

Date de parution : Jeudi 5 novembre 2015

RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS DU STIF



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

**N°109–Août à octobre 2015
Conseil du 07 octobre 2015**

INFORMATIONS

Sont publiées au recueil des actes administratifs du STIF :

- les délibérations du conseil du Syndicat également consultables sur le site internet du STIF : <http://www.stif.info/>
- les décisions de la directrice générale ou des directeurs, prises par délégation.

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

Le présent recueil est publié et consultable sur le site internet du STIF : <http://www.stif.info/>

SOMMAIRE

Pages

Délibérations du conseil du 07 octobre 2015

Fonctionnement du STIF

Délibération n°2015/458 – Adhésion à l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR)	21	Tome 1
Délibération n°2015/459 – Désignation d'un membre du Conseil du STIF au sein des Comités de pilotage de la billettique	22	

Affaires budgétaires et tarifaires

Délibération n°2015/460 – Avenant au contrat d'emprunt n°FI25994/FR avec la Banque Européenne d'Investissement	23
Délibération n°2015/461 - Contrat d'emprunt n°FI184.602/FR avec la Banque Européenne d'Investissement	28
Délibération n°2015/462 – Avenant au contrat d'emprunt avec la Caisse des Dépôts et Consignations	104
Délibération n°2015/463 – Prise en compte de la substitution de la prime d'activité au RSA Activité en application de la loi relative au dialogue social et à l'emploi	105
Délibération n°2015/464 – Avenant à la convention relative à la Carte de circulation Police avec le Ministère de l'Intérieur	107

Contrats, conventions financières

Délibération n°2015/465 – Contrat 2016/2020 STIF-RATP	110
Délibération n°2015/466 – Contrat 2016/2019 STIF-SNCF	261
Délibération n°2015/467 – Avenant n°15 au contrat 2012/2015 STIF-RATP	438
Délibération n°2015/468 – Avenant n°11 au contrat 2012/2015 STIF-SNCF	448

Délibération n°2015/469 – Ajustement de la rémunération des contrats de type 2 pour tenir compte de diverses mesures tarifaires et décisions particulières (revalorisation des contributions C16 et C17) 456

Délibération n°2015/470 – Avenant n°1 au contrat de délégation de service public pour l'exploitation de la ligne régulière Express Meaux-Melun, 462

Délibération n°2015/471 – Avenant n°1 aux contrats de délégation de service public pour l'exploitation de la ligne régulière routière Yerres-Rungis et de la ligne locale Thiais-Orly 467

Contrats, conventions financières - Avenants aux CT2 et conventions partenariales

Délibération n°2015/554 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°8 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau de Vélizy 472

Délibération n°2015/555 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°12 au contrat d'exploitation de type 2 et avenant n°7 à la convention partenariale – Réseau Les Ulis-Massy-Saclay 479

Délibération n°2015/556 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°8 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau Albatrans 492

Délibération n°2015/557 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°8 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau STIVO 499

Délibération n°2015/558 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°5 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau Le Dourdannais 504

Délibération n°2015/559 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°7 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau Interurbain de Rambouillet 509

Délibération n°2015/560 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°5 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau Houdanais 515

Délibération n°2015/561 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau Express Bonnières – La Défense 520

Délibération n°2015/562 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°8 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau Le Parisis 525

Délibération n°2015/563 - Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°5 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau Valoise 530

Délibération n°2015/564 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°7 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau Valbus 535

Délibération n°2015/565 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°6 au contrat d'exploitation de type 2 et avenant n°5 à la convention partenariale – Réseau TAM Limay	540
Délibération n°2015/566 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°10 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau Orgebus Gennovebus	553
Délibération n°2015/567 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°7 au contrat d'exploitation de type 2 et avenant n°4 à la convention partenariale – Réseau de l'Arpajonnais	560
Délibération n°2015/568 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°9 au contrat d'exploitation de type 2 et avenant n°4 à la convention partenariale – Réseau Val d'Yerres	574
Délibération n°2015/569 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°10 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau Marne et Seine	586
Délibération n°2015/570 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°14 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau TRA	591
Délibération n°2015/571 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°9 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau SITUS	596
Délibération n°2015/572 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°9 au contrat d'exploitation de type 2 et avenant n°7 à la convention partenariale – Réseau CASQY	602
Délibération n°2015/573 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°10 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau Seine Sénart Bus	618
Délibération n°2015/574 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°4 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau Sol'R	624
Délibération n°2015/575 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°5 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau Sit'bus Stigo	630
Délibération n°2015/576 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°5 au contrat d'exploitation de type 2 et avenant n°3 à la convention partenariale – Réseau du Vexin	635
Délibération n°2015/577 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 – Ligne Mobilien 307	647
Délibération n°2015/578 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°5 au contrat d'exploitation de type 2 – Ligne Mobilien 95-02	652
Délibération n°2015/579 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France - Avenant n°8 au contrat d'exploitation de type 2 et avenant n°5 à la convention partenariale – Réseau Deux Rives de Seine	657

Patrimoine

Délibération n°2015/472 – Conventions de financement et de mise à disposition d'un ensemble immobilier nécessaire à la réalisation d'un nouveau centre-bus pour le réseau de Vélizy-Villacoublay	670	Tome 2
Délibération n°2015/473 – Acquisition de parcelles nécessaire à la réalisation du Tram-train Massy-Evry auprès de la SCI d'Epinay-sur-Orge	703	
Délibération n°2015/475 – Acquisition de parcelles nécessaires à la réalisation du débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil appartenant à la commune de Montfermeil	705	
Délibération n°2015/509 – Avis du STIF sur des projets de déclassement par SNCF Mobilités et SNCF Réseau portant sur des parcelles cadastrées sur la commune de Massy	707	

Marchés publics

Délibération n°2015/476 – Marché 2015-03 : assistance à maîtrise d'ouvrage en expertise d'exploitabilité et maintenabilité dans le cadre du DOCP, du Schéma de principe et du DEUP	709	
Délibération n°2015/477 – Avenant n°1 au marché 2012-28 : mandat de maîtrise d'ouvrage T10	710	
Délibération n°2015/478 – Marché 2015/27 : expertise de la maintenance et de la consommation en carburant des véhicules (bus et cars) dans le cadre des contrats entre le STIF et les opérateurs privés	711	
Délibération n°2015/479 – Marché 2014-92 : conception et assistance pour le suivi de la réalisation du programme de modernisation billettique en Ile-de-France	712	
Délibération n°2015/480 – Marché 2015-61 : assistance à la réalisation de la communication légale d'enquêtes publiques et d'opérations annexes ou connexes	713	
Délibération n°2015/481 – Marché 2015-16bis : T9 Paris Orly Ville : diffusion, boîtage, tractage, affichage, mise sous plis et envoi postal des supports de communication	714	
Délibération n°2015/482 – Marché 2015-10 : assistance foncière, opérateur foncier et géomètre-expert	715	
Délibération n°2015/483 – Marché 2015-37 : missions d'expertise et d'analyse sur les volets exploitation, maintenance et systèmes de transport dans le cadre de projets d'investissement	716	
Délibération n°2015/484 – Avenant n°1 à la convention constitutive du groupement de commandes STIF / Département des Hauts-de-Seine pour la passation de marchés de prestations intellectuelles nécessitant une forte coordination jusqu'à la mise en service du tramway T10 (Antony – Clamart)	717	
Délibération n°2015/485 – Marché 2015-43 : travaux préparatoires - Tramway T9 Paris-Orly Ville	718	

Délibération n°2015/486 – Marché 2015-58 : TGO lot 1 : DEUP / lot 2 : AMO management de projet	719
Délibération n°2015/487 – Marché 2015-17 : mission de mise en œuvre du plan de communication – Lots 1 et 2	721
Délibération n°2015/488 – Marché 2015-66 : conception, développement et maintenance de logiciels informatiques : refonte du Back Office Offre Théorique et mise en place d'un portail Transporteurs	722
Délibération n°2015/489 – Marché 2015-76 : mise en place d'un service de téléphonie fixe pour le STIF et les sites distants	723
Délibération n°2015/490 – Marché 2015-81 : mise en œuvre d'un accès internet pour le STIF et les sites distants	724
Délibération n°2015/491 – Marché 2015-70 : assistance à maîtrise d'ouvrage globale pour la réalisation de la ligne Tzen 4 entre Viry-Châtillon et Corbeil-Essonnes	725
Délibération n°2015/493 – Marché 2014-131 : mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la mise en place d'une délégation de service public pour l'exploitation du tramway T9 (Paris-Orly sur la RD 5)	726
Délibération n°2015/494 – Marché 2015-44 : organisation et animation des séminaires du STIF	727
Délibération n°2015/495 – Marché 2015-15 : réalisation d'enquêtes de perception de la qualité de service dans les transports publics d'Ile-de-France	729
Délibération n°2015/496 – Marché 2015-57 : études de systèmes de transport portant sur la réalisation d'un dossier technique d'études préalables au schéma de principe et du dossier de définition de sécurité	730
Délibération n°2015/497 – Avenant n°2 au marché 2012-94 : débranchement du Tram-train T4 jusqu'à Clichy-sous-Bois et Montfermeil – MOE	732
Délibération n°2015/498 – Avenant n°1 au marché 2012-36 : débranchement du Tram-train T4 jusqu'à Clichy-sous-Bois et Montfermeil - MMO	734
Délibération n°2015/499 – Marché 2015-88 : marché complémentaire au marché 2012-36	735
Délibération n°2015/500 – Marché 2015-47 : reconnaissances géotechniques, hydrologiques et recherche de pollution	736
Délibération n°2015/502 – Marché 2015-41 : assistance à la conception du programme de modernisation de la billettique en Île-de-France	737
Délibération n°2015/503 – Marché n°2015-87 complémentaire au marché 2013-76 Lot 2 : terrassements, assainissements, chaussées, équipements et signalisation relatif à la réalisation du TCSP Massy-Saclay Phase 2 École polytechnique Christ de Saclay	738

