche correspondant à la phase du programme subventionnée par le STIF allouée pour la réalisation de la totalité de phase du programme engagée au vu de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux ;
- le versement d'acomptes intermédiaires, dans la limite de 75 % du montant total de la tranche de la subvention correspondant à la phase de travaux en cours de réalisation sera subordonnés à :
  - la sollicitation du Bénéficiaire
  - un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (selon les phases de conduite de projets informatiques : études préliminaires, spécifications fonctionnelles générales et détaillées, réalisation, tests, mise en production)
  - les sommes effectivement versées par la SNCF pour ces réalisations
- le règlement du solde de chaque tranche de la subvention sera subordonné à :
  - la production de l'avis d'achèvement des travaux du programme réalisé, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
  - un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (selon les phases de conduite de projets informatiques : études préliminaires, spécifications fonctionnelles générales et détaillées, réalisation, tests, mise en production)
  - la production de l'état récapitulatif des dépenses HT comptabilisées, certifié exact et sincère par le service financier de la SNCF sur chaque phase du programme,
  - la production d'un tableau récapitulatif du coût final prévisionnel du programme,
  - un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport aux phases du programme financé
  - le respect des modalités de communication définies à l'article 9.3.

### **8. 2. MANDATEMENT ET REGLEMENT**

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

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

Tout retard de paiement entraînera la facturation de plein droit, par la SNCF, d'intérêts moratoires calculés sur la période courant entre la date limite de paiement et la date effective de paiement au taux de l'intérêt légal en vigueur majoré de deux points

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

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

### **8. 3. ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES**

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

Cet échéancier peut être recalé à l'occasion des suivis d'opérations réalisés conformément aux dispositions de l'article 9, dans les limites des délais du règlement budgétaire et financier du STIF mentionnés aux articles 6 et 7.

## **ARTICLE 9 – SUIVI DU PROGRAMME**

### **9.1. SUIVI DU PROGRAMME**

Le suivi de ce programme d'investissements du PQI 2008-2011 s'inscrit dans le cadre du contrat d'exploitation 2008-2011 entre le STIF et la SNCF. Ce suivi est conforme aux principes définis dans ce contrat, et plus particulièrement aux dispositions des Titres IV relatif aux Biens et Investissements et VI relatif aux Modalités d'exécution du contrat. Ces modalités de suivi seront reprises pour la période 2011-2012.

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

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

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

Dans le cas où les Parties conviennent d'une modification du contenu des projets de ce programme conformément aux termes de l'article 10, le Bénéficiaire informe par écrit le STIF des modifications apportées et de leur impact sur le programme (impact sur le service aux voyageurs, évolution du contenu des projets, de leur coût, et de leur calendrier de réalisation).

### **9.2. PUBLICITE, COMMUNICATION, INAUGURATIONS**

Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service de chaque phase du programme « Amélioration des Points d'Informations Voyageurs Ile-de-France – Melun - Corbeil », à :

- de lui faire valider tout support de communication lié à la conduite de ce projet
- informer le STIF, quatre semaines avant au minimum, de la date de fin des travaux de chaque phase.



### **9.3. EVALUATION DU PROJET**

Le bilan final permettra d'évaluer :

- la satisfaction des voyageurs (enquête voyageurs) ;
- le bon fonctionnement du système et des différents équipements le composant (conditions d'exploitation : disponibilité, pannes, interopérabilité) ;
- le rapport qualité-coût (notamment pour la maintenance) ;
- l'amélioration globale de la ligne ;
- les enjeux technologiques de chaque projet et/ou système.

Le Bénéficiaire transmet au STIF au fur et à mesure de leur production :

- l'évaluation de l'impact des travaux sur la base de critères tels que le suivi des réclamations, la satisfaction des clients ;
- les indicateurs permettant d'évaluer le fonctionnement des équipements ; les dysfonctionnements constatés et les mesures prises pour y remédier feront l'objet d'un rapport spécifique ;
- les rapports présentant les bilans effectués à l'issue du déploiement ;

Le STIF a toute latitude pour utiliser, communiquer ou diffuser les divers rapports et notamment le rapport final de l'opération.

### **9.4. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROGRAMME**

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

Ce bilan comportera notamment :

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

## **ARTICLE 10 - INVARIABILITÉ DU PROGRAMME**

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

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

En cas de modification des données de programme de la part de l'une des Parties, la présente convention devra faire l'objet d'un avenant.

S'il est constaté à l'issue des travaux, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que la réalisation n'est pas conforme au contenu du programme subventionné par la

présente convention ou modifié conformément aux dispositions de l'article 10, le Bénéficiaire sera mis en demeure de communiquer au STIF les raisons détaillées justifiant les écarts constatés. Le versement du solde sera dans ce cas suspendu à un examen contradictoire par les Parties.

Si au terme de cet examen, un accord n'est pas trouvé entre les Parties sur les adaptations nécessaires pour solder l'opération, le comité de suivi des investissements du contrat STIF-SNCF se prononcera sur la mise en œuvre de la procédure de conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF.

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

## **ARTICLE 11 – DEMOLITION OU MODIFICATION D’AFFECTATION DES AMENAGEMENTS REALISES**

Les équipements réalisés dans le cadre de l'expérimentation seront déposés à la fin du projet.

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

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 13 seront alors mises en œuvre.

## **ARTICLE 12 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION**

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF au Bénéficiaire.

Compte tenu des modalités de l'article 11 relatives à l'usage des biens installés à l'aide de cette subvention, la présente convention prend fin 10 ans après la date de la mise en service effective des installations réalisés dans chaque gare par les investissements de cette convention. Dans ce cas, le Bénéficiaire a préalablement informé le STIF de la date de mise en service de l'installation.

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

## **ARTICLE 13 - RESILIATION**

Dans l'hypothèse visée à l'article 10 d'une modification du programme non autorisée par le STIF et à défaut d'accord, en dernier recours, à l'issue de la conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF en vigueur, l'engagement des AP et le paiement de la subvention sont annulés pour la phase concernée. Les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire correspondant à la subvention pour cette phase devront être reversées au STIF.

Dans l'hypothèse visée à l'article 11 et à défaut d'accord, en dernier recours, à l'issue de la conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF en vigueur, le paiement du solde de la subvention est annulé pour la phase concernée, et la subvention perçue par le Bénéficiaire pour cette phase est alors reversée au STIF au prorata de la durée d'amortissement non exécutée sans pouvoir excéder dix ans.

Dans ces deux hypothèses et à défaut d'accord, en dernier recours, à l'issue de la conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF en vigueur, les différentes dispositions de la présente convention pour la phase concernée sont considérées comme résiliées de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

#### **ARTICLE 14 - FRAIS ET DISPOSITIONS DIVERSES**

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

#### **ARTICLE 15 - LITIGES**

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

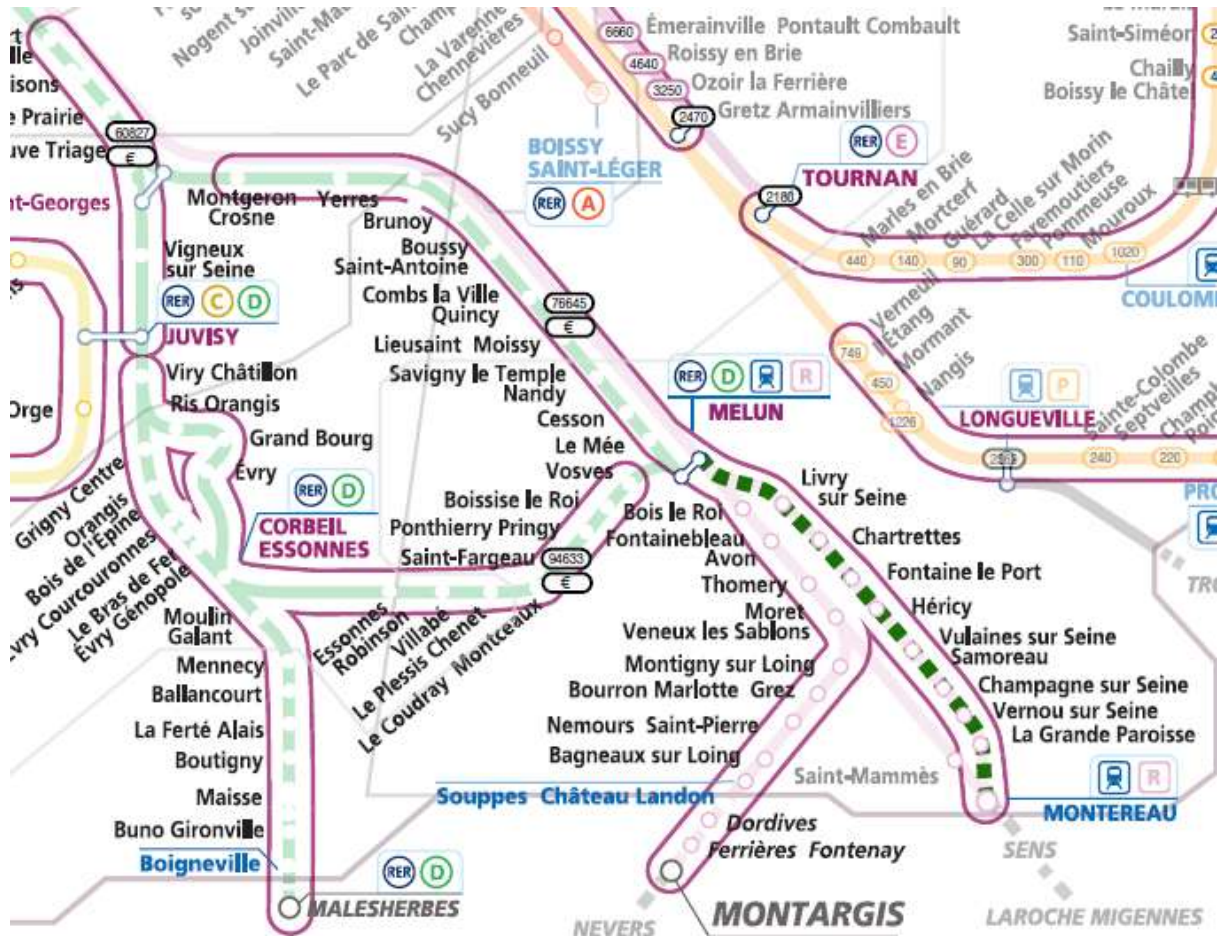
Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déferés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

Fait à Paris, le  
en deux originaux.

La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD,	
Le Directeur de Transilien Jean Pierre FARANDOU,	

# ANNEXE 1

## SITUATION CIBLE DES ZONE D' ACTIONS DES PIVIF DE MELUN ET CORBEIL



## Annexe 2

### DETAIL ESTIMATIF DU PROJET

Détail estimatif du PIVIF de Melun	Quantité	P.U.	Montant CE 06/2008
<b>Système de sono</b> <i>Ensemble système</i>	1	87 600	<b>87 600</b>
<b>Pupitre sono</b> <i>Pupitre bouton + câblerie</i>	1	1 800	<b>1 800</b>
<i>Sation opérateur tactile+ Câblerie</i>	4	11 400	<b>45 600</b>
<b>Equipement sono COT</b> <i>Ensemble système</i>	1	23 400	<b>23 400</b>
<b>MODAN</b>	1	6 000	<b>6 000</b>
<b>Eclernet</b> <i>Station PC</i>	1	5 400	<b>5 400</b>
<b>Infogare</b> <i>POL</i>	1	3 000	<b>3 000</b>
<i>PSS/PSA</i>	1	2 400	<b>2 400</b>
<b>Téléphonie</b> <i>Poste RTC mémoire</i>	1	120	<b>120</b>
<b>Vidéo</b> <i>Pupitre vidéo</i>	1	5 400	<b>5 400</b>
	<b>ss total Trx Ent Ext</b>		<b>180 720</b>
<b>SNCF Entrepreneur</b> <i>Paramétrage, mise en service (13%)</i>	13%		<b>23 494</b>

**Total Travaux Montant Brut 204 214**

Provision pour Risque	10%	<b>20 421</b>
MOE	18%	<b>40 434</b>
MOA	3%	<b>6 739</b>
Frais de MOA	1%	<b>2 246</b>

**Montant € CE 06/2008 274 055**

**Montant € Courants 290 745**

Ce montant est obtenu par l'indexation prévisionnelle, à 3% par an, du montant des travaux

Détail estimatif du PIVIF de Corbeil	Quantité	P.U.	Montant CE 06/2008
<b>Système de sono</b> <i>Ensemble système</i>	1	88 200	<b>88 200</b>
<b>Pupitre sono</b> <i>Pupitre bouton + câblerie</i>	1	1 800	<b>1 800</b>
<i>Sation opérateur tactile+ Câblerie</i>	3	11 400	<b>34 200</b>
<b>Eclernet</b> <i>Station PC</i>	2	5 400	<b>10 800</b>
<b>Infogare</b> <i>POL</i>	2	3 000	<b>6 000</b>
<i>PSS/PSA</i>	1	2 400	<b>2 400</b>
<b>Téléphonie</b> <i>Poste RTC mémoire</i>	2	120	<b>240</b>
<b>Vidéo</b> <i>Pupitre vidéo</i>	1	5 400	<b>5 400</b>
<b>Interphonie + Ecoute salle d'aiguilleur</b> <i>Ensemble interphonie + Ecoute salle</i>	1	2 160	<b>2 160</b>
<b>SNCF Entrepreneur</b> <i>Paramétrage, mise en service (13%)</i>			
		<b>ss total Trx Ent Ext</b>	<b>151 200</b>
	13%		<b>19 656</b>

**Total Travaux Montant Brut 170 856**

Provision pour Risque	10%	<b>17 086</b>
MOE	18%	<b>33 829</b>
MOA	3%	<b>5 638</b>
Frais de MOA	1%	<b>1 879</b>

**Montant € CE 06/2008 229 289**

**Montant € courants 243 252**

Ce montant est obtenu par l'indexation prévisionnelle, à 3% par an, du montant des travaux



## **Annexe 4**

### **Echéancier prévisionnel d'appel de fonds**

<b>DEMANDE DE SUBVENTION</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>TOTAL PROJET</b>
<b>Appels de fonds K€ courants</b>	<b>400</b>	<b>50</b>	<b>450</b>





## **CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF**

-----  
Information Voyageur  
Veolia Transport Ile de France

-----  
Opération référencée : J3 0  
sur AP 2009

**ENTRE :**

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 7<sup>e</sup>, 11, avenue de Villars, numéro de SIRET 287 500 078 00012, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération n°2006-0217 du 15 mars 2006 et notamment son article 1.4.1. , dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

**ET :**

Veolia Transport IDF représenté par Monsieur Jean-François CHIRON domicilié en cette qualité de Directeur Régionale Ile-de-France dénommé ci-après « le bénéficiaire ».

d'autre part,

**IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIIT :**

En vertu des dispositions de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France.

A ce titre, il intervient dans le domaine de l'information voyageur par une politique de soutien à la mise en place de système d'information voyageur

Dans ce cadre, et dans le souci d'améliorer la qualité du service de transport, le Bénéficiaire a décidé d'équiper d'outils spécifiques, comme un SAEIV, système d'information voyageur en temps réel, les réseaux Véolia Transport en Ile de France, et d'assurer l'évaluation transversale des projets déployés sur les réseaux franciliens.

Il a sollicité pour ce faire le concours du STIF et a déposé un dossier en ce sens.

La Commission Qualité de service, dans sa séance du 3 décembre 2009, a approuvé le projet présenté.

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

**EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÉTÉ ET CONVENU CE QUI SUIIT :**

**ARTICLE 1<sup>er</sup> – DESCRIPTION DU PROJET**

Le projet établi par le Bénéficiaire au titre de l'information voyageur consiste à assurer l'évaluation transversale des SAEIV déployés pour ses lignes régulières en équipements embarqués dans les véhicules et en équipements fixes au sol sur les réseaux de CSO et de Montesson les Rabaux.

Le coût des travaux a été estimé au montant de : 100 000 €

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

La subvention maximale et non révisable à la hausse d'un montant de 100 000 € est allouée par le STIF au Bénéficiaire qui fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien des équipements.

Une autorisation de programme de 100 000 € est ouverte.

Il est expressément convenu que la subvention est allouée en franchise de TVA et que, dans l'hypothèse où l'administration fiscale exigerait que lui soit appliqué le régime de TVA, l'attributaire fera son affaire personnelle du reversement de la TVA à l'administration fiscale, sans pouvoir prétendre à ce titre, à une demande de financement supplémentaire auprès du STIF.

Le Bénéficiaire programme ses appels de fonds ne pouvant excéder 70% du montant de la subvention auprès du STIF selon le calendrier suivant :

- appel de fonds pour le versement du premier acompte au démarrage des travaux en mars 2010 conformément aux délais de validité de la subvention mentionnés à l'article 3,
- appels de fonds pour le versement d'un second acompte, en décembre 2010 au prorata de l'avancement des travaux, conformément avec les principes d'appels de fonds intermédiaires mentionnés dans l'article 5,
- appel de fonds pour le versement du solde en septembre 2011 à l'achèvement des travaux, conformément aux délais de validité de la subvention mentionnés à l'article 4.

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

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

Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la subvention, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la directrice du STIF, si le Bénéficiaire établit auprès du STIF, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

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

## **ARTICLE 4 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 10 décembre 2008, à compter de la date de demande de premier acompte, le Bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération désignée à l'article 1<sup>er</sup>.

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

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

- sur tous les supports informatifs destinés au public à l'occasion de la réalisation de cette opération.

## **ARTICLE 5 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

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

- le versement d'un premier acompte de 15% au vu de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux ;
- le versement des acomptes suivants sur présentation des attestations d'avancement précisant le pourcentage des travaux effectués, dans la limite de 70 % du montant total de la subvention ;
- le règlement du solde sera subordonné à :
  - la production de l'avis d'achèvement des travaux, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
  - la production de factures acquittées

Les versements sont effectués au profit du bénéficiaire, par virement auprès de :

- titulaire du compte : Veolia Transport IDF
- Nom banque : Société Générale Paris Etoile Entreprise
- code établissement : 30003
- code guichet : 03175
- numéro de compte : 00020173297
- clé RIB : 09

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

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

## **ARTICLE 6 – INVARIABILITÉ DU PROJET**

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

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

Si au terme du délai fixé par le STIF, les adaptations demandées n'ont pas été réalisées ou ne sont pas satisfaisantes, les dispositions prévues à l'article 13 seront alors mises en œuvre.

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

## **ARTICLE 7 – MAITRISE D’OUVRAGE DU "BENEFICIAIRE"**

Le Bénéficiaire informe par courrier le STIF, de la date effective de mise en service de l'équipement. Cette date détermine conformément à l'article 11 de la présente convention le terme de celle-ci.

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

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

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

## **ARTICLE 8 : ÉVALUATION DU PROJET :**

Le bilan final permettra d'évaluer :

- la satisfaction des voyageurs (enquête voyageurs) ;
- le bon fonctionnement du système et des différents équipements le composant (conditions d'exploitation : disponibilité, pannes, interopérabilité) ;
- le rapport qualité-coût (notamment pour la maintenance) ;
- l'amélioration globale de la ligne ;
- les conditions du déploiement de l'interface SIRI et son apport quant à la multimodalité pour l'information voyageur ;
- les enjeux technologiques de chaque projet et/ou système.

Le Bénéficiaire transmet au STIF au fur et à mesure de leur production :

- l'évaluation de l'impact des travaux sur la base de critères tels que le suivi des réclamations, la satisfaction des clients ;
- les indicateurs permettant d'évaluer le fonctionnement des équipements ; les dysfonctionnements constatés et les mesures prises pour y remédier feront l'objet d'un rapport spécifique ;
- les rapports présentant les bilans effectués à l'issue du déploiement ;
- les suivis de recettage de l'interface SIRI, avec, en particulier, participation et exposé au « groupe de suivi des échanges de données temps réel » piloté par le STIF.

Le STIF a toute latitude pour utiliser, communiquer ou diffuser les divers rapports et notamment le rapport final de l'opération.

## **ARTICLE 9 : COMMUNICATION:**

La communication se fera à l'initiative du Bénéficiaire qui répondra aussi à toute sollicitation du STIF s'il désire communiquer sur ce thème. Toute action de communication veillera à inscrire ou citer le STIF en tant que financeur et porteur du projet dans le cadre du SDIV, et notamment par l'apposition du logo STIF.

Toute action de communication, quel que soit le support physique ou virtuel (affiche, communiqué de presse, brochure, etc..), doit faire l'objet d'une information et d'une validation auprès du STIF.

## **ARTICLE 10 – DESTRUCTION OU MODIFICATION D’AFFECTATION DE L’EQUIPEMENT**

En cas de destruction ou de modification d'affectation de l'équipement, le Bénéficiaire en informe préalablement le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception 6 mois avant la destruction ou la modification.

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 13 seront alors mises en œuvre.

## **ARTICLE 11 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION**

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF au bénéficiaire.

La présente convention prend fin 5 ans après la date de mise en service des équipements prévus par la présente convention.

## **ARTICLE 12 – DOCUMENTS CONTRACTUELS**

Les pièces constitutives de la convention sont les suivantes :

- le présent document, daté et signé ;

## **ARTICLE 13 - RESILIATION**

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

Dans l'hypothèse visée à l'article 10, la convention est résiliée de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et la subvention perçue par le Bénéficiaire est alors reversée au STIF en fonction de la durée non exécutée de la présente convention, selon la formule suivante :

Subvention à reverser = (100 000 € [montant de la subvention] / 5 [nombre d'années prévue à l'article 9]) x nombre d'années correspondant à la durée non exécutée

Dans ces deux hypothèses, le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

## **ARTICLE 14 - FRAIS ET DISPOSTIONS DIVERSES**

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

#### **ARTICLE 15 - LITIGES**

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

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déferés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

Fait à Paris, le

en deux originaux.

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

Pour Veolia Transport IDF,  
Le Directeur  
Jean-François CHIRON



## **CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF**

-----  
Information Voyageur - SAEIV  
Lieu Poissy  
CSO

-----  
Opération référencée : J3 0  
sur AP 2009



**ENTRE :**

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 7<sup>e</sup>, 11, avenue de Villars, numéro de SIRET 287 500 078 00012, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération n°2006-0217 du 15 mars 2006 et notamment son article 1.4.1. , dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

**ET :**

CSO représenté par Monsieur Marc DUBOEUF, domicilié en cette qualité à Carrières sous Poissy, dénommée ci-après « le bénéficiaire ».

d'autre part,

**IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIIT :**

En vertu des dispositions de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France.

A ce titre, il intervient dans le domaine de l'information voyageur par une politique de soutien à la mise en place de système d'information voyageur

En vertu du contrat 17 janvier 2007, le bénéficiaire est l'exploitant du réseau CSO.

Dans ce cadre, et dans le souci d'améliorer la qualité du service de transport, le Bénéficiaire a décidé de s'équiper d'outils spécifiques, comme un SAEIV, système d'information voyageur en temps réel.

Il a sollicité pour ce faire le concours du STIF et a déposé un dossier en ce sens.

La Commission Qualité de service, dans sa séance du 3 décembre 2009, a approuvé le projet présenté.

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

**EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÉTÉ ET CONVENU CE QUI SUIIT :**

**ARTICLE 1<sup>er</sup> – DESCRIPTION DU PROJET**

Le projet établi par le Bénéficiaire au titre de l'information voyageur a pour objet le déploiement du SAEIV pour ses lignes régulières, dans les véhicules et au sol.

Le coût des travaux a été estimé au montant de : 1 409 400 €

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

La subvention maximale et non révisable à la hausse d'un montant de 1 409 400 € est allouée par le STIF au Bénéficiaire qui fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien des équipements.

Une autorisation de programme de 1 409 400 € est ouverte.

Il est expressément convenu que la subvention est allouée en franchise de TVA et que, dans l'hypothèse où l'administration fiscale exigerait que lui soit appliqué le régime de TVA, l'attributaire fera son affaire personnelle du reversement de la TVA à l'administration fiscale, sans pouvoir prétendre à ce titre, à une demande de financement supplémentaire auprès du STIF.

Le Bénéficiaire programme ses appels de fonds ne pouvant excéder 70% du montant de la subvention auprès du STIF selon le calendrier suivant :

- appel de fonds pour le versement du premier acompte au démarrage des travaux en mars 2010 conformément aux délais de validité de la subvention mentionnés à l'article 3,
- appels de fonds pour le versement d'un second acompte, en décembre 2010 au prorata de l'avancement des travaux, conformément avec les principes d'appels de fonds intermédiaires mentionnés dans l'article 5,
- appel de fonds pour le versement du solde en Septembre 2011 à l'achèvement des travaux, conformément aux délais de validité de la subvention mentionnés à l'article 4.

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

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

Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la subvention, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la directrice du STIF, si le Bénéficiaire établit auprès du STIF, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

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

### **ARTICLE 4 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 10 décembre 2008, à compter de la date de demande de premier acompte, le Bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération désignée à l'article 1<sup>er</sup>.

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

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

- sur tous les supports informatifs destinés au public à l'occasion de la réalisation de cette opération.

## **ARTICLE 5 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

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

- le versement d'un premier acompte de 15% au vu de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux ;
- le versement des acomptes suivants sur présentation des attestations d'avancement précisant le pourcentage des travaux effectués, dans la limite de 70 % du montant total de la subvention ;
- le règlement du solde sera subordonné à :
  - la production de l'avis d'achèvement des travaux, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
  - la production de factures acquittées

Les versements sont effectués au profit du bénéficiaire, par virement auprès de :

- titulaire du compte : Les Courriers de Seine et Oise
- Nom banque : BNP St-Germain en Laye
- code établissement : 30004
- code guichet : 00178
- numéro de compte : 00010067665
- clé RIB : 92

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

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

## **ARTICLE 6 – INVARIABILITÉ DU PROJET**

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

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

Si au terme du délai fixé par le STIF, les adaptations demandées n'ont pas été réalisées ou ne sont pas satisfaisantes, les dispositions prévues à l'article 13 seront alors mises en œuvre.

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

## **ARTICLE 7 – MAITRISE D’OUVRAGE DU "BENEFICIAIRE"**

Le Bénéficiaire informe par courrier le STIF, de la date effective de mise en service de l'équipement. Cette date détermine conformément à l'article 11 de la présente convention, le terme de celle-ci.

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

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

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

## **ARTICLE 8 : ÉVALUATION DU PROJET :**

Le bilan final permettra d'évaluer :

- la satisfaction des voyageurs (enquête voyageurs) ;
- le bon fonctionnement du système et des différents équipements le composant (conditions d'exploitation : disponibilité, pannes, interopérabilité) ;
- le rapport qualité-coût (notamment pour la maintenance) ;
- l'amélioration globale de la ligne ;
- les conditions du déploiement de l'interface SIRI et son apport quant à la multimodalité pour l'information voyageur ;
- les enjeux technologiques de chaque projet et/ou système.

Le Bénéficiaire transmet au STIF au fur et à mesure de leur production :

- l'évaluation de l'impact des travaux sur la base de critères tels que le suivi des réclamations, la satisfaction des clients ;
- les indicateurs permettant d'évaluer le fonctionnement des équipements ; les dysfonctionnements constatés et les mesures prises pour y remédier feront l'objet d'un rapport spécifique ;
- les rapports présentant les bilans effectués à l'issue du déploiement ;
- les suivis de recettage de l'interface SIRI, avec, en particulier, participation et exposé au « groupe de suivi des échanges de données temps réel » piloté par le STIF.

Le STIF a toute latitude pour utiliser, communiquer ou diffuser les divers rapports et notamment le rapport final de l'opération.

## **ARTICLE 9 : COMMUNICATION:**

La communication se fera à l'initiative du Bénéficiaire qui répondra aussi à toute sollicitation du STIF s'il désire communiquer sur ce thème. Toute action de communication veillera à inscrire ou citer le STIF en tant que financeur et porteur du projet dans le cadre du SDIV, et notamment par l'apposition du logo STIF.

Toute action de communication, quel que soit le support physique ou virtuel (affiche, communiqué de presse, brochure, etc..), doit faire l'objet d'une information et d'une validation auprès du STIF.

## **ARTICLE 10 – DESTRUCTION OU MODIFICATION D’AFFECTATION DE L’EQUIPEMENT**

En cas de destruction ou de modification d'affectation de l'équipement, le Bénéficiaire en informe préalablement le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception 6 mois avant la destruction ou la modification.

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 13 seront alors mises en œuvre.

## **ARTICLE 11 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION**

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF au bénéficiaire.

La présente convention prend fin 5 ans après la date de mise en service des équipements prévus par la présente convention.

## **ARTICLE 12 – DOCUMENTS CONTRACTUELS**

Les pièces constitutives de la convention sont les suivantes :

- le présent document, daté et signé ;

## **ARTICLE 13 - RESILIATION**

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

Dans l'hypothèse visée à l'article 10, la convention est résiliée de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et la subvention perçue par le Bénéficiaire est alors reversée au STIF en fonction de la durée non exécutée de la présente convention, selon la formule suivante :

$$\text{Subvention à reverser} = (1\,409\,400 \text{ € [montant de la subvention]} / 5 \text{ [nombre d'années prévue à l'article 9]}) \times \text{nombre d'années correspondant à la durée non exécutée}$$

Dans ces deux hypothèses, le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

#### **ARTICLE 14 - FRAIS ET DISPOSTIONS DIVERSES**

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

#### **ARTICLE 15 - LITIGES**

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

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déferés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

Fait à Paris, le  
en deux originaux.

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

Pour CSO,  
Le Directeur  
Antoine SEGURET



## **CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF**

-----  
Information Voyageur - SAEIV  
Veolia Transport Montesson les Rabaux

-----  
Opération référencée : J3 0  
sur AP 2009

**ENTRE :**

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 7<sup>e</sup>, 11, avenue de Villars, numéro de SIRET 287 500 078 00012, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération n°2006-0217 du 15 mars 2006 et notamment son article 1.4.1. , dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

**ET :**

Veolia Montesson les Rabaux représenté par Monsieur Olivier JILET, domicilié en cette qualité à Montesson, dénommé ci-après « le bénéficiaire ».

d'autre part,

**IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIT :**

En vertu des dispositions de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France.

A ce titre, il intervient dans le domaine de l'information voyageur par une politique de soutien à la mise en place de système d'information voyageur

En vertu du contrat du 19 janvier 2007, le bénéficiaire est l'exploitant des réseaux de bassin de St-Germain en Laye et d'Entre Seine et Forêt.

Dans ce cadre, et dans le souci d'améliorer la qualité du service de transport, le Bénéficiaire a décidé de s'équiper d'outils spécifiques, comme un SAEIV, système d'information voyageur en temps réel.

Il a sollicité pour ce faire le concours du STIF et a déposé un dossier en ce sens.

La Commission Qualité de Service, dans sa séance du 3 décembre 2009, a approuvé le projet présenté.

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

**EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :**

**ARTICLE 1<sup>er</sup> – DESCRIPTION DU PROJET**

Le projet établi par le Bénéficiaire au titre de l'information voyageur a pour objet le déploiement du SAEIV sur ses lignes régulières, dans les véhicules et au sol.

Le coût des travaux a été estimé au montant de : 2 111 550 €



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

La subvention maximale et non révisable à la hausse d'un montant de 2 108 750 € est allouée par le STIF au Bénéficiaire qui fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien des équipements.

Une autorisation de programme de 2 108 750 € est ouverte.

Il est expressément convenu que la subvention est allouée en franchise de TVA et que, dans l'hypothèse où l'administration fiscale exigerait que lui soit appliqué le régime de TVA, l'attributaire fera son affaire personnelle du reversement de la TVA à l'administration fiscale, sans pouvoir prétendre à ce titre, à une demande de financement supplémentaire auprès du STIF.

Le Bénéficiaire programme ses appels de fonds ne pouvant excéder 70% du montant de la subvention auprès du STIF selon le calendrier suivant :

- appel de fonds pour le versement du premier acompte au démarrage des travaux en mars 2010, conformément aux délais de validité de la subvention mentionnés à l'article 3,
- appels de fonds pour le versement d'un second acompte, en décembre 2010 au prorata de l'avancement des travaux, conformément avec les principes d'appels de fonds intermédiaires mentionnés dans l'article 5,
- appel de fonds pour le versement du solde en septembre 2011 à l'achèvement des travaux, conformément aux délais de validité de la subvention mentionnés à l'article 4.

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

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

Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la subvention, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la directrice du STIF, si le Bénéficiaire établit auprès du STIF, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

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

## **ARTICLE 4 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 10 décembre 2008, à compter de la date de demande de premier acompte, le Bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération désignée à l'article 1<sup>er</sup>.

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

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

- sur tous les supports informatifs destinés au public à l'occasion de la réalisation de cette opération.

## **ARTICLE 5 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

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

- le versement d'un premier acompte de 15% au vu de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux ;
- le versement des acomptes suivants sur présentation des attestations d'avancement précisant le pourcentage des travaux effectués, dans la limite de 70 % du montant total de la subvention ;
- le règlement du solde sera subordonné à :
  - la production de l'avis d'achèvement des travaux, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
  - la production de factures acquittées

Les versements sont effectués au profit du bénéficiaire, par virement auprès de :

- titulaire du compte : VEOLIA TRANSPORT LES RAABUX
- Nom banque SOCIETE GENERALE PARIS ETOILE ENTR
- code établissement : 30003
- code guichet : 01861
- numéro de compte : 00025150065
- clé RIB : 61

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

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

## **ARTICLE 6 – INVARIABILITÉ DU PROJET**

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

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

Si au terme du délai fixé par le STIF, les adaptations demandées n'ont pas été réalisées ou ne sont pas satisfaisantes, les dispositions prévues à l'article 13 seront alors mises en œuvre.