Délibération n°2015/504 – Avenant n° 1 au marché 2013-76 lot 2 : terrassements, assainissements, chaussées, équipements et signalisation – Lot 2 - TCSP Massy-Saclay Phase 2 École Polytechnique – Christ de Saclay	739
Délibération n°2015/505 – Avenant n° 1 au marché 2013-68 : ouvrage d'art - TCSP Massy-Saclay Phase 2 École Polytechnique – Christ de Saclay	740
Délibération n°2015/507 – Marché 2014-117 : maintenance de la plateforme d'information voyageur à distance du STIF	741
Délibération n°2015/508 – Avenant n° 1 au marché 2011-99 : mandat de maîtrise d'ouvrage Prolongement du tramway T7 (Athis-Mons Porte de l'Essonne – Juvisy RER)	742

Grands projets d'investissement

Délibération n°2015/514 – Ligne 18 du Grand Paris Express tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers : dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la Société du Grand Paris	743
Délibération n°2015/515 – Ligne 17 Nord du Grand Paris Express : dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la Société du Grand Paris	748
Délibération n°2015/516 – Ligne 15 Est du Grand Paris Express tronçon Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre : dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la Société du Grand Paris	754
Délibération n°2015/517 – Schéma directeur du RER A – création d'une 4 ^{ème} voie à quai en gare de Cergy-le-Haut : avant-projet et convention de financement des études de projet et de réalisation des travaux	759
Délibération n°2015/518 – Schéma directeur du RER A – Volet gares Auber, Bussy-Saint-Georges, Vincennes : avant-projets et conventions de financement PRO / REA	802
Délibération n°2015/519 – Schéma directeur du RER C – Volet gares Gennevilliers et Ivry-sur-Seine : avant-projets et conventions de financement PRO / REA	887
Délibération n°2015/520 – Schéma directeur du RER B Sud : avenant n°1 à la convention de financement pour l'élaboration de la seconde phase d'études	945
Délibération n°2015/521 – Prolongement à l'est (Rosny Bois Perrier) de la ligne 11 du métro : protocole cadre de financement et conventions de financement relatives aux études projet et à la maîtrise d'ouvrage conjointe STIF – RATP	962
Délibération n°2015/522 - Prolongement à l'est de la ligne 1 du métro de Château de Vincennes à Val-de-Fontenay : convention de financement des études de schéma de principe, du dossier d'enquête publique et de l'enquête publique	966
Délibération n°2015/523 – Tangentielle Ouest (TGO) phase 2 Saint-Germain GC – Achères Ville RER : DOCP complémentaire et modalités de la concertation complémentaire – conventions de financement et convention d'organisation de la maîtrise d'ouvrage pour la réalisation des études	968

complémentaires de Schéma de principe et DEUP et organisation de l'enquête publique complémentaire

Délibération n°2015/524 – Pôle multimodal et TCSP du Mantois : DOCP et modalités de la concertation	971
Délibération n°2015/525 – TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe : bilan de la concertation	973
Délibération n°2015/526 – Convention de financement n°1 relative à la réalisation du tram-train Massy-Evry (TTME)	976
Délibération n°2015/527 – TCSP Altival : DOCP, désignation de la maîtrise d'ouvrage et avenant à la convention de financement	978
Délibération n°2015/536 - TCSP Argenteuil – Bezons – Sartrouville : convention de financement des études DOCP, concertation, schéma de principe et enquête publique	986
Délibération n°2015/528 – Prolongement du tramway T1 à l'ouest jusqu'au T2 Colombes : convention de financement de réalisation de la phase 1 et convention de financement n°2 des acquisitions foncières	1019
Délibération n°2015/529 – Prolongement du tramway T1 de la gare de Saint-Denis jusqu'à la station « Asnières-Gennevilliers Les Courtilles » (T1 AGIII) : avenant n°1 à la convention de financement relative à la réalisation de l'opération – tranche fonctionnelle TFB1	1022
Délibération n°2015/530 – Tzen 5 Vallée de la Seine : Schéma de principe et dossier d'enquête d'utilité publique	1035
Délibération n°2015/531 – Tzen 5 Vallée de la Seine : convention de financement des études d'avant-projet et des 1 ^{ères} acquisitions foncières	1037
Délibération n°2015/510 - Est TVM : convention de financement des études relatives à l'élaboration du dossier complémentaire d'avant-projet, du projet et des acquisitions foncières	1071
Délibération n°2015/532 – Prolongement du tramway T3 à l'ouest à partir de la Porte d'Asnières : DOCP et modalités de la concertation	1103
Délibération n°2015/547 – Tramway T3 de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle : avenant à la convention de financement	1105
Délibération n°2015/533 – Tramway T7 Athis-Mons – Juvisy-sur-Orge : convention de financement des études de projet, d'assistance aux contrats de travaux, des acquisitions foncières complémentaires et des travaux préparatoires	1116
Délibération n°2015/534 – Tramway T9 Paris Porte de Choisy - Orly Ville : convention de financement des études projet (PRO), mission d'assistance aux contrats de travaux (ACT) et premiers travaux	1118
Délibération n°2015/535 – Tramway T9 Paris Porte de Choisy - Orly Ville : conventions de financement phase REA du Pont-rail des Vœux (SNCF) et phase REA de préfiguration du T9 (SADEV94)	1120

Délibération n°2015/537 – Convention de financement de la phase 2 des études préliminaires relative à la desserte du Stade de la Fédération française de rugby (FFR) à Ris-Orangis	1121
Délibération n°2015/538 – Projet de constitution et d'affirmation du bi-pôle Gare de l'Est – Gare du Nord : DOCP et modalités de la concertation	1157
Délibération n°2015/539 – Pôle multimodal de Nanterre Université : avenant n°1 à la convention de financement relative à la phase 1, tranche fonctionnelle B et avenant n°1 à la convention de financement complémentaire relative à la phase 2	1159
Délibération n°2015/540 - Pôle Val-de-Fontenay : convention de financement du DOCP et modalités de la concertation préalable	1191
Délibération n°2015/541 – Pôle multimodal de Poissy : convention de financement du DOCP et modalités de la concertation préalable	1192

Offre de transport

Délibération n°2015/542 – Avenant n°5 à la convention de délégation de compétence au département de Seine-et-Marne en matière de transports scolaires des élèves et étudiants handicapés (TSH) et de circuits spéciaux scolaires	1194
Délibération n°2015/543 – Délégation de compétence au département de Seine-et-Marne en matière de transports scolaires des élèves et étudiants handicapés (TSH) et de circuits spéciaux scolaires : délivrance des abonnements « Carte scolaire bus lignes régulières » et « Carte scolaire bus lignes régulières RPI »	1215
Délibération n°2015/544 – Convention n°1 de délégation de compétence à la Communauté d'agglomération Le Parisis pour l'organisation d'un service régulier local	1217
Délibération n°2015/545 – Convention n°3 de délégation de compétence à la ville de Mouroux pour l'organisation d'un service de transport à la demande	1219
Délibération n°2015/546 – Convention n°2 de délégation de compétence à la ville de Livry-Gargan pour l'organisation d'un service régulier local	1221

Qualité de service et matériel roulant

Délibération n°2015/548 – Mise à disposition des données de transport disponibles dans le cadre de la démarche Opendata du STIF	1223
Délibération n°2015/549 – Convention de financement relative à la prolongation du dispositif expérimental Welcome sur le RER B Nord	1224
Délibération n°2015/550 – Débranchement du tramway T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil : convention de financement relative à l'acquisition de 15 rames Dualis	1237
Délibération n°2015/551 – Convention de financement 2016/2017 RATP relative au renouvellement du matériel roulant routier, au développement de l'offre et aux expérimentations de bus électriques	1276

Délibération n°2015/552 – Amélioration de la qualité de service – régularisation de subventions	1293
Délibération n°2015/474 – Dispositions relatives à la gestion des ressources humaines	1294

Décisions de la directrice générale

Délégation de signature

Décision de la directrice générale n°2015/592 du 12 octobre 2015 portant délégation de signature du 28 au 30 octobre 2015 inclus	1295

Versement transport

Décision de la directrice générale n°2015/154 du 22 octobre 2015 relative à l'abrogation d'une décision d'exonération du versement de transport – Association des Eclaireuses et Eclaireurs de France	1296
Décision de la directrice générale n°2015/167 du 22 septembre 2015 relative au refus de l'exonération du versement de transport – Fondation Jérôme Lejeune	1298
Décision de la directrice générale n°2015/218 du 15 octobre 2015 relative à l'abrogation d'une décision d'exonération du versement de transport	1300
Décision de la directrice générale n°2015/436 du 08 octobre 2015 relative au refus de l'exonération du versement de transport – Société nationale de sauvetage en mer	1303
Décision de la directrice générale n°2015/438 du 24 août 2015 relative à l'exonération du versement de transport – Association « Action des Chrétiens pour l'abolition de la torture »	1305
Décision de la directrice générale n°2015/443 du 24 août 2015 relative à l'exonération du versement de transport – Comité national de Solidarité Laïque	1307
Décision de la directrice générale n°2015/553 du 08 octobre 2015 relative à l'abrogation d'une décision d'exonération du versement de transport – Association de Sauvegarde de l'enfant, de l'adolescent et de l'adulte en Yvelines	1309
Décision de la directrice générale n°2015/580 du 25 septembre 2015 relative à l'exonération du versement de transport – Fédération des aveugles et amblyopes de France	1311
Décision de la directrice générale n°2015/581 du 08 octobre 2015 relative au refus de l'exonération du versement de transport – Association Œuvres d'avenir	1313
Décision de la directrice générale n°2015/585 du 21 octobre 2015 relative au refus de l'exonération du versement de transport – Association Saint-Raphaël	1315

Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France

Décision de la directrice générale n°2015/457 du 15 septembre 2015 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n°045-045-004 « Gare de Villeneuve-Saint-Georges – Gare de Boissy-Saint-Léger » par l'entreprise STRAV – contrat d'exploitation de type 2 : Marne et Seine	1317

Décision de la directrice générale n°2015/453 du 20 août 2015 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n°100-100-089 « Vanves gare de Vanves-Malakoff – Paris Porte de France par la RATP	1318

Qualité de service

Décision de la directrice générale n°2015/586 du 16 octobre 2015 – Programme d'investissement qualité de service – Opérations inférieures à 200 000 €	1319

Décision de la directrice générale n°2015/587 du 16 octobre 2015 - Programme d'investissement qualité de service – Opérations comprises entre 200 000 € et 2 000 000 €	1323

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/458
Séance du 07 octobre 2015

ADHESION A L'ATELIER PARISIEN D'URBANISME (APUR)

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

- VU** le Code des Transports et notamment ses articles L 1241-1 à L 1241-20, L 3111-14 à L 3111-16 et R 1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le règlement intérieur du conseil du STIF approuvé par la délibération n°2006/0202 du 15 mars 2006 et modifié par la délibération n°2008/0331 du 7 mai 2008 ;
- VU** les statuts de l'Association APUR ;
- VU** le rapport n°2015/458 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'adhésion à l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) et de régler la cotisation annuelle correspondante telle que fixée par le Conseil d'Administration (pour information en 2015 la cotisation est de 50 000 €) ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la Directrice Générale à signer tous les actes relatifs à cette adhésion.

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

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

Jean-Paul HUCHON



Délibération n°2015/459
Séance du 07 octobre 2015

**DESIGNATION D'UN MEMBRE DU CONSEIL DU STIF AU SEIN DES
COMITES DE PILOTAGE DE LA BILLETTIQUE**

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

- VU** le Code des Transports et notamment ses articles L 1241-1 à L 1241-20, L 3111-14 à L 3111-16 et R 1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le règlement intérieur du conseil du STIF approuvé par la délibération n°2006/0202 du 15 mars 2006 et modifié par la délibération n°2008/0331 du 7 mai 2008 ;
- VU** la délibération n°2013/008 relative à modernisation de l'infrastructure billettique en Ile-de-France par la mise en place des Unités Transport;
- VU** la délibération n°2015/224 relative à l'avenant n°14 au contrat 2012/2015 STIF-RATP;
- VU** la délibération n°2015/225 relative à l'avenant n°10 au contrat 2012/2015 STIF-SNCF;
- VU** la délibération n°2015/226 relative à l'avenant générique n°4 aux contrats de type 2;
- VU** le règlement intérieur du Conseil du STIF ;
- VU** le rapport n°2015/459 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : M. Philippe SAINSARD, membre du Conseil du STIF, est désigné en tant que représentant du conseil au sein des comités de pilotage de la Billettique.

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

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

Jean-Paul HUCHON



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/460
Séance du 07 octobre 2015**

**EMPRUNT – BANQUE EUROPEENNE D'INVESTISSEMENT (BEI)
AVENANT AU CONTRAT D'EMPRUNT N°FI25994/FR**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2010/0559 en date du 4 octobre 2010 approuvant le contrat pluriannuel d'emprunt signé avec la Banque Européenne d'Investissement (BEI) pour un montant maximum de 600 M€ destiné à financer 50% de l'acquisition des 172 premiers Francilien et des 24 rames AGC ;
- VU** le rapport n°2015/460 et 461 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : est approuvé la lettre d'avenant n°1 au contrat de prêt n°FI25994/FR, annexée à la présente délibération, avec la Banque Européenne d'Investissement.

ARTICLE 2 : La directrice générale est autorisée à signer la lettre d'avenant visée à l'article 1^{er} de la présente délibération.

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

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

Jean-Paul HUCHON



SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

41, rue de Châteaudun
F-75009 Paris

Luxembourg, le [●] 2015

JUOPS/WE/AC/dr

N° JU/[●]

Objet : **TRANSPORTS URBAINS ILE DE FRANCE (N°Serapis 2009-0238, N°FI 25.994/FR)**

Lettre d'avenant n°1 au contrat de financement de EUR 600.000.000 (six cents millions d'euros) entre la Banque européenne d'investissement et Syndicat des Transports d'Ile-de-France en date du 20 janvier 2011 (le "**Contrat de Financement**")

Les parties au Contrat de Financement conviennent de modifier, dans les conditions et selon les modalités mentionnées ci-après, le Contrat de Financement par la présente lettre qui aura valeur d'avenant.

1. Définitions

Les termes non définis dans la présente lettre et commençant par une majuscule ou en majuscules auront la signification qui leur est donnée dans le Contrat de Financement.

2. Modification de la définition Date Finale de Disponibilité

La définition Date Finale de Disponibilité est modifiée comme suit :

« "**Date Finale de Disponibilité**" désigne le 29 janvier 2016. »

3. Modification de l'article 1.05B du Contrat de Financement

La rédaction de l'article 1.05B du Contrat de Financement est modifiée comme suit :

« Si le versement de la Tranche Notifiée est reporté à la demande de l'Emprunteur ou en raison du non accomplissement des conditions de versement, l'Emprunteur, à la demande de la Banque, sera redevable d'une indemnité basée sur le montant du versement reporté. Conformément au Contrat, cette indemnité sera calculée pour la période courant de la Date Initiale de Versement jusqu'à la date effective de versement ou, selon le cas, jusqu'à la date d'annulation de la Tranche Notifiée, au taux correspondant à la différence (**T1- T2**) où :

"**T1**" désigne le taux d'intérêt qui aurait été applicable à tout moment au titre de l'Article 3.01 si la Tranche avait été versée à la Date Initiale de Versement ; et

"**T2**" désigne le Taux Interbancaire de Référence moins 0,125% (12,5 points de base) (étant précisé que si cette différence est inférieure à zéro, la valeur en résultant sera égale à zéro) ; étant précisé que pour la détermination du Taux Interbancaire de Référence au titre de cet Article 1.05, les périodes concernées prévues dans l'Annexe B seront des périodes successives de 1 (un) mois calculées à partir de la Date Initiale de Versement.

En outre, cette indemnité :

- (a) sera calculée de mois en mois, si la durée de report dépasse 1 (un) mois ;
- (b) sera calculée conformément à l'Article 5.01 du Contrat selon le régime de taux d'intérêt applicable à T1 ;
- (c) sera réputée égale à zéro si T2 est supérieur à T1 ; et
- (d) sera payable en conformité avec l'Article 1.08. »

4. Modification de l'article 3.01B du Contrat de Financement

La rédaction de l'article 3.01B du Contrat de Financement est modifiée comme suit :

« L'Emprunteur payera des intérêts sur l'encours des sommes versées au titre de chaque Tranche à Taux Variable au Taux Variable trimestriellement, semestriellement ou annuellement à terme échu aux Dates de Paiement telles que spécifiées dans la Notification de Versement, à compter de la première Date de Paiement qui suit la date à laquelle le versement de la Tranche a été effectué. Si la période entre la date à laquelle le versement a été effectué et la première Date de Paiement est inférieure ou égale à 15 (quinze) jours, le paiement des intérêts courus durant de cette période sera alors reporté à la Date de Paiement suivante.

La Banque notifiera le Taux Variable à l'Emprunteur dans les dix (10) jours suivant le début de toute Période de Référence à Taux Variable. Si le Taux Variable, pour une Période de Référence à Taux Variable donnée, est inférieur à zéro, le Taux Variable pour cette Période de Référence à Taux Variable sera **considéré comme** égal à zéro.