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

## **ARTICLE 7 – MAITRISE D’OUVRAGE DU "BENEFICIAIRE"**

Le Bénéficiaire informe par courrier le STIF, de la date effective de mise en service de l'équipement. Cette date détermine conformément à l'article 11 de la présente convention, le terme de celle-ci.

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

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

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

## **ARTICLE 8 : ÉVALUATION DU PROJET :**

Le bilan final permettra d'évaluer :

- la satisfaction des voyageurs (enquête voyageurs) ;
- le bon fonctionnement du système et des différents équipements le composant (conditions d'exploitation : disponibilité, pannes, interopérabilité) ;
- le rapport qualité-coût (notamment pour la maintenance) ;
- l'amélioration globale de la ligne ;
- les conditions du déploiement de l'interface SIRI et son apport quant à la multimodalité pour l'information voyageur ;
- les enjeux technologiques de chaque projet et/ou système.

Le Bénéficiaire transmet au STIF au fur et à mesure de leur production :

- l'évaluation de l'impact des travaux sur la base de critères tels que le suivi des réclamations, la satisfaction des clients ;
- les indicateurs permettant d'évaluer le fonctionnement des équipements ; les dysfonctionnements constatés et les mesures prises pour y remédier feront l'objet d'un rapport spécifique ;
- les rapports présentant les bilans effectués à l'issue du déploiement ;
- les suivis de recettage de l'interface SIRI, avec, en particulier, participation et exposé au « groupe de suivi des échanges de données temps réel » piloté par le STIF.

Le STIF a toute latitude pour utiliser, communiquer ou diffuser les divers rapports et notamment le rapport final de l'opération.

## **ARTICLE 9 : COMMUNICATION:**

La communication se fera à l'initiative du Bénéficiaire qui répondra aussi à toute sollicitation du STIF s'il désire communiquer sur ce thème. Toute action de communication veillera à inscrire ou citer le STIF en tant que financeur et porteur du projet dans le cadre du SDIV, et notamment par l'apposition du logo STIF.

Toute action de communication, quel que soit le support physique ou virtuel (affiche, communiqué de presse, brochure, etc..), doit faire l'objet d'une information et d'une validation auprès du STIF.

## **ARTICLE 10 – DESTRUCTION OU MODIFICATION D’AFFECTATION DE L’EQUIPEMENT**

En cas de destruction ou de modification d'affectation de l'équipement, le Bénéficiaire en informe préalablement le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception 6 mois avant la destruction ou la modification.

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 13 seront alors mises en œuvre.

## **ARTICLE 11 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION**

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF au bénéficiaire.

La présente convention prend fin 5 ans après la date de mise en service des équipements prévus par la présente convention.

## **ARTICLE 12 – DOCUMENTS CONTRACTUELS**

Les pièces constitutives de la convention sont les suivantes :

- le présent document, daté et signé ;

## **ARTICLE 13 - RESILIATION**

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

Dans l'hypothèse visée à l'article 10, la convention est résiliée de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et la subvention perçue par le Bénéficiaire est alors reversée au STIF en fonction de la durée non exécutée de la présente convention, selon la formule suivante :

Subvention à reverser = (2 108 750 € [montant de la subvention] / 5 [nombre d'années prévue à l'article 9]) x nombre d'années correspondant à la durée non exécutée

Dans ces deux hypothèses, le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

## **ARTICLE 14 - FRAIS ET DISPOSTIONS DIVERSES**

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

## **ARTICLE 15 - LITIGES**

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

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déferés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

Fait à Paris, le  
en deux originaux.

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

Pour Veolia Montesson les Rabaux,  
Le Directeur  
Olivier JILET

**ANNEXE 3 A LA DELIBERATION 2009/1032**

**APPROUVANT LE SCHEMA DIRECTEUR DE L'INFORMATION VOYAGEUR**

**LICENCES DE REUTILISATION DES DONNEES NUMERIQUES  
RELATIVES AUX RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF**

Extraction des Données

Accès dynamique à la Base de Données

**LICENCE DE REUTILISATION DES DONNEES NUMERIQUES  
RELATIVES AUX RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF  
EXTRACTION DE DONNEES**

Entre les organismes suivants,

**Le Syndicat des Transports d'Ile de France**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis rue de Châteaudun à Paris (9<sup>ème</sup>), n° SIRET 287 500 078 00020, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, en vertu de la délibération n° [REDACTED] du [REDACTED]

et désigné ci-après par le sigle **STIF**,

et

**nom de l'entité**

situé **adresse**,

représenté par **représentant**

ci-après « l'Utilisateur »

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

## SOMMAIRE

Préambule .....	3
Article 1 : objet de la présente Licence .....	3
Article 2 : données concernées et modalités de mise à disposition.....	3
Article 3 : propriété intellectuelle .....	3
Article 4 : conditions de réutilisation .....	3
4.1 droits de réutilisation .....	3
4.2 communication des données à des tiers.....	4
Article 6 : durée .....	5
Article 7 : résiliation .....	5
Article 8 : redevance .....	5
Article 9 : responsabilité .....	5
Article 10 : force majeure.....	5
Article 11 : confidentialité.....	6
Article 12 : divers .....	6
Article 13 : loi applicable – Litiges .....	6



## **Préambule**

Le STIF est un établissement public chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Ile-de-France. En vertu de l'article 27-1 de la loi n°82-1153 d'orientation des transports intérieurs, le STIF a notamment pour mission de mettre en place un service d'information multimodale.

A ce titre le STIF a mis en place des systèmes d'information qui regroupent des informations sur l'offre théorique, les temps de parcours ainsi que les informations de localisation associées.

Afin de favoriser la prise en compte des problématiques de transports publics et d'en promouvoir l'usage au travers des systèmes d'information des entreprises et organisations franciliennes, le STIF propose une licence de réutilisation des « données relatives aux réseaux de transport collectif » (ci-après la « Base de Données ») aux utilisateurs qui en ont fait la demande.

Dans le cadre de son activité décrite à l'annexe 1, l'Utilisateur a demandé au STIF, qui l'a accepté, à avoir accès aux informations contenues dans la Base de Données

## **Article 1 : Objet de la présente Licence**

La présente licence de réutilisation (ci-après la « Licence ») a pour objet de définir les conditions dans lesquelles le STIF met à disposition de l'Utilisateur la Base de Données, à titre non exclusif, et permet sa réutilisation.

## **Article 2 : Données concernées et modalités de mise à disposition**

La Base de Données fournie par le STIF, le format, les délais de livraison et les précisions complémentaires relatives à la qualité des données sont définis à l'annexe 2 de la présente Licence.

## **Article 3 : Propriété intellectuelle**

- 3.1 Le STIF reste seul titulaire des droits de propriété intellectuelle afférents à la Base de Données. En aucun cas, la Licence n'entraîne un quelconque transfert de droit de propriété sur la Base de Données ou les informations qui y sont incluses au profit de l'Utilisateur.
- 3.2 En conséquence, l'Utilisateur ne pourra ni nantir la Base de Données, ni la céder, ni la sous-licencier, ni la prêter à titre onéreux ou gratuit. Par ailleurs, l'Utilisateur s'engage à informer le STIF de toute atteinte aux droits de propriété du STIF dont il pourrait avoir connaissance.
- 3.3 Le STIF garantit à l'Utilisateur une jouissance paisible de la Base de Données, de son seul fait personnel. A ce titre, le STIF ne saurait être tenu responsable des évictions résultant de faits de tiers, la Licence étant consentie aux risques et périls de l'Utilisateur.

## **Article 4 : Conditions de réutilisation**

### **4.1 Droits de réutilisation**

- 4.1.1 L'Utilisateur est autorisé à réutiliser la Base de Données aux fins d'exercer sa mission décrite à l'annexe 1. A ce titre, l'Utilisateur est autorisé à incorporer les informations issues de la Base de Données dans une présentation nouvelle, dans les limites des dispositions prévues ci-après, et sous sa seule responsabilité.
- 4.1.2 Le droit de réutilisation s'applique à toutes les utilisations correspondant aux besoins de l'Utilisateur tels que éditions de cartes, analyses diverses, élaboration de statistiques, études prospectives, travaux de modélisation à l'exception de la mise en place d'un service d'information voyageur.
- 4.1.3 L'Utilisateur pourra également utiliser l'information extraite ou dérivée de ces données pour la fabrication de publications internes ou externes, diffusées sous forme papier ou électronique.

- 4.1.4 La mention explicite de la source ou des sources de données ainsi que des dates de validité des données devra figurer sur tous les documents – internes ou externes, uniques ou reproduits en exemplaires multiples, sur support papier ou électronique – utilisant des informations extraites ou dérivées de la Base de Données.
- 4.1.5 L'Utilisateur s'engage à respecter l'intégrité de la Base de Données et, sous peine de sanctions pénales, à ne pas l'altérer ou la dénaturer de quelque manière que ce soit. A ce titre, l'Utilisateur s'engage à préserver l'exhaustivité, la précision et la qualité de la Base de Données.
- 4.1.7 L'Utilisateur s'engage à assurer la sécurité des informations issues de la Base de Données.

#### **4.2 Communication des données à des tiers**

- 4.2.1 L'Utilisateur n'est pas autorisé à céder ou transmettre la Licence, ni à consentir de sous-licences de réutilisation de la Base de Données à quelque tiers que ce soit, sous quelque forme que ce soit, même à titre temporaire et/ou gratuit, à moins d'avoir obtenu l'autorisation préalable et écrite du STIF.
- 4.2.2 L'Utilisateur pourra toutefois, mettre à la disposition d'un prestataire, de manière temporaire, une copie ou un extrait des informations issues de la Base de Données à condition que celles-ci soient nécessaires à la réalisation de la mission confiée au prestataire et que l'Utilisateur fasse respecter les clauses de la présente licence au dit prestataire. Cette communication devra, ainsi, s'accompagner de la signature par le prestataire d'un document dans lequel il s'engage :
- à ne pas utiliser les données, même sous une forme modifiée ou altérée, pour d'autres usages que ceux nécessaires à sa mission ;
  - à ne pas communiquer à des tiers des données numériques extraites ou dérivées des 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.
- Un modèle est présenté en annexe 3 : « Acte d'engagement relatif aux conditions d'utilisation de fichiers numériques de données appartenant au STIF ».

#### **Article 5 : Garanties**

- 5.1 Le STIF, en sa qualité de collecteur des informations incluses dans la Base de Données, s'engage à faire ses meilleurs efforts pour que les informations contenues dans la Base de Données soient fiables, complètes et impartiales. L'Utilisateur sera informé des modalités de constitution des fichiers fournis et des contraintes d'utilisation qui en découlent.
- 5.2 Toutefois, l'Utilisateur a été informé que les erreurs, inexactitudes ou omissions ne peuvent être totalement exclues dans le domaine de l'information et le STIF ne saurait en être tenu responsable, notamment lorsque ces erreurs, inexactitudes ou omissions résultent de ceux qui lui transmettent ces informations.
- 5.3 En conséquence, l'Utilisateur prendra toute mesure appropriée pour minimiser les conséquences dommageables générées par la réutilisation de la Base de Données. [Si des informations fournies par le STIF apparaissent inexactes, il appartiendra à l'Utilisateur de procéder lui-même à toutes vérifications de la vraisemblance ou de la cohérence des résultats obtenus.] L'utilisateur s'engage par ailleurs à en informer le STIF.
- 5.4 Le STIF ne garantit pas l'adéquation de la Base de Données aux besoins propres de l'Utilisateur.
- 5.5 Les garanties mentionnées au présent article sont exclusives de toute autre, à l'exception de celle prévue à l'article 3.3.

## **Article 6 : Durée**

La Licence est conclue pour une durée d'un an, à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF à l'Utilisateur. Si l'Utilisateur souhaite continuer à bénéficier de la Base de Données à l'expiration de cette période, il devra en faire la demande préalable et écrite au STIF au moins 60 jours avant l'expiration de la durée contractuelle, par lettre recommandée avec accusé de réception. Dans ce cas, les parties se rencontreront afin d'envisager ensemble les modalités de conclusion d'une nouvelle licence de réutilisation.

A l'expiration de la Licence pour quelque cause que ce soit (arrivée du terme ou résiliation), l'Utilisateur devra cesser d'utiliser les informations issues de la Base de Données dès la date d'expiration.

## **Article 7 : Résiliation**

7.1 En cas de manquement de l'Utilisateur à l'une quelconque de ses obligations au titre de la Licence, le STIF sera autorisé, [15] jours après mise en demeure adressée par lettre recommandée avec accusé de réception, restée sans effet à résilier la Licence de plein droit, sans formalités judiciaires, sans qu'aucune indemnité ne soit due à l'Utilisateur, par simple envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception.

7.2 D'un commun accord, les parties peuvent en outre résilier la présente Licence par avenant.

## **Article 8 : Redevance**

La réutilisation de la Base de Données n'est pas soumise au versement d'une redevance.

## **Article 9 : Responsabilité**

9.1 L'Utilisateur exploite et diffuse les informations issues de la Base de Données sous sa seule et exclusive responsabilité et à ses risques et périls, sans que d'aucune manière le STIF ne soit responsable vis-à-vis des tiers de la réutilisation par l'Utilisateur de la Base de Données.

9.2 Le STIF s'engage à mettre en œuvre les moyens adaptés pour fournir la Base de Données 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 réutilisation de la Base de Données par l'Utilisateur. De convention expresse entre les parties, est considéré comme dommage indirect tout préjudice financier, perte de bénéfice, de données, de commande, ainsi que toute action dirigée contre l'Utilisateur par un tiers sur un autre fondement que celui visé à l'article 3.3.

## **Article 10 : Force majeure**

La responsabilité de l'une ou l'autre des parties ne pourra être mise en cause en cas de force majeure l'ayant empêchée d'exécuter ses obligations résultant de la Licence.

En cas de force majeure, il appartient à la partie concernée, sous peine de ne pouvoir s'en prévaloir, dans un délai de x jours à compter de la survenance de l'événement :

- de notifier à l'autre partie par lettre recommandée avec avis de réception la survenance de l'événement en justifiant son caractère de force majeure ;
- d'en indiquer la durée prévisible;
- d'informer l'autre partie des dispositions prises ou qu'elle compte prendre.

L'exécution de la Licence est alors suspendue pendant la durée dudit cas de force majeure et reprend ensuite son cours.

Si le cas de force majeure se poursuit pendant plus de x jours consécutifs, l'une ou l'autre des parties pourra demander à l'autre partie la résiliation de la Licence par lettre recommandée avec accusé de

réception adressée à l'autre partie sans qu'aucune indemnité ne soit due à la partie victime de la résiliation.

### **Article 11 : Confidentialité**

Chaque partie reconnaît que l'exécution de la Licence peut l'amener à prendre connaissance d'informations propres à l'autre partie. Chaque partie prend donc l'engagement et se porte fort pour son personnel du respect de l'obligation de ne communiquer à quiconque, soit directement, soit indirectement, les renseignements, informations ou documents, identifiés comme confidentiels, recueillis à l'occasion de l'exécution de la Licence ou à l'occasion d'échanges ou de visites précédant la conclusion de la Licence.

La présente obligation de confidentialité survivra pendant une durée de deux ans à compter de l'expiration de la Licence. En outre, dès l'échéance ou la résiliation de la Licence, chaque partie devra soit restituer à l'autre partie l'ensemble des documents communiqués, soit assurer l'autre partie de la destruction de ces informations.

### **Article 12 : Divers**

- 12.1 Aucune renonciation de l'une ou l'autre des parties à se prévaloir de l'un quelconque de ses droits conformément aux termes de la Licence ne saurait intervenir tacitement. Pour être opposable à une partie, une renonciation doit avoir été formulée par écrit. Une telle renonciation ne saurait constituer une renonciation pour l'avenir auxdits droits.
- 12.2 Dans le cas où l'une des clauses de la Licence serait déclarée nulle, non écrite, inopposable ou sans objet, cette clause sera réputée non écrite et ne pourra affecter la validité ou la poursuite de la Licence dans son ensemble, à moins qu'il ne s'agisse d'une clause qui revêtait un caractère déterminant pour l'une des parties à la date de signature de la Licence. Dans ce cas, les parties devront négocier de bonne foi en vue de substituer à cette clause, une clause valable reflétant leur intention initiale.

### **Article 13 : loi applicable – Litiges**

La Licence est soumise au droit français.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont tranchés par la juridiction compétente

Fait à \_\_\_\_\_,

Le

En deux exemplaires originaux

le STIF  
Représenté par

l'Utilisateur  
Représenté par

## **LISTE DES ANNEXES**

Annexe 1 : Missions et activités de l'Utilisateur

Annexe 2 : Description de la Base de Données

Annexe 3 : Acte d'engagement relatif aux conditions d'utilisation de fichiers numériques de données appartenant au STIF

## **Annexe 1 : Missions et activités de l'Utilisateur**

La présente annexe vise à décrire les missions de l'Utilisateur ainsi que les activités spécifiques pour lesquelles les données fournies par le STIF seront utilisées.

### **Article 1 : Mission de l'Utilisateur**

### **Article 2 : Activités de l'Utilisateur nécessitant l'usage des données fournies par le STIF**

## Annexe 2 : Définition de la base de données fournie par le STIF

La présente annexe vise à décrire le contenu de la Base de Données objet de la Licence ainsi que les caractéristiques générales permettant d'en définir la qualité et les modalités de fourniture.

### Article 1 : Nom et description des bases de données et fichiers objet de la Licence

*Données 1*

---

*Données 2*

---

*Données 3*

---

...

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

### Article 2 : Format de livraison.

La livraison des données se fera aux formats :

- *Shape file pour les données géographiques*
- *Access pour les bases de données*

### Article 3 : Qualités des données.

Les données sont livrées avec une documentation qui précise la généalogie (provenance de la donnée), la précision, la qualité et les limitations éventuelles d'utilisation.

### Article 4 : Périodicité et modalités de mise à jour

Les données peuvent être mises à jour *annuellement* sur simple demande de l'Utilisateur selon les mêmes formes que celles précisées à la présente annexe.

En cas de changement technique des modalités de fourniture des mises à jour de la Base de Données, le STIF alertera l'Utilisateur au moins [ ] jours avant la mise en œuvre de ce changement.

### Article 5 : Contact

Le STIF dans la mesure de ses disponibilités peut être contacté pour obtenir toutes informations complémentaires nécessaires à la compréhension des informations fournies, ou des modalités techniques de collecte, d'exploitation ou de diffusion..

Contact : \_\_\_\_\_

**Annexe 3 : Acte d'engagement relatif aux conditions d'utilisation de  
fichiers numériques de données appartenant au STIF**



## **Acte d'engagement relatif aux conditions d'utilisation de fichiers numériques de données appartenant au STIF**

Les fichiers informatiques de données ci-après définis

sont extraits du Système d'Information du STIF (SISTIF).

Ces fichiers sont mis à la disposition, par [\_\_\_\_\_], au prestataire de service

Nom, raison sociale

Siège social

Les spécifications techniques des fichiers ont été communiquées au prestataire avant la signature du présent acte d'engagement.

Par le présent acte,

le prestataire s'engage à conserver les données SISTIF, sous toute forme et sous tout support, si l'utilisation de ces données est strictement liée à l'objet du contrat de prestations. le prestataire s'interdit tout autre usage des données issues du SISTIF.

le prestataire s'interdit également toute divulgation, communication, mise à disposition de ces données à des tiers, sous toute forme et pour quelque motif que ce soit, sans l'autorisation expresse du STIF.

le prestataire s'engage à détruire les données du SISTIF qu'il n'aurait pas restitué à [\_\_\_\_\_], à l'issue du contrat de prestation.

Fait à :

le :

Lu et approuvé (mention manuscrite)

Signature

(Qualité du signataire pour une personne morale)

LICENCE D'ACCES DYNAMIQUE AUX DONNEES DU STIF POUR LA MISE EN  
ŒUVRE D'UN SERVICE D'INFORMATION VOYAGEUR

LICENCE DE REUTILISATION DES DONNEES NUMERIQUES  
RELATIVES AUX RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF

ACCES DYNAMIQUE A LA BASE DUALE

Entre les organismes suivants,

**Le Syndicat des Transports d'Ile de France**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis rue de Châteaudun à Paris (9<sup>ème</sup>), n° SIRET 287 500 078 00020, représenté par représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, en vertu de la délibération n° [REDACTED] du [REDACTED] et désigné ci-après par le sigle **STIF**,

et

**nom de l'entité**

situé **adresse**,

représenté par **représentant**

ci-après « l'Utilisateur »

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

## SOMMAIRE

Préambule .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Article 1 : objet de la présente Licence .....	3
Article 2 : données concernées et modalités de mise à disposition .....	3
Article 3 : propriété intellectuelle.....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Article 4 : conditions de réutilisation .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
4.1 droits de réutilisation.....	4
4.2 communication des données à des tiers .....	4
Article 6 : durée .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Article 7 : résiliation .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Article 8 : redevance .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Article 9 : responsabilité .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Article 10 : force majeure.....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Article 11 : confidentialité.....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Article 12 : divers .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Article 13 : loi applicable – Litiges .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>

## **IL EST PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT :**

Le STIF est un établissement public chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Ile-de-France. En vertu de l'article 27-1 de la loi n°82-1153 d'orientation des transports intérieurs, le STIF a notamment pour mission de mettre en place un service d'information multimodale.

A ce titre le STIF a mis en place des systèmes d'information qui regroupent des informations sur l'offre théorique, les temps de parcours ainsi que les informations de localisation associées.

Afin de favoriser la prise en compte des problématiques de transports publics et d'en promouvoir l'usage au travers des systèmes d'information des entreprises et organisations franciliennes, le STIF propose une licence de réutilisation des « données relatives aux réseaux de transport collectif » (ci-après la « Base de Données ») aux utilisateurs qui en ont fait la demande.

Dans le cadre de son activité décrite à l'annexe 1, l'Utilisateur a demandé au STIF, qui l'a accepté, à avoir accès aux informations contenues dans la Base de Données

## **CECI ETANT PRECISE, LES PARTIES SONT CONVENUES DE CE QUI SUIT :**

### **Article 1 : Objet de la présente Licence**

La présente licence d'accès (ci-après la « Licence ») a pour objet de définir les conditions dans lesquelles le STIF met à disposition de l'Utilisateur la Base de Données, à titre non exclusif, et permet leur utilisation.

### **Article 2 : Données concernées et modalités de mise à disposition**

- 2.1 La Base de Données fournie par le STIF, ainsi que les conditions de fourniture, de format et de qualité sont listées à l'annexe 2 de la présente Licence.
- 2.2 Le STIF s'engage à donner cet accès et l'Utilisateur à assurer les développements d'interfaçage nécessaires, selon le calendrier de mise en place prévu à l'annexe 3. Ce calendrier prévoit également que, avant la première mise en production de son service, l'Utilisateur s'engage à permettre au STIF d'accéder à une plateforme de tests, aux fins de vérifier la conformité de ses conditions d'interfaçage avec les applicatifs du STIF. Au cours de cette phase de tests, l'utilisateur communique au STIF les éléments prévisionnels de volumétrie de l'usage qu'il compte faire de la base de données. A l'issue de ces tests, le STIF délivrera à l'Utilisateur une autorisation de mise en production.
- 2.3 En cas de changement technique des modalités de fourniture de la Base de Données, le STIF alertera l'Utilisateur au moins    jours avant la mise en œuvre de ce changement.

### **Article 3 : Propriété intellectuelle**

- 5.1 Le STIF reste seul titulaire des droits de propriété intellectuelle afférents aux données. En aucun cas, la Licence n'entraîne un quelconque transfert de droit de propriété sur les informations qui y sont incluses au profit de l'Utilisateur.
- 5.2 En conséquence, l'Utilisateur ne pourra ni nantir les données, ni les céder, ni les sous-licencier, ni les prêter à titre onéreux ou gratuit. Par ailleurs, l'Utilisateur s'engage à informer le STIF de toute atteinte aux droits de propriété du STIF dont il pourrait avoir connaissance.

- 5.3 Le STIF garantit à l'Utilisateur une jouissance paisible de la Base de Données, de son seul fait personnel. A ce titre, le STIF ne saurait être tenu responsable des évictions résultant de faits de tiers, la Licence étant consentie aux risques et périls de l'Utilisateur.

## **Article 4 : Conditions d'utilisation des données**

### **4.1 Droits de réutilisation**

- 4.1.1 L'Utilisateur est autorisé à utiliser la Base de Données aux fins d'offrir à ses clients un service d'information sur les transports publics de voyageurs, tel que défini à l'annexe 1. A ce titre, l'Utilisateur est autorisé à incorporer les informations issues de la Base de Données du STIF dans une présentation nouvelle, dans les limites des dispositions prévues dans l'annexe 4, et sous sa seule responsabilité.
- 4.1.2 Dans le cas où l'Utilisateur souhaiterait modifier l'une des conditions d'utilisation de la Licence, il devra obtenir l'accord préalable exprès du STIF.
- 4.1.3 Le service offert par l'Utilisateur pourra être proposé sur tout canal de communication électronique, en particulier le réseau Internet ou les réseaux de téléphonie mobile accessibles en France.
- 4.1.4 L'Utilisateur s'engage à respecter l'intégrité de la Base de Données et, sous peine de sanctions pénales, à ne pas l'altérer ou les dénaturer de quelque manière que ce soit. Il s'engage à respecter les règles d'utilisation du service décrites dans l'annexe 4 à la Licence.
- 4.1.5 L'Utilisateur s'engage à assurer la sécurité de la Base de Données.
- 4.1.6 L'Utilisateur doit faire référence au STIF en qualité de fournisseur des données, sous la forme prévue dans l'annexe 4.
- 4.1.7 L'Utilisateur s'engage à avertir le STIF immédiatement de toute modification dans la composition ou la répartition de son capital entraînant un changement de contrôle.
- 4.1.8. Sans préjudice du droit d'audit accordé au STIF dans les conditions de l'article 11, l'Utilisateur s'engage, à la demande du STIF, à lui fournir les informations statistiques relatives aux usages faits prévues à l'annexe 5.

### **4.2 Communication des données à des tiers**

- 4.2.1. L'Utilisateur n'est pas autorisé à céder ou transmettre la Licence, ni à consentir de sous-licences d'utilisation à quelque tiers que ce soit, sous quelque forme que ce soit, même à titre temporaire et/ou gratuit, à moins d'avoir obtenu l'autorisation préalable et écrite du STIF.
- 4.2.2 L'Utilisateur pourra toutefois, mettre à la disposition d'un prestataire, de manière temporaire, une copie ou un extrait des informations issues de la Base de Données à condition que celles-ci soient nécessaires à la réalisation de la mission confiée au prestataire et que l'Utilisateur fasse respecter les clauses de la présente licence au dit prestataire. Cette communication devra, ainsi, s'accompagner de la signature par le prestataire d'un document dans lequel il s'engage :
- à ne pas utiliser les données, même sous une forme modifiée ou altérée, pour d'autres usages que ceux nécessaires à sa mission ;
  - à ne pas communiquer à des tiers des données numériques extraites ou dérivées des 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.
- Un modèle est présenté en annexe 7 : « Acte d'engagement relatif aux conditions d'utilisation de fichiers numériques de données appartenant au STIF ».

## **Article 5 : Garanties**

- 5.1 Le STIF, en sa qualité de collecteur des informations incluses dans la Base de Données, s'engage à faire ses meilleurs efforts pour que les informations transmises soient fiables, complètes et impartiales.
- 5.2 Le niveau de qualité du service attendu est décrit dans l'annexe 2 à la Licence.
- 5.3 Toutefois, l'Utilisateur a été informé que les erreurs, inexactitudes ou omissions ne peuvent être totalement exclues dans le domaine de l'information et le STIF ne saurait en être tenu responsable, notamment lorsque ces erreurs, inexactitudes ou omissions résultent de ceux qui lui transmettent ces informations.
- 5.4 En conséquence, l'Utilisateur prendra toute mesure appropriée pour minimiser les conséquences dommageables générées par l'utilisation de la Base de Données.
- 5.5 Le STIF ne garantit pas l'adéquation de la Base de Données aux besoins propres de l'Utilisateur.
- 5.6 Les garanties mentionnées au présent article sont exclusives de toute autre, à l'exception de celle prévue à l'article 3.3.

#### **Article 6 : Durée**

La Licence est conclue pour une durée d'un an, à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF à l'Utilisateur. Si l'Utilisateur souhaite continuer à bénéficier de la Base de Données à l'expiration de cette période, il devra en faire la demande préalable et écrite au STIF au moins 60 jours avant l'expiration de la durée contractuelle, par lettre recommandée avec accusé de réception. Dans ce cas, les parties se rencontreront afin d'envisager ensemble les modalités de conclusion d'une nouvelle licence de réutilisation.

A l'expiration de la Licence pour quelque cause que ce soit (arrivée du terme ou résiliation), l'Utilisateur devra cesser d'utiliser les informations issues de la Base de Données dès la date d'expiration.

Dans le cas où le STIF déciderait de ne pas renouveler la licence, aucun droit à réparation ne serait dû à l'Utilisateur.

#### **Article 7 : Résiliation**

- 7.1. En cas de manquement de l'Utilisateur à l'une quelconque de ses obligations au titre de la Licence, le STIF sera autorisé, [15] jours après mise en demeure adressée par lettre recommandée avec accusé de réception, restée sans effet, ou immédiatement en cas de manquement non réparable, à résilier la Licence de plein droit, sans formalités judiciaires, sans qu'aucune indemnité ne soit due à l'Utilisateur, par simple envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception.
- 7.2. Par ailleurs, la Licence sera automatiquement résiliée en cas de mise en redressement judiciaire de l'Utilisateur, à moins que l'administrateur judiciaire ne décide de la poursuite de la Licence.
- 7.3. D'un commun accord, les parties peuvent, en outre, résilier la présente Licence par avenant

#### **Article 8 : Redevance**

- 8.1 L'accès à la Base de Données est soumis au versement d'une redevance annuelle calculée selon le barème tarifaire adopté par le Conseil du STIF, actualisé tous les ans. Le barème et

ses conditions d'actualisation en vigueur à la date de signature de la licence figurent à l'annexe 6.

8.2 Cette redevance est hors toute taxe.

8.3 La facture annuelle est émise à la fin du premier semestre de chaque année, sur la base des états déclaratifs fournis par l'Utilisateur en application de l'annexe 4. Elle est accompagnée d'un titre de recettes émis par le STIF. Elle est payable dès leur réception, net et sans escompte. Tous les règlements se font au profit de M. l'Agent Comptable du STIF, à la Trésorerie Principale Paris Recette Générale des Finances, sur le compte n°10071 75000 0000100507972.

8.4 En cas de retard de paiement pour quelque cause que ce soit, les sommes dues par l'Utilisateur porteront de plein droit, à partir de la date d'échéance et sans qu'il soit besoin d'une mise en demeure préalable, intérêts de retard calculés journalièrement au taux de trois fois le taux de l'intérêt légal.

Au-delà d'un retard de 100 jours, à compter de chacune des dates d'échéance, le STIF pourra demander la résiliation de la Licence aux torts de l'Utilisateur, nonobstant le droit de demander indemnisation du préjudice subi. Les sommes déjà versées par l'Utilisateur demeureront acquises au STIF.

#### **Article 9 : Responsabilité**

9.1 L'Utilisateur diffuse les informations du STIF sous sa seule et exclusive responsabilité et à ses risques et périls, sans que d'aucune manière le STIF ne soit responsable vis-à-vis des tiers de cette utilisation.

9.2 Le STIF s'engage à mettre en œuvre les moyens adaptés pour fournir la Base de Données 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 leur utilisation par l'Utilisateur. Est considéré notamment comme dommage indirect tout préjudice financier ou commercial, perte de bénéfice, de données, de commande ou de clientèle, ainsi que toute action dirigée contre l'Utilisateur par un tiers sur un autre fondement que celui visé à l'article 3.3.

#### **Article 10 : Force majeure**

La responsabilité de l'une ou l'autre des parties ne pourra être mise en cause en cas de force majeure l'ayant empêchée d'exécuter ses obligations résultant de la Licence.

En cas de force majeure, il appartient à la partie concernée, sous peine de ne pouvoir s'en prévaloir, dans un délai de 20 jours à compter de la survenance de l'événement :

- de notifier à l'autre partie par lettre recommandée avec avis de réception la survenance de l'événement en justifiant son caractère de force majeure ;
- d'en indiquer la durée prévisible ;
- d'informer l'autre partie des dispositions prises ou qu'elle compte prendre.

L'exécution de la Licence est alors suspendue pendant la durée dudit cas de force majeure et reprend ensuite son cours.

Si le cas de force majeure se poursuit pendant plus de [30] jours consécutifs, l'une ou l'autre des parties pourra demander à l'autre partie la résiliation de la Licence par lettre recommandée avec accusé de réception adressée à l'autre partie sans qu'aucune indemnité ne soit due à la partie victime de la résiliation.