Si, conformément aux Articles 1.05 et 1.06, le versement de toute Tranche à Taux Variable a lieu après la Date Initiale de Versement, le Taux Interbancaire de Référence applicable à la première Période de Référence à Taux Variable sera déterminé comme si le versement avait eu lieu à la Date Initiale de Versement.

Les intérêts de chaque Période de Référence à Taux Variable seront calculés en se basant sur les stipulations de l'Article 5.01(b). »

5. Modification de l'annexe B du Contrat de Financement

- a. La définition EURIBOR à l'annexe B du Contrat de Financement est modifiée comme suit :

« **“EURIBOR”** désigne :

- (a) s'agissant de toute période inférieure à un (1) mois, le Taux Ecran (tel que défini ci-après) pour une période de un (1) mois ;
- (b) s'agissant de toute période d'une durée égale ou supérieure à un (1) mois pour laquelle un Taux Ecran est disponible, le Taux Ecran pour la période concernée ;
- (c) s'agissant de toute période supérieure un (1) mois pour laquelle un Taux Ecran n'est pas disponible, le taux résultant d'une interpolation linéaire entre deux Taux Ecran, le premier correspondant à la durée immédiatement inférieure à la période concernée et le second correspondant à la durée immédiatement supérieure à cette même période ;

(la période pour laquelle le taux d'intérêt est déterminé ou, le cas échéant, interpolé est dénommée ci-après la **“Période Représentative”**).

Pour les besoins des paragraphes (b) et (c) ci-dessus, le terme “disponible” signifie, pour des périodes données, les taux calculés et publiés par Global Rate Set Systems Ltd (GRSS), ou tout autre fournisseur retenu par le *European Money Markets Institute* (“EMMI”), sous l'égide de l'EMMI et de l'EURIBOR ACI, ou tout successeur de ces derniers dans les fonctions de l'EMMI et de l'EURIBOR ACI tel que déterminé par la Banque.»

- b. Les nouvelles définitions Taux Ecran et Jour Ouvré Target sont insérées à la suite de la définition EURIBOR à l'annexe B du Contrat de Financement comme suit :

« **“Taux Ecran”** désigne le taux d'intérêt pour les dépôts en euros pour la période considérée tel que publié à (ou avec effet à) 11h00 (heure de Bruxelles) ou à une heure ultérieure acceptable de l'avis de la Banque à la date (le **“Jour de Fixation”**) précédant de deux (2) Jours Ouvrés Target la date de commencement de la période de référence concernée, par Reuters, page EURIBOR01, ou toute autre page qui lui serait substituée ou, à défaut, par une autre publication retenue à cet effet par la Banque.

Au cas où le Taux Ecran ne serait pas affiché comme prévu ci-dessus, la Banque retiendra le taux d'intérêt comme prévu ci-après :

- (i) la Banque demandera à 4 (quatre) banques de premier ordre choisies par elle sur le marché interbancaire de la zone euro, ayant leur siège principal dans cette même zone, de lui communiquer le taux que chacune offre pour des dépôts en euros pour la **Période Représentative** et pour un montant comparable, approximativement à 11h00 (heure de Bruxelles), le Jour de Fixation, à des banques de même catégorie.
- (ii) si au moins deux (2) taux sont communiqués à la Banque, le taux retenu sera la moyenne arithmétique des taux communiqués.
- (iii) si moins de deux (2) taux sont communiqués à la Banque, le taux retenu sera la moyenne arithmétique des taux cotés à approximativement 11h00 (heure de Bruxelles) le deuxième Jour Ouvré Target qui suit le Jour de Fixation, par des banques de premier ordre de la zone euro choisies par la Banque, pour des prêts en euros, d'un montant comparable, offerts à des banques européennes de première catégorie, pour une période égale à la Période Représentative.

Si le taux résultant de l'application des stipulations ci-dessus est inférieur à zéro, EURIBOR sera considéré comme étant égal à zéro.

“Jour Ouvré Target” désigne un jour où le système de transferts express automatisés transeuropéens à règlement brut en temps réel (TARGET 2) qui repose sur une plateforme partagée unique et qui a été lancée le 19 Novembre 2007, est ouvert pour le règlement des paiements en euro.

Si, en application des stipulations ci-dessus, aucun taux n'est disponible, EURIBOR sera le taux (exprimé en pourcentage par année) tel que déterminé par la Banque pour représenter le coût total de financement de la Tranche considérée pour la Banque, basé sur le taux de référence généré en interne alors applicable, ou sur une méthode alternative de calcul du taux d'intérêt, déterminée par la Banque agissant raisonnablement.»

- c. Le paragraphe suivant est inséré à la fin de l'annexe B du Contrat de Financement comme suit :

« **Pour les besoins de la présente Annexe :**

- la Banque informera l'Emprunteur dans les meilleurs délais des cotations qu'elle aura reçues ;
- tous les calculs de moyenne arithmétique, exprimés en pourcentage seront, si nécessaire, arrondis au 1/100 000 supérieur ;
- si l'une des stipulations énoncées ci-avant devenait contradictoire avec les dispositions adoptées sous l'égide de l'EMMI et l'EURIBOR ACI (ou tout successeur à leurs fonctions respectives tel que déterminé par la Banque) se rapportant à l'EURIBOR, la Banque pourra, par notification à l'Emprunteur, amender, le cas échéant, les stipulations de la présente Annexe pour les mettre en harmonie avec les dispositions visées au présent alinéa. ».

La présente lettre a valeur d'avenant au Contrat de Financement et n'emporte pas novation des droits et obligations des parties.

Les autres stipulations du Contrat de Financement demeurent inchangées.

Afin de confirmer votre accord sur la teneur et les termes de la présente lettre qui aura valeur d'avenant au Contrat de Financement, nous vous serions obligés de bien vouloir nous adresser en retour, au plus tard le 26 octobre 2015, (i) deux (2) des trois (3) copies originales ci-jointes de la présente lettre après qu'elles auront été paraphées, datées et signées, pour accord, par une personne habilitée à engager votre société ainsi que (ii) les pouvoirs dudit signataire habilité.

BANQUE EUROPEENNE D'INVESTISSEMENT

[•]

[•]

Pour accord

[•], le [•] 2015

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

Nom :

Titre :

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/461
Séance du 7 octobre 2015**

**EMPRUNT – BANQUE EUROPEENNE D'INVESTISSEMENT (BEI)
CONTRAT D'EMPRUNT
APPROBATION DU CONTRAT – AUTORISATION DE SIGNATURE**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le rapport n°2015/460 et 461 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : est approuvé le contrat pluriannuel d'emprunt, annexé à la présente délibération, avec la Banque Européenne d'Investissement (B.E.I.) pour un montant maximum de sept cents millions d'euros destiné à financer la modernisation et le renouvellement du matériel roulant du réseau ferré régional d'Ile-de-France et du métro et ce notamment par l'acquisition de 161 nouvelles rames dont 83 rames seront affectées aux lignes H, K, L et R du réseau régional d'Ile-de-France Transilien et 78 rames seront affectées aux lignes 2, 5 et 9.

ARTICLE 2 : La directrice générale est autorisée à signer le contrat pluriannuel d'emprunt avec la Banque Européenne d'Investissement (B.E.I.) visé à l'article 1^{er} de la présente délibération.

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

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

Jean-Paul HUCHON



N° FI 84.602/FR
N° Serapis 2015-0156

BANQUE EUROPEENNE D'INVESTISSEMENT

MATERIEL ROULANT ILE DE FRANCE

CONTRAT DE FINANCEMENT

Entre

LA BANQUE EUROPEENNE D'INVESTISSEMENT

Et

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE

En la présence de Jean-Paul HUCHON,
PRESIDENT DU CONSEIL DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

Paris, le []