#### **Article 11 : Audit**

Le STIF dispose d'un droit d'audit du système informatique de l'Utilisateur aux fins de vérifier que l'utilisation de la Base de Données est conforme aux dispositions de la Licence, et en particulier que les données affichées par le système informatique de l'Utilisateur sont conformes aux informations transmises. L'audit sera réalisé aux frais du STIF, directement par le STIF ou par un prestataire de son choix, sous réserve qu'il ne soit pas un concurrent de l'Utilisateur. Le STIF informera l'Utilisateur de la venue des auditeurs avec un préavis de 3 semaines jours. En cas d'anomalie identifiée par le STIF, l'Utilisateur disposera d'un délai de [15] jours pour corriger les anomalies, faute de quoi la Licence sera résiliée dans les conditions de l'article 7, sans qu'il soit nécessaire pour le STIF d'envoyer une nouvelle mise en demeure.

#### **Article 12 : Assurance**

Pour se prémunir contre les risques découlant des obligations mises à sa charge en application de la Licence, l'Utilisateur s'engage à souscrire une police d'assurance auprès d'une compagnie d'assurance notoirement solvable et dès la signature de la Licence, il s'engage à fournir au STIF, sur simple demande de ce dernier, une attestation d'assurance précisant les capitaux garantis.

#### **Article 13 : Confidentialité**

Chaque partie reconnaît que l'exécution de la Licence peut l'amener à prendre connaissance d'informations propres à l'autre partie. Chaque partie prend donc l'engagement et se porte fort pour son personnel du respect de l'obligation de ne communiquer à quiconque, soit directement, soit indirectement, les renseignements, informations ou documents, identifiés comme confidentiels, recueillis à l'occasion de l'exécution de la Licence ou à l'occasion d'échanges ou de visites précédant la conclusion de la Licence.

La présente obligation de confidentialité survivra pendant une durée de [cinq (5)] ans à compter de l'expiration de la Licence. En outre, dès l'échéance ou la résiliation de la Licence, chaque partie devra soit restituer à l'autre partie l'ensemble des documents communiqués, soit assurer l'autre partie de la destruction de ces informations.

#### **Article 14 : Divers**

- 14.1 Aucune renonciation de l'une ou l'autre des parties à se prévaloir de l'un quelconque de ses droits conformément aux termes de la Licence ne saurait intervenir tacitement. Pour être opposable à une partie, une renonciation doit avoir été formulée par écrit. Une telle renonciation ne saurait constituer une renonciation pour l'avenir auxdits droits.
- 14.2 Dans le cas où l'une des clauses de la Licence serait déclarée nulle, non écrite, inopposable ou sans objet, cette clause sera réputée non écrite et ne pourra affecter la validité ou la poursuite de la Licence dans son ensemble, à moins qu'il ne s'agisse d'une clause qui revêtait un caractère déterminant pour l'une des parties à la date de signature de la Licence. Dans ce cas, les parties devront négocier de bonne foi en vue de substituer à cette clause, une clause valable reflétant leur intention initiale.

#### **Article 15 : Loi applicable - Litiges**

La Licence est soumise au droit français.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont tranchés par la juridiction compétence.



Fait à \_\_\_\_\_,  
Le  
En deux exemplaires originaux

le STIF  
Représenté par

l'Utilisateur  
Représenté par

## **Annexe 4 à la délibération n° 2009/1032**

**Séance du 9 décembre 2009**

### **SCHEMA DIRECTEUR D'INFORMATION VOYAGEUR**

#### *Orientations pour la mise en œuvre*

Les cinq objectifs fonctionnels prioritaires du SDIV, approuvés par le Conseil du STIF du 6 juin 2007 et formulés du point de vue du voyageur, gardent toute leur pertinence :

1. mettre en valeur l'offre de transport globale
2. diminuer l'impact des situations perturbées
3. construire la continuité de service dans les pôles d'échanges et améliorer les correspondances train/bus
4. tirer le meilleur parti de l'offre dans les zones peu denses
5. développer l'accessibilité de l'information

Le rôle de prescripteur du STIF, à travers des documents-cadres (les 'Chartes') opposables à l'ensemble des acteurs, reste le levier central permettant de répondre à ces objectifs. Les travaux qui sont maintenant à engager sont :

- la mise en œuvre des prescriptions de la Charte des supports et contenus approuvée par le Conseil du STIF ;
- la finalisation de la Charte des domaines de responsabilité et des échanges de contenus.

#### **1. Mise en œuvre de la Charte des supports et contenus d'information voyageur**

Dans le cadre de la programmation financière du STIF, la mise en œuvre et le déploiement des préconisations de la Charte des supports et contenus est évaluée à 300 M€ pour les 10 années à venir.

Cet effort financier du STIF s'appuiera sur les objectifs prioritaires suivants :

- 1.1. L'adaptation systématique des supports d'information voyageur dans les équipements neufs dont le renouvellement est prévu par les autres Schémas directeurs du STIF (Schéma directeur d'accessibilité, Schéma directeur du matériel roulant, Schéma directeur des Gares routières) et dans les pôles rénovés.
- 1.2. L'équipement en information théorique multi-transporteurs des points d'arrêt en grande couronne où l'offre de transport est la moins dense. Cela conduira le STIF à :
  - *financer des expérimentations opérationnelles pour préciser les hypothèses de la Charte qui peuvent poser des difficultés d'application en fonction de certains contextes locaux, sur les prescriptions portant tant sur les supports que sur les contenus d'information ;*
  - *aider les collectivités et transporteurs pour l'équipement systématique des points d'arrêt en grande couronne.*
- 1.3. Le déploiement systématique de cartes multi-transporteurs à toutes les échelles pertinentes (région, bassin et proximité), avec prise en charge par le STIF de
  - *La conception et la diffusion de la carte présentant l'offre régionale ;*
  - *La conception, à titre expérimental, de premières cartes multi-transporteurs aux différentes échelles ;*
  - *La rédaction d'un cahier des préconisations sur les représentations cartographiques à vocation d'information voyageur (lisibilité, choix d'échelle et de périmètre, hiérarchisation des réseaux, etc.).*

1.4. Le renforcement des exigences et de l'implication du STIF pour le subventionnement des équipements en systèmes d'information voyageur des réseaux routiers, passant notamment par

- *Un meilleur encadrement du processus de subventions :*
  - › *établissement de procédures et dossiers types*
  - › *renforcement des exigences du STIF aux étapes clés du projet et sur les engagements sur des solutions plus évolutives, modulaires, interopérables*
- *Un suivi plus fin de l'exploitation :*
  - › *nouveaux indicateurs de qualité utilisables pour l'application de bonus/malus dans le cadre des contrats d'exploitation*
- *Une implication sur les projets :*
  - › *auprès des transporteurs au travers de prescriptions et de retours d'expérimentations*
  - › *auprès des acteurs externes des projets (collectivités, etc.) pour favoriser leur implication sur les projets d'IV*
  - › *auprès des industriels pour favoriser le développement de solution plus interopérables.*

Ces ambitions permettront d'équiper, en conformité complète avec la Charte, d'ici 10 ans :

- ▶ l'ensemble des points du réseau (véhicules et points d'arrêt) en information théorique (supports papiers)
- ▶ environ 80% des stations et arrêts et 50% des véhicules en information temps réel (supports numériques)

## **2. Orientations pour la Charte des domaines de responsabilités et des processus d'échange des informations**

La finalisation de la seconde Charte du SDIV est une condition importante de réussite du déploiement de la première Charte, car elle porte sur le volet 'back office' et détermine à ce titre le partage des responsabilités entre les acteurs (STIF/collectivités/transporteurs), ainsi que les formats d'échange des informations.

Le Conseil sera amené à approuver cette seconde Charte dont la rédaction partira des orientations suivantes sur le renforcement des missions du STIF :

- 2.1. La constitution des référentiels nécessaires aux échanges facilités de données d'information voyageur en Ile-de-France (notamment les référentiels lignes et arrêts), ainsi que la création et la gestion d'une base de données des tracés de lignes ;
- 2.2. La conception et la mise en œuvre d'une architecture temps réel multi-transporteur en Ile-de-France, placée sous son égide ;
- 2.3. La réalisation d'une charte des modes, de leur dénomination et de leur représentation.
- 2.4. L'encadrement des conditions de diffusion des informations voyageur accessibles à distance et sur supports mobiles, conçues en complémentarité avec les informations présentes dans le réseau de transport public ;
- 2.5. L'organisation et la garantie de la cohérence des actions assurées par l'ensemble des acteurs concernés (STIF, collectivités, transporteurs, autres).



**Délibération n° 2009/1033**

**Séance du 9 décembre 2009**

**MISE EN ŒUVRE DU SCHEMA DIRECTEUR DES PARCS RELAIS**

**REHABILITATION DU PARC RELAIS DE CHELLES  
SOUS MAITRISE D'OUVRAGE SNCF – TRANSILIEN**

**POLE DE CHELLES-GOURNAY (77)**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 07 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 07 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** les articles R 2334-10 à 2334-12 et R 4414-1 à R 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** la délibération n° 2006/1172 du Conseil du 13 décembre 2006 approuvant le Schéma Directeur des Parcs Relais ;
- VU** la délibération n° 2008/0752 du Conseil du 2 octobre 2008 portant sur les modalités de mise en œuvre du Schéma Directeur des Parcs Relais ;
- VU** le rapport n° 2009/1033 ;
- VU** les avis de la commission de la qualité de service du 1<sup>er</sup> décembre 2009 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 7 décembre 2009 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

- ARTICLE 1 :** est attribuée une subvention de 2 993 089 euros au bénéfice de la SNCF Transilien pour le Parc Relais de Chelles ;
- ARTICLE 2 :** la convention de participation financière du STIF telle qu'annexée à la présente délibération est approuvée. La directrice générale est autorisée à signer cette convention avec la SNCF.
- ARTICLE 3 :** la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

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



**CONVENTION DE FINANCEMENT ET D'EXPLOITATION**

-----

**Parc Relais de Chelles - Gournay**

**SUBVENTION A2.070 SUR AP 2009**

-----

**ENTRE :**

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9<sup>e</sup>, 39bis-41, rue de Châteaudun, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération \_\_\_\_\_, dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

**ET :**

La SNCF, établissement public industriel et commercial, immatriculé sous le n° 552 049 447 au RCS de Paris, dont le siège social est à Paris 14<sup>e</sup>, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par Monsieur Christian COCHET, agissant en sa qualité de Directeur Délégué de Transilien SNCF, dénommée ci-après « le Bénéficiaire » ou le « Maître d'ouvrage ».

d'autre part,

**IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIT :**

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

De son coté, et dans le souci de faire face à l'inadaptation de son offre de stationnement aux abords de la gare de Chelles-Gournay, le Bénéficiaire a décidé de procéder à la réhabilitation de son Parc Relais de 548 places en structure.

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

La Commission Qualité de Service, dans sa séance du 3 décembre 2009, puis le Conseil du STIF dans sa séance du 9 décembre 2009 ont approuvé le projet présenté sous réserve du respect d'un certain nombre de conditions s'inscrivant dans le cadre de la politique de stationnement en Parcs Relais.

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

**EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :**

**TITRE I : SUBVENTION A2.070 DU STIF**

**ARTICLE 1<sup>er</sup> – DESCRIPTION DU PROJET**

Le projet établi par Transilien SNCF consiste en la réhabilitation du Parc Relais de Chelles-Gournay.

Le coût des travaux a été estimé au montant de : 2 993 089 € HT.

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

La subvention A2.070 maximale et non révisable à la hausse d'un montant de 2 993 089 € HT est allouée par le STIF au Maître d'ouvrage qui fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien de l'ouvrage.

Une autorisation de programme de 2 993 089 € courants HT est ouverte.

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

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

Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la présente convention (valant attribution de la subvention), le bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la directrice du STIF, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

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

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

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

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

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

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

## **ARTICLE 5 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

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

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

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

- titulaire du compte : SNCF
- code établissement : 30001
- code guichet : 00064
- numéro de compte : 00000062385
- clé RIB : 95

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

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

## **ARTICLE 6 – INVARIABILITÉ DU PROJET**

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

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



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

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

## **TITRE II : EXPLOITATION DE L'OUVRAGE**

### **ARTICLE 7 – MAITRISE D'OUVRAGE DU "BENEFICIAIRE"**

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

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

Le Bénéficiaire s'engage à exploiter le Parc Relais dans les conditions de la présente convention, pour une durée de 15 ans à compter de la mise en service effective du Parc Relais.

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

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

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

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

### **ARTICLE 8 – LABEL PARC RELAIS**

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

#### **ARTICLE 8.1 – OBJECTIFS DE QUALITÉ DE SERVICE**

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

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

- Item 1 : Le respect de l'identité Parc Relais
- Item 2 : Propreté
- Item 3 : Information voyageurs
- Item 4 : Sécurité / sûreté
- Item 5 : Tarifs définis conformément au référentiel en annexe 2
- Item 6 : Transmission des données d'exploitation

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

## **ARTICLE 8.2 – MODALITÉS DE CONTRÔLE**

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

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

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

## **ARTICLE 9 – FRÉQUENTATION DU PARC RELAIS**

### **ARTICLE 9.1 – OBJECTIF DE FREQUENTATION**

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

Cette disposition doit permettre de :

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

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

### **ARTICLE 9.2 – MODALITÉS DE CONTRÔLE**

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

## **ARTICLE 10 – ATTRIBUTION DU BONUS**

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

Conformément au barème figurant en annexe 3 :

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

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

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

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

- titulaire du compte : SNCF
- code établissement : 30001
- code guichet : 00064
- numéro de compte : 00000062385
- clé RIB : 95

## **ARTICLE 11 – BILAN ET PERSPECTIVES**

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

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

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

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

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

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

### **TITRE III : DISPOSITIONS DIVERSES**

#### **ARTICLE 13 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION**

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF au Bénéficiaire.

La présente convention prend fin 15 ans après la date de la mise en service effective du Parc Relais dont il a préalablement informé le STIF conformément à l'article 7 ci-dessus.

#### **ARTICLE 14 – DOCUMENTS CONTRACTUELS**

Les pièces constitutives de la convention sont les suivantes :

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

#### **ARTICLE 15 - RESILIATION**

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

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

#### **ARTICLE 16 - FRAIS ET DISPOSTIONS DIVERSES**

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

#### **ARTICLE 17 - LITIGES**

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

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

Fait à Paris, le  
en deux originaux.

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

Pour Transilien SNCF,  
Le Directeur délégué,

## ANNEXE 1 – REFERENTIEL DE SERVICE DU LABEL PARC RELAIS

### Item 1 : Identité Parc Relais

#### Termes de référence

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

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

#### Référentiel de service

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

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



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



Picto ID1b

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

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

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

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

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

ou « Parc Relais Vilmorin »

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

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

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

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

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

## **Item 2 : Propreté et entretien sommaire**

### **Termes de référence**

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

### **Référentiel de service**

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

#### Pour les parcs en structure :

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

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

#### Pour les parcs au sol :

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

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

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

## **Item 3 : Sécurité / sûreté**

### **Termes de référence**

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



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

### **Référentiel de service**

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

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

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

## **Item 4 : Accessibilité, accueil et information voyageurs**

### **Termes de référence**

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

### **Référentiel de service**

#### Accueil et accessibilité

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

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

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

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

#### Information voyageurs

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

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

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

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

#### Information dynamique

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

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

### **Item 5 : Tarifs**

#### **Termes de référence**

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

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

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

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

#### **Référentiel de service**

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

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

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

NOTA : Aucun tarif préférentiel ne pourra être pratiqué :

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

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

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

## **Item 6 : Transparence de l'exploitation**

### **Termes de référence**

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

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

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

### **Référentiel de service**

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

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

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

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

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

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

## ANNEXE 2 - TARIFS

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

### 1 – DÉFINITION DU TARIF MENSUEL DE BASE

Le Parc Relais objet de la présente convention se situe en zone tarifaire 4.

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

Zone carte orange	Tarif mensuel conseillé	Tarif plancher	Tarif plafond
4	40 €	30 €	50 €

[Cf. grille tarifaire du référentiel de service (item 5)]

### 2 – FORMULE D'INDEXATION

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

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

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

ICHTTS1o correspondant à la valeur de cet indice du mois de juillet 2009, soit 99,4.

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

EBIQo correspondant à la valeur de cet indice du mois de janvier 2009, soit 112,8.