ARTICLE 1 CRÉDIT ET VERSEMENTS	15
1.01 Montant du Crédit	15
1.02 Modalités de versement du Crédit	15
1.03 Régime monétaire pour le versement	17
1.04 Conditions préalables aux Versements	17
1.05 Report de versement	18
1.06 Annulation et suspension du Crédit	19
1.07 Annulation après la Date Finale de Disponibilité	20
1.09 Sommes dues au titre de l'Article 1er	20
ARTICLE 2 LE PRÊT	20
2.01 Montant du Prêt	20
2.02 Devises pour les montants en principal, intérêts et autres sommes accessoires	20
2.03 Confirmation par la Banque	20
ARTICLE 3 INTÉRÊTS	20
3.01 Taux d'intérêt	21
3.02 Retard de paiement	21
3.03 Perturbation de Marché	22
3.04 Taux Effectif Global	23
ARTICLE 4 REMBOURSEMENT	23
4.01 Remboursement normal	23
4.02 Remboursement anticipé volontaire	24
4.03 Remboursement anticipé obligatoire	25
4.04 Général	26
ARTICLE 5 PAIEMENTS	26
5.01 Décompte des paiements afférents à des fractions d'années	26
5.02 Date de Paiement et domiciliation des paiements	26
5.04 Interruption des systèmes de paiement	27
5.05 Imputation des sommes reçues au titre du Contrat	27
ARTICLE 6 DÉCLARATIONS ET ENGAGEMENTS DE L'EMPRUNTEUR	28
6.01 Utilisation du produit du Prêt et disponibilité d'autres sources de financement	28
6.02 Réalisation du Projet	29
6.03 Augmentation du coût du Projet	29
6.04 Procédure de passation des marchés	29
6.05 Engagements continus concernant le Projet	29
6.06 Lettre d'Engagement	30
6.07 Livres Comptables	31
6.08 Respect des lois	31
6.09 Changement d'activité	31
6.10 Rang <i>pari passu</i>	31
6.11 Ratios d'endettement de l'Emprunteur	31
6.12 Déclarations et garanties	32
ARTICLE 7 SÛRETÉS	33
7.01 Constitutions de Sûretés en faveur de la Banque	33
7.02 Clause par incorporation	33
ARTICLE 8 INFORMATIONS ET VISITES	34
8.01 Informations relatives au Projet	34
8.02 Information concernant l'Emprunteur	35
8.03 Droit de visite	36
ARTICLE 9 FISCALITÉ ET FRAIS	37
9.01 Taxes et frais	37
9.02 Autres charges	37
9.03 Coûts Additionnels, Indemnité	37
9.04 Compensation	37
ARTICLE 10 CAS DE DEFAULT	38
10.01 Droit de prononcer l'exigibilité anticipée	38
10.02 Autres cas d'exigibilité anticipée prévus par la loi	39
10.03 Conséquences de l'exigibilité anticipée	40
10.04 Dédommagement	40
10.05 Non-renonciation de droits	41
ARTICLE 11 DROIT APPLICABLE ET JURIDICTION COMPÉTENTE	41
11.01 Droit applicable	41
11.02 Lieu d'exécution	41
11.03 Tribunaux compétents	41

11.04	Livres de la Banque	41
	ARTICLE 12 CLAUSES FINALES	41
12.01	Adresses	41
12.02	Forme des notifications	42
12.03	Préambule et Annexes	42
	ANNEXE A	44
	ANNEXE B	51
	ANNEXE C	53
	ANNEXE D	56
	ANNEXE E	57
	ANNEXE F	58

LE PRÉSENT CONTRAT EST CONCLU :

La **Banque européenne d'investissement**, institution établie par le Traité de fonctionnement de l'Union européenne ayant son siège 98-100, boulevard Konrad Adenauer, L-2950 Luxembourg - Kirchberg (Grand-Duché de Luxembourg), représentée à l'effet du présent Contrat par [], [],

dénommée ci-après

La Banque

d'une part,

Le **Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF)**, établissement public à caractère administratif de droit français, représenté par [] en qualité de [], dûment habilité aux fins des présentes par délibération de son Conseil en date du [] dont le texte figure en annexe au Contrat (Annexes E et F),

dénommé ci-après

L'Emprunteur

d'autre part,

ÉTANT PRÉALABLEMENT EXPOSÉ CE QUI SUIT :

- (1) l'Emprunteur se propose de procéder à la modernisation et au renouvellement du matériel roulant du réseau ferré régional d'Ile-de-France et du métro parisien et ce notamment par l'acquisition de 161 (cent soixante-et-un) nouvelles rames dont 83 rames seront affectées aux lignes H, K, L et R du réseau régional d'Ile-de-France Transilien et 78 rames seront affectées aux lignes 2, 5 et 9 du métro parisien, réalisation(s) dénommée(s) ci-après le "**Projet**" et dont la Description Technique figure en Annexe A au Contrat ;
- (2) le coût total du Projet est évalué par la Banque lors de l'instruction du Projet à EUR 1 474 500 000 (un milliard quatre cent soixante-quatorze millions cinq cent mille euros) ;
- (3) le financement du Projet est prévu de la manière suivante :

<u>Ressources</u>	<u>En millions d'euros</u>
- Ressources propres et autres ressources	EUR 774 500 000
- Prêt BEI	EUR 700 000 000
Total	EUR 1 474 500 000

- (4) en vue d'assurer ce financement, l'Emprunteur a saisi la Banque d'une demande de prêt portant sur un montant de sept cent millions d'euros (EUR 700 000 000) ;
- (5) la Banque ayant estimé que la présente opération de financement du Projet entre dans le cadre de sa mission, a décidé, au vu des éléments faisant l'objet du présent Préambule, de faire suite à la demande de l'Emprunteur, en lui accordant un prêt d'un montant de sept cent millions d'euros (EUR 700 000 000), au titre du présent contrat de financement (ci-après le "**Contrat**"); à condition que le montant du financement n'excède en aucun cas 50% (cinquante pour cent) du coût total du Projet mentionné dans le Considérant 2 du Contrat ;
- (6) les taux d'intérêt dont seront assortis les montants versés à l'Emprunteur au titre du présent contrat seront déterminés en appliquant, sur demande de l'Emprunteur pour chaque Tranche considérée, soit la formule dite "Taux Fixe", soit la formule "Taux Variable", ainsi dénommées respectivement ci-après, chaque Tranche soumise à l'un ou à l'autre desdits taux d'intérêt constituant respectivement chacun une "Tranche à Taux Fixe" ou une "Tranche à Taux Variable", ainsi dénommées ci-après ;
- (7) les organes de décision de l'Emprunteur ont dûment autorisé et approuvé le crédit d'un montant de EUR 700 000 000 (sept cent millions d'euros), objet du Contrat selon les termes et conditions convenus dans le Contrat (la copie de l'autorisation étant jointe à l'Annexe E du Contrat) ;
- (8) les articles L.1241-1 à L.1241-20 et R.1241-1 à R.1241-66 du Code des transports portant statut de l'Emprunteur dont une copie figure en Annexe F du Contrat ;
- (9) le statut d'établissement public doté de l'autonomie financière de l'Emprunteur ainsi que les textes légaux régissant au jour de la signature du présent contrat son activité en matière financière en cette qualité, ce dont il résulte que l'Emprunteur disposera des ressources nécessaires à l'exécution des obligations financières et pécuniaires découlant pour lui du présent Contrat, situation qui conduit la Banque à ne pas requérir à ce jour et eu égard aux stipulations du présent Contrat, la constitution de sûretés réelles ou personnelles en garantie du prêt qui en est l'objet ;

- (10) l'Emprunteur a conclu avec la Société nationale des chemins de fer français (la "**SNCF Mobilités**") en date du 3 mai 2012 une convention de maintenance et d'exploitation portant sur les rames affectées au réseau ferré régional d'Île-de-France ;
- (11) l'Emprunteur a conclu avec la SNCF Mobilités (i) une convention de financement en date du 9 septembre 2014 pour l'acquisition et la mise en service commercial de 22 (vingt-deux) rames sur les lignes H et K du réseau SNCF Mobilités /Transilien aux termes de laquelle l'Emprunteur a financé à hauteur de 50% le coût global d'acquisition du Matériel (tel que ce terme est défini dans ladite convention), (ii) une convention de financement en date du 19 décembre 2014 pour l'acquisition et la mise en service commercial de 42 (quarante-deux) rames sur la ligne R du réseau SNCF Mobilités /Transilien aux termes de laquelle l'Emprunteur a financé à hauteur de 100% le coût global d'acquisition du Matériel (tel que ce terme est défini dans ladite convention) et (iii) une convention de financement en date du 22 avril 2014 pour l'acquisition et la mise en service commercial de 19 (dix-neuf) rames sur la ligne L du réseau SNCF Mobilités /Transilien aux termes de laquelle l'Emprunteur a financé à hauteur de 100% le coût global d'acquisition du Matériel (tel que ce terme est défini dans ladite convention) ;
- (12) la SNCF Mobilités a émis en faveur de la Banque une lettre d'engagement (ci-après la "**Lettre d'Engagement SNCF Mobilités**"), dont la forme et le fond ont été préalablement agréés par la Banque, relative, notamment, à la réalisation et à l'exploitation du Projet ;
- (13) l'Emprunteur a conclu avec la Régie autonome des transports parisiens (la "**RATP**") en date du 16 mars 2012 une convention relative à l'exploitation et à la gestion des infrastructures du métro, du réseau express régional d'Île-de-France (RER) et du réseau de surface ;
- (14) l'Emprunteur a conclu avec la RATP (i) une convention de financement en date du 10 octobre 2011 pour l'acquisition de matériel roulant « MF01 » pour la ligne 9 du métro aux termes de laquelle l'Emprunteur a financé à hauteur de 50% le coût global des investissements décrits à l'article 2 de ladite convention et (ii) une convention de financement en date du 7 novembre 2014 pour l'acquisition de matériel roulant « MF01 » pour les lignes 2, 5 et 9 du métro aux termes de laquelle l'Emprunteur a financé à hauteur de 50% le coût global des investissements décrits à l'article 2 de ladite convention ;
- (15) la RATP a émis en faveur de la Banque une lettre d'engagement (ci-après la "**Lettre d'Engagement RATP**" ensemble avec la Lettre d'Engagement SNCF Mobilités, les "**Lettrés d'Engagement**"), dont la forme et le fond ont été préalablement agréés par la Banque, relative, notamment, à la réalisation et à l'exploitation du Projet ;
- (16) les statuts de la Banque stipulent que la Banque doit s'assurer que ses ressources sont utilisées le plus rationnellement possible dans l'intérêt de l'Union européenne ; en conséquence les termes et les conditions des opérations de financement accordées par la Banque doivent être en accord avec les politiques communautaires en vigueur ;
- (17) l'Emprunteur dispose de toutes les Autorisations nécessaires de toute autorité privée ou publique pour les besoins du Contrat et du Projet et ce aux fins de conclure le Contrat et d'exécuter dans la légalité le Projet ainsi que ses obligations au titre du Contrat ;
- (18) le financement du Projet comprend certaines aides ou subventions étatiques qui ont été dûment autorisées et seront octroyées conformément aux dispositions concernées de la législation de l'Union européenne ;