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

### ANNEXE 3 – BAREMES DES BONUS

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

Parcs Relais au sol :

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

Parcs Relais en ouvrage :

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



**Délibération n° 2009/1034**

**Séance du 9 décembre 2009**

**PROGRAMME DE REMPLACEMENT  
D'ESCALIERS MECANIQUES DANS LES GARES SNCF  
2<sup>ème</sup> TRANCHE : REMPLACEMENT DE 17 UNITES DANS 9 GARES**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 07 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 07 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** les articles R 2334-10 à 2334-12 et R 4414-1 à R 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** le rapport n° 2009/1034 ;
- VU** les avis de la commission de la qualité de service du 1<sup>er</sup> décembre 2009 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 7 décembre 2009 ;

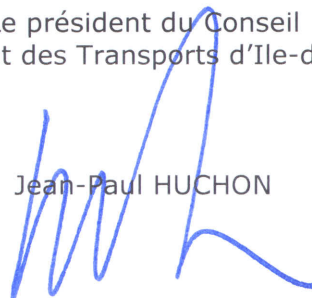
Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

- ARTICLE 1** : est approuvé la seconde phase du programme pluriannuel de remplacement de 17 escaliers mécaniques dans 9 gares SNCF d'un montant total de 5 832 000 euros HT ;
- ARTICLE 2** : est attribuée une subvention maximale de 5 832 000 euros HT au bénéfice de la SNCF pour le remplacement de ces 17 escaliers mécaniques dans les 9 gares de ce programme ;
- ARTICLE 3** : la convention de participation financière du STIF telle qu'annexée à la présente délibération est approuvée. La directrice générale est autorisée à signer cette convention avec la SNCF.
- 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





[LOGO DU MAÎTRE D'OUVRAGE]

# PROJET

## CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF

-----

PQI 2008-2011

Programme de Remplacement des Escaliers Mécaniques  
2<sup>ème</sup> tranche de 17 unités sur 9 gares

-----

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



**ENTRE :**

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9<sup>e</sup>, 41 rue de Châteaudun, numéro de SIRET 287 500 078 00012, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération [n°XXXX-XXX du ...] dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

**ET :**

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

d'autre part,

**IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIT :**

En vertu des dispositions de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. Dans le cadre du Programme Quadriennal d'Investissements du contrat STIF-SNCF pour la période 2008-2011, est inscrit un programme de remplacement des escaliers mécaniques les plus vétustes et occasionnant un nombre important de pannes, pour un montant prévisionnel de 12 M€. Une première tranche d'investissements concernant 17 appareils a fait l'objet d'une première subvention de 6,168 M€ approuvée par le Conseil du 10 décembre 2008.

De son côté, et dans le souci de faire face à l'ancienneté des équipements et résorber les taux de panne les plus élevés, le Bénéficiaire a décidé de procéder au remplacement de 17 nouveaux escaliers mécaniques dans 9 gares, nécessitant une seconde tranche d'investissements.

Il a sollicité pour ce faire le concours du STIF et a déposé un dossier en ce sens.

La Commission Qualité de service, dans sa séance du 3 décembre 2009, puis le Conseil du STIF dans sa séance du 9 décembre ont approuvé le projet présenté.

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

**EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :**

**ARTICLE 1 – DESCRIPTION DU PROJET**

Le projet établi par la SNCF consiste à remplacer 17 nouvelles unités qui ont été identifiées en fonction de leur ancienneté, de leur nombre annuel d'incidents et de leur emplacement par rapport aux cheminements des voyageurs.

9 gares dans lesquelles transitent au total près de 193 000 voyageurs par jour sont concernées par cette seconde tranche : Garges Sarcelles, Porte de Clichy, Bois Colombes, Chaville Rive Droite, Les Grésillons, Magenta et Haussmann St Lazare, Pont Cardinet et Versailles Rive Droite.

Le coût des travaux de cette seconde tranche a été estimé au montant de 5 832 000 € HT.

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

La subvention maximale et non révisable à la hausse d'un montant de 5 832 000 € est allouée par le STIF à la SNCF, qui fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien de ces escaliers mécaniques.

Une autorisation de programme de 5 832 000 € est ouverte.

Il est expressément convenu que la subvention est allouée en franchise de TVA et que, dans l'hypothèse où l'administration fiscale exigerait que lui soit appliqué le régime de TVA, le Bénéficiaire fera son affaire personnelle du reversement de la TVA à l'administration fiscale, sans pouvoir prétendre à ce titre, à une demande de financement supplémentaire auprès du STIF.

Le Bénéficiaire a programmé dans sa demande de subvention au STIF ses appels de fonds selon le calendrier suivant :

- appel de fonds pour le versement du premier acompte de 15% au démarrage des travaux en 2010, conformément aux délais de validité de la subvention mentionnés à l'article 3,
- [appels de fonds pour le versement d'un second acompte de ... %, en [mois/année] au prorata de l'avancement des travaux (option facultative), conformément avec les principes d'appels de fonds intermédiaires mentionnés dans l'article 5],
- appel de fonds pour le versement du solde en [mois/année] à l'achèvement des travaux, conformément aux délais de validité de la subvention mentionnés à l'article 4

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

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

Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la subvention, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la directrice du STIF, si le Bénéficiaire établit auprès du STIF, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

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

## **ARTICLE 4 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 10 décembre 2008, le

Bénéficiaire dispose, à compter de la date de demande de premier acompte, d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération désignée à l'article 1<sup>er</sup>. Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

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

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

## **ARTICLE 5 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

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

- le versement d'un premier acompte de 15% au vu de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux ;
- le versement des acomptes suivants sur présentation des attestations d'avancement précisant le pourcentage des travaux effectués, dans la limite de 60 % du montant total de la subvention ;
- le règlement du solde sera subordonné à :
  - la production de l'avis d'achèvement des travaux, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
  - la communication des dates de mise en service des escaliers mécaniques dans chacune des 9 gares
  - la production de l'état récapitulatif des dépenses HT, mandatées et payées visé par le comptable public,
  - un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport au projet initial ;

Les versements sont effectués au profit du Bénéficiaire, par virement auprès de :

- titulaire du compte : [.....]
- Nom banque [banque + localisation/agence]
- code établissement : [.....]
- code guichet : [.....]
- numéro de compte : [.....]
- clé RIB : [.....]

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

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

## **ARTICLE 6 – INVARIABILITÉ DU PROJET**

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

S'il est constaté à l'issue des travaux, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que la réalisation n'est pas conforme au projet décrit dans le dossier de demande de

subvention, le Bénéficiaire sera mis en demeure de procéder aux adaptations nécessaires. Le versement du solde sera suspendu.

Si au terme du délai fixé par le STIF, les adaptations demandées n'ont pas été réalisées ou ne sont pas satisfaisantes, les dispositions prévues à l'article 11 seront alors mises en œuvre.

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

#### **ARTICLE 7 – MAITRISE D'OUVRAGE DU "BENEFICIAIRE"**

Le Bénéficiaire informe par courrier le STIF, de la date effective de mise en service de l'équipement.

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

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

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

#### **ARTICLE 8 – DEMOLITION OU MODIFICATION D'AFFECTION DES EQUIPEMENTS**

En cas de démolition ou de modification d'affectation des équipements financés dans le cadre de la présente convention, le Maître d'ouvrage en informe préalablement le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception 6 mois avant la démolition ou la modification.

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

#### **ARTICLE 9 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION**

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF au Bénéficiaire.

La présente convention prend fin 20 ans après la date de la mise en service effective de l'équipement dont il a préalablement informé le STIF conformément à l'article 7 ci-dessus.

#### **ARTICLE 10 – DOCUMENTS CONTRACTUELS**

Les pièces constitutives de la convention sont les suivantes :

- le présent document, daté et signé ;
- le dossier de demande de subvention déposé au STIF en date du ...

## **ARTICLE 11 - RESILIATION**

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

Dans l'hypothèse visée à l'article 8, la convention est résiliée de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et la subvention perçue par le Bénéficiaire est alors reversée au STIF au prorata de la durée non exécutée de la présente convention.

Dans ces deux hypothèses, le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

## **ARTICLE 12 - FRAIS ET DISPOSTIONS DIVERSES**

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

## **ARTICLE 13 - LITIGES**

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

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déferés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

Fait à Paris, le

en deux originaux.

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

Pour la SNCF,



**Délibération n°2009/1035**

**Séance du 9 décembre 2009**

**PDU D'ILE-DE-FRANCE - COMITE D'AXE 26  
AMENAGEMENTS DE VOIRIE SOUS MAÎTRISE D'OUVRAGE  
DE LA VILLE DE PARIS**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 07 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 07 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** les articles R 2334-10 à 2334-12 et R 4414-1 à R 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France, arrêté par arrêté interpréfectoral du 15 décembre 2000 ;
- VU** le rapport n°2009/1035 ;
- VU** les avis de la commission de la qualité de service du 1er décembre 2009 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 7 décembre 2009 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

- ARTICLE 1** : est attribuée au bénéfice de la Ville de Paris une subvention de 2 298 671 euros au titre de l'aménagement de la ligne Mobilien 26 sur voies communales ;
- ARTICLE 2** : la convention de participation financière du STIF telle qu'annexée à la présente délibération est approuvée. La directrice générale est autorisée à signer cette convention avec la Ville de Paris.
- 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

**Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France**

**Convention de participation financière du STIF  
au contrat d'axe 26  
Nation – Gare Saint-Lazare**

**Entre :**

Le **Syndicat de Transports d'Ile-de-France**, Autorité Organisatrice, représenté par sa directrice générale, dénommé ci-après « le STIF »

La **Mairie de Paris**, représenté par la directrice de la voirie et des déplacements, dûment mandatée, dénommé ci-après « La Ville de Paris »

- vu la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée, d'orientation des transports intérieurs;
- vu la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie ;
- 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,

**Il est précisé et convenu ce qui suit :**

**PREAMBULE**

Cette convention de subvention a pour objectif l'exécution du contrat d'axe 26, annexé à la présente convention. Le contrat d'axe précise le contexte et le programme de l'opération.

Cette opération concerne la Ville de Paris et traverse les 8<sup>ème</sup>, 9<sup>ème</sup> et 10<sup>ème</sup> arrondissements. Ce projet concerne un linéaire de 1,6 km d'axe.

Ce contrat d'axe 26, pour lequel la présente convention fixe les modalités d'exécution, s'inscrit dans le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) approuvée en décembre 2000. Le contrat d'axe 26, programme de l'opération, a été concerté et conçu par le comité d'axe, instance de projet réunissant l'ensemble des partenaires concernés par la ligne 26 et sous le pilotage de la Mairie de Paris. Le contrat d'axe a été approuvé par le comité de pilotage du 6 octobre 2009.

Le STIF, la Région, et la Ville de Paris apportent le financement principal de cette opération, selon leurs délibérations respectives du 8 décembre 2009, 13 novembre 2009 et 19 et 20 octobre 2009.

Le STIF, soucieux de la structuration d'un réseau régional de bus à haute qualité de service, a très fortement renforcé l'offre de transport sur le réseau Mobilien ici concerné, dans le cadre des programmes Mobilien 1 en 2006, Mobilien 2 en 2007 et Mobilien 3 en 2008. Ainsi, en février 2009, la ligne 26 a fait l'objet de renforts à hauteur de 17 courses supplémentaires par jour de semaine et 15 courses le dimanche. Pour fiabiliser ces renforts d'offre et permettre un bon fonctionnement de la ligne, les collectivités signataires de la convention s'engagent à réaliser les aménagements prévus dans le contrat d'axe.

La Mairie de Paris a donc une volonté forte de coordonner les appels de fonds et sa maîtrise d'ouvrage à toutes les étapes de la conception et de la réalisation du projet dans les meilleurs délais. C'est dans cette optique que la présente convention a été rédigée.

## **Article 1<sup>er</sup> : OBJET DE LA CONVENTION**

La présente convention a pour objet de définir les modalités de bonne exécution du programme défini dans le contrat d'axe et les rapports entre l'ensemble des membres du comité d'axe. Elle a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties concernant la participation du STIF au financement de l'opération.

## **Article 2 : ROLE DES SIGNATAIRES**

Co-responsable de son élaboration avec la Région, le STIF est, du fait de ses compétences, soutien, animateur et financeur du PDU depuis son origine.

Depuis son désengagement financier en 2005, l'Etat ne joue plus de rôle dans les opérations du PDU. Le transfert de responsabilité inscrit dans la loi du 13 août 2004 confie le pilotage du PDU au STIF. Dans le cadre de la présente convention, le STIF veille à la cohérence de l'ensemble des actions du PDU et est le référent de l'ensemble des partenaires impliqués dans le PDU.

Gestionnaire principal des voiries concernées par l'axe 26, la Mairie de Paris est le pilote du comité d'axe. A ce titre, elle a piloté les études préliminaires ayant permis la validation du contrat d'axe. Elle porte le projet et veille à sa cohérence d'ensemble avec tous les partenaires. Elle assure l'essentiel de la maîtrise d'ouvrage du projet. Elle organise le suivi d'ensemble de la réalisation du contrat d'axe et réunit le comité de suivi, tel que défini à l'article 6-1.

## **Article 3 : MAITRISE D'OUVRAGE**

Pour l'exécution du contrat d'axe, la Mairie de Paris est maître d'ouvrage, sur sa propriété respective, selon les actions définies dans l'opération contrat d'axe et rappelées ci-dessous.



LOCALISATION	N° ACTION	NOM DE LA VOIE	LINEAIRE DE VOIRIE	AMENAGEMENT PROPOSE
10ème	1	Rue de Maubeuge	225 m	allongement du point d'arrêt "Magenta Maubeuge"
	2	Rue La Fayette (couloir bus)	400 m	Aménagement d'un couloir bus latéral Création de zones de livraison Aménagement point d'arrêt Reprise trottoir angle Chabrol
	3	Rue La Fayette (piste cyclable)	400 m	Aménagement d'une piste cyclable Signalisation horizontale
9ème	4	Rue de Maubeuge	815 m	Zones de livraison Barrières anti stationnement dans le couloir de bus déplacements de points d'arrêt
	5	Rue La Fayette (couloir bus)	475 m	Aménagement d'un couloir bus latéral déplacement d'un point d'arrêt Zones de livraison
	6	Rue La Fayette (piste cyclable)	475 m	Aménagement d'une piste cyclable
	7	Rue La Fayette (sécurisation Montholon)	120 m	aménagement trottoir et chaussée (plateau surélevé)

	8	Rue de Châteaudun (Couloirs de bus)	560 m	Aménagement du couloir à contre sens
	9	Rue de Châteaudun (Piste cyclable)	215 m	Aménagement d'une piste cyclable
	10	Place d'Estienne d'Orves	120 m	Aménagement des couloirs de bus
	11	Rue Saint-Lazare	315 m	aménagement des couloirs de bus
<b>8ème</b>	12	Rue Saint-Lazare	195 m	Mise à double sens pour trajet bus Point d'arrêt Saint-Lazare
<b>10, 19, 20èmes</b>	<b>travaux 2006</b>	<b>de Gare du nord à cours de Vincennes</b>	<b>6800 m</b>	<b>couloirs marqués, réaménagements de carrefour, quais bus, sens de circulation</b>

#### **Article 4 : ENGAGEMENT SUR LES DELAIS DE REALISATION**

Sur la base du contrat d'axe 26 approuvé le 6 octobre 2009 qui prévoit un programme d'actions validé par l'ensemble des partenaires du comité d'axe, dont l'objet est la réalisation d'aménagements de voirie, la présente convention-cadre planifie la réalisation de ces aménagements en deux phases.

La totalité de ces deux phases ne peut excéder quatre ans, d'où le phasage ci-après :

- Phase 1 : De la Gare du Nord jusqu'à la place du Havre, prévue entre juin 2010 et fin 2010. (environ 88% des travaux)
- Phase 2 : de la place du havre jusqu'à la place Gabriel Péri, entre novembre 2011 et juin 2012. (environ 12% de l'ensemble des travaux)

Il est par ailleurs précisé que les sections comprises entre la gare du Nord et la place de la Nation ont déjà été réalisées. Seules les sections ici recensées sont régies par la présente convention.

#### **ARTICLE 5 – PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DE L'OPERATION**

Le coût total de l'opération est de 7 898 670 €.

Conformément aux règles de financements des opérations du Plan de Déplacements Urbains et conformément au tableau de financement de la présente opération, la subvention maximale et non révisable à la hausse d'un montant de 2 298 671 € hors taxes est allouée par le STIF à la Mairie de Paris qui fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien de l'ouvrage.

Une autorisation de programme de 2 298 671 € hors taxes est ouverte.

Il est expressément convenu que la subvention est allouée en franchise de TVA et que, dans l'hypothèse où l'administration fiscale exigerait que lui soit appliqué le régime de TVA, le Bénéficiaire fera son affaire personnelle du reversement de la TVA à l'administration fiscale, sans pouvoir prétendre à ce titre, à une demande de financement supplémentaire auprès du STIF.

Le Bénéficiaire a programmé dans sa demande de subvention au STIF ses appels de fonds selon le calendrier suivant :

- appel de fonds pour le versement du premier acompte de 15% au démarrage des travaux en juin 2010, conformément aux délais de validité de la subvention mentionnés à l'article 3,
- des appels de fonds pour le versement d'autres acomptes pourront se faire au prorata de l'avancement des travaux et conformément avec les principes d'appels de fonds intermédiaires mentionnés dans l'article 8
- appel de fonds pour le versement du solde à l'achèvement des travaux, conformément aux délais de validité de la subvention mentionnés à l'article 7.