- (19)** la Banque considère que l'accès à l'information joue un rôle essentiel dans la réduction des risques environnementaux et sociaux (en ce compris les droits de l'homme) liés aux projets qu'elle finance. La Banque a de ce fait établi une politique de transparence dans le but de favoriser le bon accomplissement par la Banque de ses devoirs à l'égard de ses actionnaires et, plus généralement, des citoyens européens ;
- (20)** la gestion de toute donnée personnelle devra être menée par la Banque en conformité avec la législation de l'Union européenne applicable à la protection des individus au regard du traitement et de la libre circulation des données personnelles par les institutions et organes de l'Union européenne ;
- (21)** à moins qu'il n'en soit stipulé autrement, toute référence faite dans le Contrat aux Articles, aux Considérants, au Préambule et aux Annexes est une référence aux articles, considérants, préambules et annexes du Contrat.

Définitions : dans le Contrat les termes commençant par une majuscule auront la signification suivante :

“Autorisation” désigne tout agrément, permis, certificat, autorisation, licence, approbation, notariatisation ou enregistrement.

“Autres Prêts” désigne tout prêt (à l'exception du Prêt ou de tout autre financement consenti directement par la Banque à l’Emprunteur), emprunt obligataire ou toute autre forme d'endettement financier ou toute obligation relative au paiement et/ou au remboursement d'une somme d'argent initialement mise à la disposition de l'Emprunteur pour une durée initiale supérieure à 3 (trois) ans.

“Cas de Changement de Loi” désigne l’adoption, la promulgation, la signature, la ratification ainsi que toute modification d’une loi, d’un décret, d’une réglementation ou de toute autre norme de droit ou tout changement dans leur mise en œuvre ou interprétation officielle survenant après la date de signature du Contrat et que la Banque, agissant de manière raisonnable, considère comme susceptible d’affecter négativement (i) la capacité de l’Emprunteur à exécuter ses obligations au titre du Contrat ou (ii) l’une quelconque des sûretés consenties pour les besoins du Contrat.

“Cas de Défaut” désigne toutes circonstances ou événements tels que spécifiés à l’Article 10.01.

“Cas de Perturbation de Marché” désigne l’un quelconque des événements suivants :

- (a) il existe, de l’opinion raisonnable de la Banque, des événements ou circonstances affectant défavorablement l’accès de la Banque à ses sources de financement ;
- (b) de l’opinion de la Banque, les fonds ne sont pas disponibles auprès de ses sources habituelles de financement pour lui permettre de financer une Tranche de manière suffisante dans la devise demandée et/ou pour la maturité demandée, et/ou pour le profil de remboursement demandé ;
- (c) pour une Tranche à Taux Variable :
 - (i) le coût d’obtention des fonds de ses sources de financement, tel que déterminé par la Banque, excède sur les marchés monétaires le Taux Interbancaire de Référence applicable pour la devise et la Période de Référence à Taux Variable d’une telle Tranche ; ou
 - (ii) la Banque détermine qu’il n’existe aucun moyen approprié et équitable pour déterminer le Taux Interbancaire de Référence pour la devise de la Tranche concernée ou qu’il n’est pas possible de déterminer le Taux Interbancaire de Référence sur la base de la définition qui lui est donnée en Annexe B.

“Cas de Remboursement Anticipé” désigne tout événement mentionné à l’Article 4.03A.

“Cas de Remboursement Anticipé de Nature Indemnisable” désigne tout événement mentionné à l’Article 4.03A à l’exclusion des stipulations de l’Article 4.03A(2) et de l’Article 4.03A(4).

“Certificat de Conformité” désigne le certificat devant être établi dans la forme de l’Annexe C2.

“Changement Significatif Défavorable” désigne tout événement ou mesure qui, de l’opinion raisonnable de la Banque, affecte de façon significative :

- (a) la capacité de l’Emprunteur à satisfaire l’une quelconque de ses obligations au titre du Contrat ;
- (b) l’activité, les opérations, les actifs, les perspectives ou la situation de l’Emprunteur (financière ou autre) ; ou
- (c) la validité, l’opposabilité, l’efficacité, la réalisation, le rang ou plus généralement la valeur de toute sûreté ou garantie fournie par l’Emprunteur.

“Contrat” a la signification qui lui est attribuée au Considérant (5).

“Crédit” a la signification qui lui est attribuée à l’Article 1.01.

“Date d’Échéance Finale” désigne la dernière ou la seule date de remboursement d’une Tranche telle qu’indiquée conformément à l’Article 4.01A(b)(iv).

“Date Finale de Disponibilité” désigne le 31 décembre 2019.

“Date de Paiement” désigne les dates annuelles, semestrielles ou trimestrielles telles que spécifiées dans la Notification de Versement jusqu’à la Date de Révision/Conversion d’Intérêts, s’il y en a une, ou la Date d’Échéance Finale, exception faite des cas où la date en question n’est pas un Jour Ouvré Concerné. Dans ce dernier cas, "Date de Paiement" désignera :

- (a) pour une Tranche à Taux Fixe, le Jour Ouvré Concerné suivant, sans ajustement de l’intérêt dû en application des stipulations de l’Article 3.01A , à l’exception des cas dans lesquels le remboursement est fait en une seule fois comme prévu à l’Article 4.01B et pour lesquels le Jour Ouvré Concerné précédent s’appliquera au remboursement du capital et des intérêts correspondants avec, pour cette seule échéance, ajustement des intérêts dus ; et
- (b) pour une Tranche à Taux Variable, le jour suivant, s’il y en a un, du mois calendaire qui est un Jour Ouvré Concerné, ou, s’il n’y en a pas, le jour précédent le plus proche qui est un Jour Ouvré Concerné, dans tous les cas avec un ajustement correspondant de l’intérêt dû conformément à l’Article 3.01B.

“Date de Révision/Conversion d’Intérêts” désigne la date, qui doit être une Date de Paiement, spécifiée par la Banque conformément à l’Article 1.02C dans la Notification de Versement ou conformément à l’Article 3 et à l’Annexe D.

“Date de Remboursement Anticipé” désigne la date, qui doit être une Date de Paiement, à laquelle l’Emprunteur propose de rembourser par anticipation le Montant du Remboursement Anticipé.

“Date de Versement” désigne la date à laquelle est effectué le versement d’une Tranche.

“Date de Versement Prévue” désigne la date à laquelle est prévu le versement d’une Tranche conformément à l’Article 1.02C.

“Demande de Remboursement Anticipé” désigne la demande écrite faite par l’Emprunteur conformément à l’Article 4.02A.

“Demande de Révision/Conversion d’Intérêts” désigne une demande écrite de la part de l’Emprunteur réceptionnée au moins soixante-quinze (75) jours avant la Date de Révision/Conversion d’Intérêts, demandant à la Banque de lui soumettre une Proposition de

Révision/Conversion d'Intérêts. La Demande de Révision/Conversion d'Intérêts doit également prévoir :

- (a) les Dates de Paiement choisies conformément à l'Article 3.01 ;
- (b) l'échéancier de remboursement demandé conformément à l'Article 4.01 ; et
- (c) toute autre Date de Révision/Conversion d'Intérêts choisie conformément à l'Article 3.01.

“Demande de Versement” désigne une demande de versement d'une Tranche établie substantiellement dans la forme du modèle figurant à l'Annexe C1.

“Description Technique” a la signification qui lui est attribuée au Considérant (1).

“Droit Environnemental” désigne :

- la législation de l'Union européenne (en ce compris ses principes généraux et usages) ;
- les lois et réglementations nationales ; ainsi que
- tous traités internationaux applicables,

dont le principal objectif est la prévention, la protection et l'amélioration de l'Environnement.

“Environnement” désigne pour autant qu'il y ait une incidence sur le bien-être des êtres humains :

- (a) la faune et la flore ;
- (b) la terre, l'eau, l'air, le climat et le paysage ;
- (c) le patrimoine culturel et l'environnement bâti ; et
- (d) les conséquences du Projet sur les aspects sociaux, d'hygiène et de sécurité.

“EUR” ou **“euro”** désigne la devise ayant cours légal dans les États Membres de l'Union européenne, qui l'adoptent ou l'ont adoptée comme devise conformément aux dispositions du Traité sur l'Union européenne et du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne ou de leurs traités successifs.

“EURIBOR” a la signification qui lui est attribuée à l'Annexe B.

“Expiration du Délai d'Acceptation” désigne pour l'acceptation par l'Emprunteur de toute Notification de Remboursement Anticipé au titre du présent Contrat :

- (a) 16h00, heure de Luxembourg, le jour de réception par l'Emprunteur de la Notification de Remboursement Anticipé, si le jour de réception est un Jour Ouvré et que ladite notification a été réceptionnée avant 14h00, heure de Luxembourg ; ou
- (b) (si le jour de réception n'est pas un Jour Ouvré ou que la notification a été réceptionnée après 14h00 heure de Luxembourg du jour de réception, 11h00 heure de Luxembourg du Jour Ouvré suivant.

“Indemnité de Remboursement Anticipé” désigne, en relation avec tout montant devant être remboursé de manière anticipée ou tout montant devant être annulé, le montant

communiqué par la Banque à l'Emprunteur correspondant à la valeur actualisée de l'éventuel excédent (à la Date de Remboursement Anticipé):

- (a) des intérêts calculés nets de la Marge que le montant devant être remboursé de manière anticipée (ou le montant annulé) aurait produits pour la période entre la Date de Remboursement Anticipé (ou la date d'annulation) et la Date d'Échéance Finale (ou le cas échéant la Date de Révision/Conversion d'Intérêts) si ce montant n'avait pas été remboursé de façon anticipée (ou annulé) ; sur
- (b) les intérêts qui auraient été produits pour cette période s'ils avaient été calculés au Taux de Remploi diminué de 0,15% (quinze points de base).

La valeur actualisée définie ci-dessus sera calculée à un taux d'actualisation égal au Taux de Remploi, appliqué à chaque Date de Paiement à laquelle les remboursements auraient été effectués s'il n'y avait pas eu un remboursement anticipé (ou annulation).

"Indemnité de Report" désigne l'indemnité calculée par application au montant qui aurait dû être versé, s'il n'avait pas fait l'objet d'un report ou d'une suspension, du pourcentage (dans la mesure où celui-ci est positif) calculé de la façon suivante :

- le taux d'intérêt net de la Marge qui aurait été applicable à tout moment au titre de l'Article 3.01 si la Tranche avait été versée à la Date de Versement Prévue ; moins
- le Taux Interbancaire de Référence à un (1) mois applicable réduit de 0,125% (12,5 points de base), étant précisé que si cette différence est inférieure à zéro, la valeur en résultant sera égale à zéro.

Une telle indemnité sera applicable de la Date de Versement Prévue à la Date de Versement ou, selon le cas, jusqu'à la date d'annulation de la Tranche Notifiée.

"Infraction Pénale" désigne l'une quelconque des infractions suivantes : fraude, corruption, coercition, collusion frauduleuse, obstruction à la justice, blanchiment d'argent et financement du terrorisme.

"Interruption des Systèmes de Paiement" signifie l'un et/ou l'autre des événements suivants :

- (a) une interruption significative des systèmes de paiement ou de communication ou des marchés financiers par lesquels il est nécessaire de transiter pour effectuer les paiements dus au titre du Crédit ;
- (b) tout événement entraînant une interruption des opérations de trésorerie ou de paiement de la Banque ou de l'Emprunteur (qu'elle soit de nature technique ou liée au dysfonctionnement des systèmes) et qui empêcherait ladite partie :
 - (i) de procéder aux paiements dus au titre du Contrat ; ou
 - (ii) de communiquer avec d'autres parties ;

à la condition toutefois que ces événements (i) ne soient pas le fait de l'une des Parties et (ii) soient hors du contrôle des Parties.

"Jour Ouvré" désigne un jour (autre qu'un samedi ou un dimanche) où la Banque et les autres banques commerciales sont ouvertes au Luxembourg.

“Jour Ouvré Concerné” désigne :

- (a) pour l'euro, un jour où le système de transferts express automatisés transeuropéens à règlement brut en temps réel (TARGET 2)¹, qui repose sur une plateforme partagée unique et qui a été lancée le 19 Novembre 2007, est ouvert pour le règlement des paiements en euro ; et
- (b) pour toute autre devise, un jour où les banques sont ouvertes dans la principale place financière de la devise considérée.

“Marge” a la signification qui lui est attribuée à l'Article 3.01.

“Montant du Remboursement Anticipé” désigne le montant d'une Tranche qui doit être remboursé de manière anticipée par l'Emprunteur conformément à l'Article 4.02A.

“Notification de Perturbation” a la signification qui lui est attribuée à l'Article 3.03.

“Notification de Remboursement Anticipé” désigne la notification écrite faite par la Banque à l'Emprunteur, conformément à l'Article 4.02C.

“Notification de Versement” désigne la notification de la Banque adressée à l'Emprunteur conformément à et en vertu de l'Article 1.02C.

“Parties” désigne l'Emprunteur et/ou la Banque, ou l'un quelconque de leurs successeurs respectifs au titre du Contrat.

“Période de Référence à Taux Variable” désigne toute période commençant à une Date de Paiement et se terminant à la Date de Paiement suivante, étant précisé que la première Période de Référence à Taux Variable commencera à la Date de Versement de la Tranche concernée.

“Plainte Environnementale” désigne toute plainte, procédure, mise en demeure ou enquête effectuée par toute personne ou entité justifiée par une allégation du non-respect du Droit Environnemental.

“Politique de Transparence BEI” désigne toute utilisation ou toute communication d'une information relative au Projet par la Banque dans les situations suivantes :

- (a) en conformité (a) à une obligation légale ou réglementaire, (b) aux dispositions d'un traité ou de tout document de nature similaire par lequel la Banque est juridiquement tenue, (c) aux termes de tout accord auquel la Banque serait partie et ayant pour objet de mettre en application de tels lois, réglementations, traités ou documents ou (d) aux termes de toute réglementation boursière applicable ;
- (b) pour communication à la Commission européenne, la Cour des comptes européenne et à l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) ;

¹ **TARGET** sera fermé 6 jours par an (en dehors des samedis et dimanches). Ces 6 jours permanents sont les suivants :

- Jour de l'An - 1er janvier.
- Vendredi Saint - variable.
- Lundi de Pâques - variable.
- Fête du travail - 1er mai.
- Noël - 25 décembre.
- Saint Etienne - 26 décembre.

- (c) pour communication aux États membres de l'Union européenne (et leur représentants) et aux comités mis en place par la Commission européenne ou les États membres dans le cadre de l'un quelconque des mandats au titre desquels la Banque exerce son activité, et ce aux fins d'obtention d'un avis, d'un aval ou d'une levée d'objection requis en relation avec le financement du Projet ;
- (d) pour communication à toute personne ou entité à laquelle la Banque est tenue de remettre de telles informations, y compris sur injonction, d'une juridiction compétente, d'une autorité gouvernementale, bancaire fiscale ou autre autorité de régulation ou par tout organisme de même nature de l'Union européenne ou de ses États membres ;
- (e) pour communication à toute personne ou entité à laquelle la Banque est tenue de transmettre une telle information dans le cadre et pour les besoins de toute enquête, procédure ou litige de nature contentieuse, arbitrale ou administrative ;
- (f) que la Banque divulgue afin de protéger ses intérêts dans le cadre d'une quelconque procédure judiciaire ou d'arbitrage dans laquelle la Banque et l'Emprunteur sont parties ;
- (g) toute communication effectuée en application de la Politique de transparence et de la Politique anti-fraude de la Banque (telles que publiées sur son site internet) ; ou
- (h) toute communication effectuée avec l'accord de l'Emprunteur.

“Premier Contrat de Financement” désigne le contrat de crédit conclu entre l'Emprunteur et la Banque en date du 20 janvier 2011 aux termes duquel la Banque a mis à la disposition de l'Emprunteur un crédit d'un montant maximum en principal de EUR 600 000 000 (six millions d'euros) aux fins de financer partiellement l'acquisition de 172 (cent soixante-douze) trains électriques et de 24 (vingt-quatre) trains hybrides.

“Prêt” désigne l'ensemble des montants versés au titre de chaque Tranche par la Banque en application du Contrat.

“Projet” a la signification qui lui est attribuée au Considérant (1).

“Proposition de Révision/Conversion d'Intérêts” désigne une proposition faite par la Banque en application de l'Annexe D.

“Révision/Conversion d'Intérêts” désigne la détermination de nouvelles conditions financières relatives au taux d'intérêt effectuées soit sur la même base de taux d'intérêt (révision) soit sur une base différente (conversion) qui peut être proposée pour la durée restante d'une Tranche ou jusqu'à une prochaine Date de Révision/Conversion d'Intérêts, si une telle date est prévue, pour un montant qui, lors de la Date de la Révision/Conversion d'Intérêts proposée, ne saurait être inférieur à dix millions d'euros (EUR 10 000 000), ou son équivalent.

“Spread” désigne le nombre de points de base (positif ou négatif) incluant la Marge applicable au Taux Interbancaire de Référence déterminé par la Banque et notifié à l'Emprunteur dans la Notification de Versement ou dans la Proposition de Révision/Conversion d'Intérêts.