#### **ARTICLE 6 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX**

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

Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la subvention, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la directrice du STIF, si le Bénéficiaire établit auprès du STIF, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

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

#### **ARTICLE 7 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 10 décembre 2008, le Bénéficiaire dispose, à compter de la date de demande de premier acompte, d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération désignée à l'article 1<sup>er</sup>.

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

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

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

## **ARTICLE 8 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

Nonobstant les dispositions des articles 6 et 7 ci-dessus, cette subvention fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur demande du Bénéficiaire, dans les conditions suivantes :

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

Les versements sont effectués au profit du Bénéficiaire, par virement auprès de :

- titulaire du compte : Recette générale des Finances Ville-Dept-Pref Police
- Nom banque BDF Paris
- code établissement : 30001
- code guichet : 00064
- numéro de compte : U7530000000
- clé RIB : 40

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

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

## **ARTICLE 9 – INVARIABILITÉ DU PROJET**

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

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

Si au terme du délai fixé par le STIF, les adaptations demandées n'ont pas été réalisées ou ne sont pas satisfaisantes, les dispositions prévues à l'article 14 seront alors mises en œuvre.

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

## **Article 10 : ENGAGEMENT DES SIGNATAIRES**

### **10-1 Engagement du STIF**

Les financements sont répartis en trois catégories, selon le tableau de financement validé par les financeurs principaux, Région et Stif, avec le contrat d'axe :

- les aménagements conformes aux prescriptions du PDU : ces aménagements sont financés à 100% au titre du PDU, et donc pris en charge à par le STIF à hauteur de 4/9<sup>ème</sup>, et ce jusqu'au plafond de 610 000 € HT par kilomètre ;
- les aménagements d'accompagnement sont financés à 50% au titre du PDU, et donc pris en charge par le STIF à hauteur de 2/9<sup>ème</sup> ;
- les aménagements complémentaires ou qualitatifs, sans lien direct avec les objectifs du PDU, sont à la charge des maîtres d'ouvrage concernés.

Le Stif s'engage à présenter à ses instances délibérantes les demandes de subvention déposées en bonne et due forme par les maîtres d'ouvrages, conformes au contrat d'axe. Chaque demande de subvention auprès du STIF fera l'objet d'une convention spécifique de subvention.

## **10-2 Engagement des maîtres d'ouvrage**

La validation du contrat d'axe autorise les maîtres d'ouvrage concernés à engager les études d'exécution des aménagements. Ces études d'exécution sont indispensables à la constitution de l'avant-projet, nécessaire au dépôt de demande de subvention.

Il est rappelé que les subventions accordées sont régies par les règlements budgétaires et financiers du STIF et de la Région et, qu'en conséquence, elles ont une validité initiale de deux ans, avant engagement des travaux. Passé ce délai, le maître d'ouvrage concerné doit obtenir auprès des financeurs des prorogations, elles-mêmes régies par les règlements budgétaires et financiers. Les maîtres d'ouvrage s'engagent donc à porter une attention toute particulière aux délais de validité desdites subventions.

## **Article 11 : MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI**

### **11-1 Modalités de tenue des comités de suivi**

Après validation du contrat d'axe, un comité de suivi de réalisation est mis en place sous la présidence de la mairie de Paris, pilote du projet. Il comprend :

- la mairie de Paris, représentée par la directrice de la voirie et des déplacements ;
- la Directrice Générale du STIF ou ses représentants.
- le Président du Conseil Régional d'Ile de France ou ses représentants ;
- le Président de la RATP ou ses représentants ;

Le secrétariat permanent du comité de suivi est assuré par la mairie de Paris, pilote du projet.

Le comité de suivi est le cadre privilégié permettant au maître d'ouvrage d'assurer la coordination de l'exécution du projet entre financeurs et maître d'ouvrage et le respect du calendrier. Elle se réunit au moins une fois par an avec un préavis d'un mois sauf cas d'urgence.

Il a pour rôle :

1. de favoriser la coordination des études détaillées d'exécution du projet,
2. d'optimiser le phasage des travaux des différentes sections pour veiller au bon avancement du projet et au bon déroulement des différentes phases de travaux vis à vis des voyageurs  
A cet effet, le pilote présentera un planning réactualisé de l'avancement des opérations
3. de présenter l'état des autorisations de programme engagées et à venir au titre des parties de la présente convention ainsi que les prévisions d'appel de fonds, réévalués chaque année.

Un référentiel de contacts de chefs de projets et de personnes ressources de l'ensemble des acteurs en charge de l'exécution et du suivi du projet sera mis en place par le pilote dès validation du contrat d'axe et partagé. Il sera régulièrement actualisé par le pilote.

## **11-2 Mise en service des opérations**

Un mois avant l'achèvement des travaux, le maître d'ouvrage concerné informe le pilote de l'axe et les financeurs de la date de mise en service des aménagements réalisés. Les dates d'inauguration des actions terminées seront concertées et validées avec la Région et le STIF et, avec le Département.

## **Article 12 : COMMUNICATION**

La communication en phase de préparation des travaux et lors de la réalisation des travaux fera l'objet d'une attention particulière des maîtres d'ouvrage concernés. Elle se fondera notamment sur le kit de communication PDU défini par la Région et le STIF. Tout support de communication fera une référence explicite au Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France et mentionnera les financeurs. Au minimum un mois avant diffusion et utilisation, le maître d'ouvrage fera valider par les financeurs et le pilote de l'axe tous les supports de concertation et de communication.

## **Article 13 : DATE D'EFFET ET VALIDITE DE LA CONVENTION**

### **13-1 validité**

La convention prend effet à compter de sa notification, par lettre recommandée avec accusé de réception, par la dernière partie signataire, à l'ensemble des parties. Sa durée est au maximum de quatre ans, non reconductible.

Au moins trois mois avant le terme des quatre ans, les parties s'engagent à se revoir, sous forme de comité de suivi, pour convenir d'un nouveau cadre d'exécution.

En cas de modification du programme, un avenant à la présente convention devra être signé par l'ensemble des parties.

### **13-2 résiliation conventionnelle**

Dans l'hypothèse visée à l'article 9, la convention est résiliée de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire correspondant à la subvention devront être reversées au STIF. Le STIF émet alors un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

D'un commun accord, les parties peuvent résilier la présente convention par avenant.

## **Article 14 : LES PIECES ANNEXES**

Sont annexés à cette convention :

- le contrat d'axe validé en date du 6 octobre 2009 par l'ensemble des partenaires du comité d'axe
- le tableau de financement lié au contrat d'axe

Etablie en 2 exemplaires originaux.

## **SIGNATAIRES**

Date d'effet de la convention à compter de la notification : le ...../...../20.....

<p>La Directrice générale du Syndicat des transports d'Ile de France Date et signature</p> <p>Sophie MOUGARD</p>	<p>Pour le Maire de Paris et par délégation La Directrice de la Voirie et des Déplacements Date et signature</p> <p>Ghislaine GEFROY</p>
--	--



**Délibération n°2009/1036**

**Séance du 9 décembre 2009**

**PDU D'ILE-DE-FRANCE - COMITE D'AXE 91-01  
AMENAGEMENTS DE VOIRIE SOUS MAÎTRISE D'OUVRAGE  
DU CONSEIL GENERAL D'ESSONNE**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 07 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 07 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** les articles R 2334-10 à 2334-12 et R 4414-1 à R 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France, arrêté par arrêté inter-préfectoral du 15 décembre 2000 ;
- VU** le rapport n°2009/1036 ;
- VU** les avis de la commission de la qualité de service du 1er décembre 2009 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 7 décembre 2009 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** est attribuée au bénéfice du Conseil Général d'Essonne une subvention de 2 172 000 euros au titre de l'aménagement de la ligne Mobilien 91-01 sur voies départementales ;

**ARTICLE 2 :** la convention de participation financière du STIF telle qu'annexée à la présente délibération est approuvée. La directrice générale est autorisée à signer cette convention avec le Conseil Général d'Essonne.

**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





## **Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France**

### **Convention de participation financière du STIF au contrat d'axe 91-01 Brunoy – Yerres**

#### **Entre :**

Le **Syndicat de Transports d'Ile-de-France**, Autorité Organisatrice, représenté par sa directrice générale, dénommé ci-après « le STIF »

Le **Conseil général de l'Essonne**, représenté par son Président, dûment mandaté, dénommé ci-après « le Département »

- vu la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée, d'orientation des transports intérieurs;
- vu la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie ;
- 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,

#### **Il est précisé et convenu ce qui suit :**

### **PREAMBULE**

Cette convention de subvention a pour objectif l'exécution du contrat d'axe 91-01, annexé à la présente convention. Le contrat d'axe précise le contexte et le programme de l'opération.

La ligne 91.01 est une ligne express de pôle à pôle de grande couronne, d'environ 21 km qui relie la gare RER D de Brunoy à la gare de RER D d'Evry-Courcouronnes.

Elle dessert sept communes (Brunoy, Epinay-sous-Sénart, Boussy-Saint-Antoine, Quincy-sous-Sénart, Tigery, Etioilles, Evry) dans le département de l'Essonne.

Elle est l'une des premières à avoir permis une desserte tangentielle entre un pôle à dominante résidentielle (le Val d'Yerres) et le pôle économique d'Evry, en traversant des territoires en mutation qui connaissent une dynamique de développement démographique forte.

Empruntée essentiellement pour des déplacements domicile études ou domicile travail, c'est aujourd'hui une ligne de transport performante, qui bénéficie d'un parcours rapide. Toutefois, ponctuellement, elle connaît des difficultés de progression qui pénalisent sa régularité.

Ce contrat d'axe 91-01, pour lequel la présente convention fixe les modalités d'exécution, s'inscrit dans le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) approuvée en décembre 2000. Le contrat d'axe 91-01, programme de l'opération, a été concerté et conçu par le comité d'axe, instance de projet réunissant l'ensemble des partenaires concernés par la ligne 91-01 et sous le pilotage du Département. Le contrat d'axe a été approuvé par un envoi en date du 13 Avril 2004 du Compte rendu de la réunion du comité de pilotage en date du 27 novembre 2003.

Le STIF, la Région, et le Département apportent le financement principal de cette opération, selon leurs délibérations respectives du 8 décembre 2009, 13 novembre 2009 et 20 octobre 2008.

Le STIF, soucieux de la structuration d'un réseau régional de bus à haute qualité de service, a très fortement renforcé l'offre de transport sur le réseau Mobilien ici concerné, dans le cadre des programmes Mobilien 1 en 2006, Mobilien 2 en 2007 et Mobilien 3 en 2008. Pour fiabiliser ces renforts d'offre et permettre un bon fonctionnement de la ligne, les collectivités signataires de la convention s'engagent à réaliser les aménagements prévus dans le contrat d'axe.

Le Département a donc une volonté forte de coordonner les appels de fonds et sa maîtrise d'ouvrage à toutes les étapes de la conception et de la réalisation du projet dans les meilleurs délais. C'est dans cette optique que la présente convention a été rédigée.

## **Article 1 : OBJET DE LA CONVENTION**

La présente convention a pour objet de définir les modalités de bonne exécution du programme défini dans le contrat d'axe et les rapports entre l'ensemble des membres du comité d'axe. Elle a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties concernant la participation du STIF au financement de l'opération.

## **Article 2 : ROLE DES SIGNATAIRES**

Co-responsable de son élaboration avec la Région, le STIF est, du fait de ses compétences, soutien, animateur et financeur du PDU depuis son origine.

Depuis son désengagement financier en 2005, l'Etat ne joue plus de rôle dans les opérations du PDU. Le transfert de responsabilité inscrit dans la loi du 13 août 2004 confie le pilotage du PDU au STIF. Dans le cadre de la présente convention, le STIF veille à la cohérence de l'ensemble des actions du PDU et est le référent de l'ensemble des partenaires impliqués dans le PDU.

Gestionnaire principal des voiries concernées par l'axe 91-01, le Département est le pilote du comité d'axe. A ce titre, il a piloté les études préliminaires ayant permis la validation du contrat d'axe. Il porte le projet et veille à sa cohérence d'ensemble avec tous les partenaires. Il assure l'essentiel de la maîtrise d'ouvrage du projet. Il organise le suivi d'ensemble de la réalisation du contrat d'axe et réunit le comité de suivi, tel que défini à l'article 11.

## **Article 3 : MAITRISE D'OUVRAGE**

Pour l'exécution du contrat d'axe, le Département est maître d'ouvrage, sur sa propriété respective, selon la répartition en actions définie dans le contrat d'axe rappelée ci-dessous. Conformément à la définition donnée par la loi MOP, le maître d'ouvrage est celui pour lequel sont construits les ouvrages du contrat d'axe à réaliser.

Communes	Voiries	N°	Aménagements	Maîtrise d'ouvrage	PHASE
Brunoy / Epinay-sous-Sénart	RD 54	1.a	<b>Sécurisation des traversées piétonnes</b> au carrefour RD54 / Rue de la République par la mise en place d'un plateau surélevé	CG91	PHASE 3
	RD94	1.b	Réaménagement du <b>carrefour Wittlich</b> : réduction à 2x1 voies et réaffectation de la surface aux transports collectifs (sas bus vers Brunoy et site propre vers Epinay)	CG91	
		1.c	Mise en place d'une <b>détection bus au carrefour Wittlich</b> (yc pose de feux bus)	CG91	
		1.d	<b>Remise en état des pistes cyclables</b> sur le boulevard Charles de Gaulle, traitement de la traversée vers le lycée Talma et marquage au sol des sas vélos	CG91	
		1.e	<b>Reprise du terre-plein central</b> (en terre végétale) sur le boulevard Charles de Gaulle	CG91	
		1.f	<b>Plantations et compléments d'alignements</b> sur le boulevard Charles de Gaulle	CG91	
		1.g	Réaménagement du <b>carrefour du Commissariat</b> avec sas bus, réduction à 2x1 voies et organisation du stationnement en contre-allée	CG91	
		1.h	Mise en place d'une <b>détection bus au carrefour du Commissariat</b> (yc pose de feux bus)	CG91	
		1.i	Réaménagement du <b>carrefour du Centre de Secours</b> : réduction à 2x1 voies avec réaxement de la chaussée sous le viaduc et réaffectation de la surface aux circulations douces (trottoirs et pistes cyclables) et au terre-plein central. Mise en place d'un plate	CG91	PHASE 2
	1.j	Réaménagement de la <b>traversée du Chemin du Lavoir</b> : mise en place d'un plateau surélevé, d'une signalisation verticale et d'un éclairage spécifiques.	CG91		
	1.k	<b>Remise en état des pistes cyclables</b> sur l'avenue du 8 mai 1945 et marquage au sol des sas vélos	CG91		
	1.l	<b>Reprise du terre-plein central</b> (en terre végétale) sur l'avenue du 8 mai 1945	CG91		
	1.m	<b>Plantations et compléments d'alignements</b> sur l'avenue du 8 mai 1945	CG91		
	1.n	<b>Limitation de la vitesse à 50 km/h</b> sur la section Viaduc - la Plaine (au lieu de 70 km/h)	CG91		
Epinay-sous-Sénart		2.a	<b>Secteur de la Plaine</b> : mise en place d'une voie bus direction Brunoy, dans le cadre du projet d'aménagement urbain, depuis la limite de Boussy jusqu'au carrefour RD94 / Avenue Hugo et d'une détection au carrefour à feux	CG91	
		2.b	<b>Secteur de la Plaine</b> : mise en place d'un parc à vélos couvert de 16 places	CG91	
Boussy-Saint-Antoine / Quincy-sous-Sénart	RD94	3.a	<b>RD94 entre la Plaine et le Centre commercial</b> : réduction à 2x1 voies et réaffectation de la surface aux transports collectifs (site propre vers Epinay entre l'Yerres et la Plaine et site propre vers Boussy entre l'Yerres et le Centre commercial)	CG91	PHASE 1
		3.b	Mise en place d'une <b>détection bus aux 2 carrefours à feux</b> RD94 / rue du Chasse Lièvre et traversée piétonne (yc pose de feux bus)	CG91	
		3.c	<b>Remise en état des pistes cyclables</b> entre la Plaine	CG91	

			et le Centre commercial		
	RD33	3.d	<b>Avenue Jean Moulin (RD33)</b> : réduction à 2x1 voies, recalibrage de la chaussée nord et réaffectation de la surface aux transports collectifs (voie bus de part et d'autre, avec séparateur physique)	CG91	PHASE 2
	RD330	3.e	<b>Route de Boussy-Saint-Antoine (section à 2x1 voies avec TPC)</b> : réduction de la largeur des voies et restitution de l'espace aux cyclistes (pistes cyclables)	CG91	
		3.f	<b>Remise en état des pistes cyclables</b>	CG91	
		3.g	<b>Plantations et compléments d'alignements</b> sur la Route de Boussy-Saint-Antoine (section avec TPC)	CG91	
Quincy-sous-Sénart	RD330	4.a	<b>Route de Boussy-Saint-Antoine et Rue de Boissy-Saint-Léger</b> (section urbaine dense à 2 voies) : recalibrage de la chaussée à 6,5 m et restitution de l'espace aux piétons et aux cycles unilatéralement	CG91	PHASE 2
		4.b	<b>Route de Boussy-Saint-Antoine et Rue de Boissy-Saint-Léger</b> (section urbaine dense à 2 voies) : reprise des fils d'eau et création d'un trottoir mixte bilatéral	CG91	
		4.c	Sécurisation et marquage au sol des <b>circulations cyclables</b> (traversées)	CG91	
Quincy-sous-Sénart / Tigery	RD33	5.a	<b>Remise en état des pistes cyclables</b> bidirectionnelles et unilatérales le long de la RD33	CG91	PHASE 2
		5.b	<b>Carrefour aux Cerises</b> : réaménagement de la voie de TAG réservée aux TC, sécurisation des traversées et mise en place d'une commande à bouton poussoir sur le carrefour à feux	CG91	
		5.c	<b>Carrefour aux Cerises</b> : aménagement des accotements et continuité des circulations douces avec le carrefour à feux	CG91	
		5.d	<b>Replantation forestière</b> aux abords du carrefour aux Cerises	CG91	
	voirie communale	5.e	<b>Aménagement d'un trottoir mixte</b> côté ouest de la route du Petit Sénart, jusqu'à l'entrée du village de Tigery	Tigery	PHASE 4
Tigery	voiries communales	6.a	<b>Village de Tigery</b> : arasement des bordures de trottoirs	Tigery	PHASE 2
	RD33	7.a	<b>Plantation d'un alignement complémentaire</b> côté ouest de la RD33	CG91	
			7.b	Reprise et sécurisation de la <b>piste cyclable</b> en traversée de l'échangeur RD33 / RN104	CG91
Etiolles	RN448	9.a	<b>Sécurisation de la traversée piétonne</b> du centre équestre et condamnation du trottoir côté nord (par plantation d'arbustes)	CG91	PHASE 1
		9.b	Mise en place d'une <b>détection bus</b> aux deux carrefours RN448 / Bd. de Gaulle et RN448 / RD331 / Parking IUFM	CG91	
		9.c	<b>Traitement du carrefour de l'IUFM</b> avec sécurisation des traversées piétons/cycles au carrefour, renforcement de l'éclairage et remise en état des points d'arrêts Ecole Normale	CG91	
		9.d	Mise en place d'un <b>parc à vélos</b> couvert de 24 places (IUFM et Ecole Hotelière)	CG91	
		9.e	<b>Elargissement du cheminement à 4,5 m</b> (3m de piste cyclable bidirectionnelle et 1,5m de cheminement piéton) entre l'IUFM et le rond-point RN448/RD93, y compris renforcement et soutènement ponctuel côté Seine	CG91	
Evry	RD93	10.a	Mise en place d'une <b>circulation mixte continue</b> côté sud, entre la Seine et Fragonard	CG91	

		<b>10.b</b>	Mise en place d'une <b>circulation cyclable continue</b> depuis la RD93 jusqu'au parc à vélos de la gare d'Evry Val de Seine	CA Evry	PHASE 3	
		<b>10.c</b>	Mise en place d'un <b>éclairage spécifique sur les escaliers d'accès</b> aux quais de la gare Evry Val de Seine	CA Evry		
		<b>10.d</b>	<b>Avenues Patton et Juin</b> entre Fragonard et Louis Néel : mise à 2x2 voies sur l'ensemble, réduction à 2x1 voies VP et réaffectation de la surface aux transports collectifs (site propre dans chaque sens)	CG91	PHASE 1	
		<b>10.e</b>	Mise en place d'une <b>circulation cyclable continue</b> en piste bidirectionnelle côté sud sur les avenues Patton et Juin	CG91		
		<b>10.f</b>	Mise en place d'une <b>détection bus</b> aux carrefours Patton / Fragonard et Patton / Mousseau / Juin (yc pose de feux bus)	CG91		
	voirie communale		<b>10.g</b>	<b>Boulevard Leclerc</b> : élargissement à 2x2 voies avec TPC et affectation d'une voie dans chaque sens aux transports collectifs	Evry	PHASE 4
			<b>10.h</b>	Mise en place d'une <b>circulation cyclable continue</b> en piste bidirectionnelle <b>et d'un trottoir</b> côté est sur le boulevard Leclerc	Evry	
			<b>10.i</b>	<b>Reprise de l'éclairage</b> avec mâts doubles têtes sur le TPC du boulevard Leclerc	CA Evry	
			<b>10.j</b>	<b>Plantation d'un alignement complémentaire</b> sur le TPC du boulevard Leclerc	Evry	
			<b>10.k</b>	Mise en place d'une <b>détection bus</b> au carrefour Leclerc / Nowy Targ / TU (yc pose de feux bus)	CA Evry	
	RD91		<b>10.l</b>	<b>Boulevard de France</b> : recalibrage de la chaussée à 2x6 m et réaffectation de la surface aux trottoirs et aux pistes cyclables	CG91	PHASE 4
voirie communale		<b>10.m</b>	Boulevard des Coquibus et rue Sabatier : réalisation de la <b>continuité cyclable jusqu'à la gare</b> entre la rue des Mazières et la terrasse de la gare	CA Evry	PHASE 4	

## Article 4 : ENGAGEMENT SUR LES DELAIS DE REALISATION

Sur la base du contrat d'axe 91-01 approuvé le 27 novembre 2003 qui prévoit un programme d'actions validé par l'ensemble des partenaires du comité d'axe, dont l'objet est la réalisation d'aménagements de voirie, et en dérogation du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 10 décembre 2008, la présente convention planifie la réalisation de ces aménagements en quatre phases.

La totalité de ces phases ne peut excéder quatre ans, d'où le phasage ci-après :

### - Phase 1 livraison envisagée avant le 31 Juillet 2011 :

- Maîtrise d'Ouvrage du Département de l'Essonne

Les aménagements prévus sur la Commune de Boussy-Saint-Antoine correspondant aux sections **3a, 3b, 3c** situées sur la RD 94;

Les aménagements prévus sur les Commune d'Etiolles et d'Evry correspondant aux sections **9a, 9b, 9c, 9d, 9e, 10a, 10d, 10e, 10f** situées sur la RD 448 et la RD 93;

- **Phase 2 livraison envisagée avant le 31 Juillet 2012 :**

- Maîtrise d’Ouvrage du Département de l’Essonne

Les aménagements prévus sur la Commune d’Epinay-Sous-Sénart correspondant aux sections **1i, 1j, 1k, 1l, 1m, 1n, 2a, 2b** situées sur la RD 94;

Les aménagements prévus sur les Communes de Boussy-Saint-Antoine et de Quincy-Sous-Sénart correspondant aux sections **3d, 3e, 3f, 3g, 4a, 4b, 4c, 5a** situées sur la RD 33 et la RD 330 ;

- **Phase 3 livraison envisagée avant le 31 Juillet 2013:**

- Maîtrise d’Ouvrage du Département de l’Essonne

Les aménagements prévus sur la Commune de Brunoy correspondant aux sections **1a, 1b, 1c, 1d, 1e, 1f, 1g, 1h** situées sur la RD 54 et la RD 94

- **Phase 4 livraison envisagée avant le 31 Décembre 2013 :**

- Maîtrise d’Ouvrage du Département de l’Essonne

Les aménagements prévus sur la Commune d’Evry correspondant aux sections **10I** situé sur la RD 91 ;

Il est par ailleurs précisé que les travaux situés sur la rue de la Libération à Quincy-Sous-Sénart ont déjà été réalisés sous maîtrise d’ouvrage de la commune de Quincy-Sous-Sénart ou sous maîtrise d’ouvrage de la communauté d’agglomération du Val d’Yerres. Seules les sections ici recensées sont régies par la présente convention.

## **ARTICLE 5 – PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DE L’OPERATION**

Dans sa séance du 2 février 2009, l’Assemblée départementale a approuvé l’avant-projet du contrat d’axe de la ligne 91-01 et de son financement pour un montant total de 9 060 438 € (Coût Avant Projet valeur juillet 2009).

Conformément aux règles de financements des opérations du Plan de Déplacements Urbains et conformément au tableau de financement de la présente opération, la subvention maximale et non révisable à la hausse d’un montant de **2 172 000 €** hors taxes est allouée par le STIF du Département qui fera son affaire de l’exploitation et de l’entretien de l’ouvrage.

Une autorisation de programme de **2 172 000 €** hors taxes est ouverte.

Il est expressément convenu que la subvention est allouée en franchise de TVA et que, dans l’hypothèse où l’administration fiscale exigerait que lui soit appliqué le régime de TVA, le Bénéficiaire fera son affaire personnelle du reversement de la TVA à l’administration fiscale, sans pouvoir prétendre à ce titre, à une demande de financement supplémentaire auprès du STIF.

Le Bénéficiaire a programmé dans sa demande de subvention au STIF ses appels de fonds selon le calendrier suivant :

- appel de fonds pour le versement du premier acompte de 15% au démarrage des travaux de la phase 1 dans le courant de l’année 2009, conformément aux délais de validité de la subvention mentionnés à l’article 4,

- des appels de fonds pour le versement d'autres acomptes pourront se faire au prorata de l'avancement des travaux et conformément avec les principes d'appels de fonds intermédiaires mentionnés dans l'article 8
- appel de fonds pour le versement du solde à l'achèvement des travaux, conformément aux délais de validité de la subvention mentionnés à l'article 7.

## **ARTICLE 6 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX**

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

Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la subvention, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la directrice du STIF, si le Bénéficiaire établit auprès du STIF, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

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

## **ARTICLE 7 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 10 décembre 2008, le Bénéficiaire dispose, à compter de la date de demande de premier acompte, d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération désignée à l'article 1<sup>er</sup>.

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

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

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

## **ARTICLE 8 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

Nonobstant les dispositions des articles 6 et 7 ci-dessus, cette subvention fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur demande du Bénéficiaire, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% au vu de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux ;
- le versement des acomptes suivants sur présentation des attestations d'avancement précisant le pourcentage des travaux effectués, dans la limite de 60 % du montant total de la subvention ;
- le règlement du solde sera subordonné à :
  - la production de l'avis d'achèvement des travaux, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
  - la communication de la date de mise en service de l'ouvrage

- la production de l'état récapitulatif des dépenses HT, mandatées et payées visé par le comptable public,
- un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport au projet initial ;

Les versements sont effectués au profit du Bénéficiaire, par virement auprès de :

- titulaire du compte : Paierie Départementale
- Nom banque : Banque de France Evry
- code établissement : 30001
- code guichet : 00312
- numéro de compte : C9110000000
- clé RIB : 19

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

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

## **ARTICLE 9 – INVARIABILITÉ DU PROJET**

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

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

Si au terme du délai fixé par le STIF, les adaptations demandées n'ont pas été réalisées ou ne sont pas satisfaisantes, les dispositions prévues à l'article 13 seront alors mises en œuvre.

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

## **Article 10 : ENGAGEMENT DES SIGNATAIRES**

### **10-1 Engagement du STIF**

Les financements sont répartis en trois catégories, selon le tableau de financement validé par les financeurs principaux, Région et Stif, avec le contrat d'axe :

- les aménagements conformes aux prescriptions du PDU : ces aménagements sont financés à 100% au titre du PDU, et ce jusqu'au plafond de 610 000 € HT par kilomètre ;
- les aménagements d'accompagnement sont financés à 50% au titre du PDU ;
- les aménagements complémentaires ou qualitatifs, sans lien direct avec les objectifs du PDU, sont à la charge des maîtres d'ouvrage concernés.

Le STIF s'engage à présenter à ses instances délibérantes les demandes de subvention déposées en bonne et due forme par les maîtres d'ouvrages, conformes au contrat d'axe. Chaque demande de subvention auprès du STIF fera l'objet d'une convention spécifique de subvention.

### **10-2 Engagement du maître d'ouvrage**

La validation du contrat d'axe autorise le maître d'ouvrage concerné à engager les études d'exécution des aménagements. Ces études d'exécution sont indispensables à la constitution de l'avant-projet, nécessaire au dépôt de demande de subvention.



Il est rappelé que les subventions accordées sont régies par les règlements budgétaires et financiers du STIF et de la Région et, qu'en conséquence, elles ont une validité initiale de deux ans, avant engagement des travaux. Passé ce délai, le maître d'ouvrage concerné doit obtenir auprès des financeurs des prorogations, elles-mêmes régies par les règlements budgétaires et financiers. Les maîtres d'ouvrage s'engagent donc à porter une attention toute particulière aux délais de validité desdites subventions.

## **Article 11 : MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI**

### **11-1 Modalités de tenue des comités de suivi**

Après validation du contrat d'axe, un comité de suivi de réalisation est mis en place sous la présidence de la mairie de Paris, pilote du projet. Il comprend :

- le Département, représentée par le Président ou ses représentants ;
- la Directrice Générale du STIF ou ses représentants.
- le Président du Conseil Régional d'Ile de France ou ses représentants ;
- le Directeur d'Albatrans ou ses représentants ;

Le secrétariat permanent du comité de suivi est assuré par la mairie de Paris, pilote du projet.

Le comité de suivi est le cadre privilégié permettant au maître d'ouvrage d'assurer la coordination de l'exécution du projet entre financeurs et maître d'ouvrage et le respect du calendrier. Elle se réunit au moins une fois par an avec un préavis d'un mois sauf cas d'urgence.

Il a pour rôle :

1. de favoriser la coordination des études détaillées d'exécution du projet,
2. d'optimiser le phasage des travaux des différentes sections pour veiller au bon avancement du projet et au bon déroulement des différentes phases de travaux vis à vis des voyageurs  
A cet effet, le pilote présentera un planning réactualisé de l'avancement des opérations
3. de présenter l'état des autorisations de programme engagées et à venir au titre des parties de la présente convention ainsi que les prévisions d'appel de fonds, réévalués chaque année.

Un référentiel de contacts de chefs de projets et de personnes ressources de l'ensemble des acteurs en charge de l'exécution et du suivi du projet sera mis en place par le pilote dès validation du contrat d'axe et partagé. Il sera régulièrement actualisé par le pilote.

### **11-2 Mise en service des opérations**

Un mois avant l'achèvement des travaux, le maître d'ouvrage concerné informe le pilote de l'axe et les financeurs de la date de mise en service des aménagements réalisés.

Les dates d'inauguration des actions terminées seront concertées et validées avec la Région et le STIF et, avec le Département.

## **Article 12 : COMMUNICATION**

La communication en phase de préparation des travaux et lors de la réalisation des travaux fera l'objet d'une attention particulière des maîtres d'ouvrage concernés.

Elle se fondera notamment sur le kit de communication PDU défini par la Région et le STIF. Tout support de communication fera une référence explicite au Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France et mentionnera les financeurs. Au minimum un mois avant diffusion et utilisation, le maître d'ouvrage fera valider par les financeurs et le pilote de l'axe tous les supports de concertation et de communication.

## **Article 13 : DATE D'EFFET ET VALIDITE DE LA CONVENTION**

### **13-1 validité**

La convention prend effet à compter de sa notification, par lettre recommandée avec accusé de réception, par la dernière partie signataire, à l'ensemble des parties. Sa durée est au maximum de quatre ans, non reconductible.

Au moins trois mois avant le terme des quatre ans, les parties s'engagent à se revoir, sous forme de comité de suivi, pour convenir d'un nouveau cadre d'exécution.

En cas de modification du programme, un avenant à la présente convention devra être signé par l'ensemble des parties.

### **13-2 résiliation conventionnelle**

Dans l'hypothèse visée à l'article 9, la convention est résiliée de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire correspondant à la subvention devront être reversées au STIF. Le STIF émet alors un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

D'un commun accord, les parties peuvent résilier la présente convention par avenant.

## Article 14 : LES PIECES ANNEXES

Sont annexés à cette convention :

- Le contrat d'axe approuvé par un envoi en date du 13 Avril 2004 du Compte rendu de la réunion du comité de pilotage en date du 27 novembre 2003. à l'ensemble des partenaires du comité d'axe
- le tableau de financement lié au contrat d'axe

Etablie en 2 exemplaires originaux.

## SIGNATAIRES

Date d'effet de la convention à compter de la notification : le ...../...../20.....

<p>Le Président du Syndicat des Transports d'Ile de France Date et signature</p> <p>Jean-Paul HUCHON</p>	<p>Pour le Conseil général d'Essonne Le Président Date et signature</p> <p>Michel BERSON</p>
--	--