“Sûreté” désigne toute sûreté réelle, hypothèque, privilège, nantissement, gage, transfert de propriété à titre de garantie ou toute garantie personnelle, caution, garantie autonome, et toute autre sûreté réelle ou personnelle conventionnelle, légale ou judiciaire, ainsi que toute autre convention ou accord ayant un effet similaire.

“**TARGET 2**” désigne le système de transfert des paiements Trans-European Automated Real-time Gross Settlement Express Transfer qui utilise une plateforme commune unique mise en service le 19 novembre 2007.

“**Taux Applicable**” désigne le taux tel que défini à l’Article 3.03.

“**Taux de Remploi**” désigne le Taux Fixe net de la Marge applicable le jour du calcul de l’indemnité pour un prêt à taux fixe libellé dans la même devise et qui aura les mêmes modalités de paiement des intérêts et le même profil de remboursement du principal que la Tranche pour laquelle un remboursement anticipé est proposé ou une demande effectuée, soit jusqu’à la Date de Révision/Conversion d’Intérêts, s’il y en a une, soit jusqu’à la Date d’Échéance Finale. Dans le cas où cette période serait plus courte que quarante-huit (48) mois (ou trente-six (36) mois en l’absence de remboursement de principal au cours de cette période), les taux suivants seront appliqués :

- (a) pour les périodes inférieures à douze (12) mois, le Taux Interbancaire de Référence diminué de 0,125% (12,5 points de base) ;
- (b) pour les périodes se situant entre douze (12) et quarante-huit (48) mois (ou trente-six (36) mois), le taux qui, sur la base de la courbe des taux swaps (coté “BID”) telle que publiée par Reuters, et tenant compte des caractéristiques du prêt à substituer, serait équivalent au Taux Interbancaire de Référence pour la devise concernée à la date du calcul.

“**Taux Fixe**” désigne un taux d’intérêt annuel incluant la Marge déterminé par la Banque conformément aux principes applicables, arrêtés par les organes de décision de la Banque à tout moment, pour les prêts à taux d’intérêts fixes libellés dans la même devise que la Tranche et comportant des termes équivalents pour le remboursement du capital et le paiement des intérêts.

“**Taux Interbancaire de Référence**” désigne l’EURIBOR.

“**Taux Variable**” désigne un taux d’intérêt variable avec écart fixe c’est-à-dire un taux d’intérêt annuel égal au Taux Interbancaire de Référence, déterminé par la Banque pour chaque Période de Référence à Taux Variable successive, majoré du Spread.

“**Taxes**” désigne tout impôt, taxe, droit de timbre et d’enregistrement ou retenue de nature similaire (en ce compris toute pénalité ou intérêt payable en relation avec tout non-paiement ou retard dans le paiement).

“**Tranche**” désigne tout versement effectué ou devant être effectué au titre du Contrat. Dans l’hypothèse où aucune Notification de Versement n’a été émise, le terme Tranche désignera toute Tranche telle que demandée conformément à l’Article 1.02B.

“**Tranche à Taux Fixe**” désigne une Tranche pour laquelle s’applique un Taux Fixe.

“**Tranche à Taux Variable**” désigne une Tranche pour laquelle s’applique un Taux Variable.

“**Tranche Notifiée**” désigne une Tranche pour laquelle la Banque a procédé à une Notification de Versement.

IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1
CRÉDIT ET VERSEMENTS

1.01 Montant du Crédit

En application du Contrat, la Banque met à la disposition de l’Emprunteur, qui l’accepte, un crédit d’un montant maximum de sept cent millions d’euros (EUR 700 000 000) destiné au financement du Projet (le "Crédit").

1.02 Modalités de versement du Crédit

1.02A Tranche

La Banque procédera au versement du Crédit en huit (8) tranches maximum. Le montant de chaque Tranche, s’il ne constitue pas le solde non versé du Crédit, sera d’un montant minimum de EUR 40.000.000 (quarante millions d’euros).

1.02B Demande de Versement

- (a) L’Emprunteur a la faculté de présenter à la Banque une Demande de Versement d’une Tranche jusqu’à quinze (15) jours avant la Date Finale de Disponibilité. La Demande de Versement, établie dans la forme du modèle figurant en Annexe C1, doit préciser :
 - (i) le montant de la Tranche ;
 - (ii) la date de versement souhaitée pour la Tranche, ladite date de versement devant être un Jour Ouvré Concerné tombant au moins quinze (15) jours après la date de la Demande de Versement et au plus tard à la Date Finale de Disponibilité, étant toutefois entendu que, nonobstant la Date Finale de Disponibilité, la Banque pourra verser la Tranche dans un délai de quatre (4) mois calendaires suivant la date de la Demande de Versement ;
 - (iii) si la Tranche est une Tranche à Taux Fixe ou à Taux Variable conformément aux stipulations de l’Article 3.01 ;
 - (iv) la périodicité souhaitée pour le paiement d’intérêt de la Tranche, choisie conformément aux stipulations de l’Article 3.01 ;
 - (v) les modalités souhaitées pour le remboursement du principal de la Tranche, choisies conformément aux stipulations de l’Article 4.01 ;
 - (vi) les premières et dernières dates souhaitées pour le remboursement du principal de la Tranche ;
 - (vii) s’il y a lieu, la Date de Révision/Conversion d’Intérêts de la Tranche choisie par l’Emprunteur ; et
 - (viii) le code IBAN (ou un autre format approprié en accord avec les pratiques bancaires locales) et le SWIFT BIC du compte bancaire sur lequel le versement de la Tranche doit être effectué en conformité avec l’Article 1.02D.

1.05B Annulation d'un versement reporté de plus de six (6) mois

La Banque peut, par notification écrite adressée à l'Emprunteur, annuler une Tranche dont le versement a été reporté selon les stipulations de l'Article 1.05A de plus de six (6) mois en totalité. Le montant annulé demeure disponible pour un versement en application de l'Article 1.02.

1.06 Annulation et suspension du Crédit

1.06A Droit d'annulation de l'Emprunteur

L'Emprunteur a la faculté à tout moment, par notification écrite adressée à la Banque, de demander l'annulation de tout ou partie, et avec effet immédiat, du montant du Crédit non encore versé.

Néanmoins ladite notification n'aura pas d'effet dans l'hypothèse (i) d'une Tranche Notifiée dont la Date de Versement Prévus est fixée dans un délai maximum de cinq (5) Jours Ouvrés suivant ladite notification ou (ii) d'une Tranche au titre de laquelle une Demande de Versement a été faite mais aucune Notification de Versement n'a été émise.

1.06B Droits d'annulation et de suspension de la Banque

- (a) La Banque a la faculté, par notification écrite adressée à l'Emprunteur, de suspendre et/ou annuler, avec effet immédiat, tout ou partie du montant non versé du Crédit :
 - (i) en cas de survenance d'un Cas de Remboursement Anticipé ou d'un Cas de Défaut ou de tout événement ou circonstance pouvant, avec l'écoulement du temps ou l'envoi d'une notification au titre du Contrat, constituer un Cas de Remboursement Anticipé ou un Cas de Défaut ; ou
 - (ii) en cas de survenance d'un Changement Significatif Défavorable par rapport à la situation de l'Emprunteur prévalant à la date de signature du Contrat.
- (b) La Banque a également la faculté de suspendre la partie du Crédit pour laquelle aucune Notification de Versement n'a été émise avec effet immédiat en cas de survenance d'un Cas de Perturbation de Marché.
- (c) Toute suspension en application du présent Article 1.06B subsistera jusqu'à ce que la Banque y mette fin ou annule le montant suspendu.

1.06C Indemnité pour suspension et annulation de la Tranche

1.06C(1) SUSPENSION

Si la Banque suspend une Tranche Notifiée en raison d'un Cas de Remboursement Anticipé de Nature Indemnisable, d'un Changement Significatif Défavorable ou de l'un quelconque des Cas de Défaut, l'Emprunteur devra s'acquitter du paiement de l'Indemnité de Report calculée sur le montant dont le versement est suspendu.

1.06C(2) ANNULATION

Si, en application de l'Article 1.06A, l'Emprunteur annule :

- (a) une Tranche Notifiée à Taux Fixe, il devra s'acquitter du paiement de l'Indemnité de Remboursement Anticipé calculée sur le montant dont le versement est annulé ; ou

- (b) Dans l'hypothèse où la Banque, à la suite d'une demande de l'Emprunteur, a fourni à ce dernier à titre purement indicatif, préalablement à l'envoi d'une Demande de Versement, une cotation de taux fixe ou de *spread* applicable à la Tranche, l'Emprunteur pourra préciser à sa discrétion dans la Demande de Versement :

- (i) dans le cas d'une Tranche à Taux Fixe, le taux fixe mentionné ci-dessus tel qu'indiqué par la Banque ; et
- (ii) dans le cas d'une Tranche à Taux Variable, le *spread* mentionné ci-dessus tel qu'indiqué par la Banque,

applicable jusqu'à la Date d'Échéance Finale ou, s'il y a lieu, jusqu'à la Date de Révision/Conversion d'Intérêts.

- (c) Toute Demande de Versement devra être accompagnée de la preuve de l'autorité de signature de la personne/des personnes autorisée(s) à signer une telle demande, ainsi que du spécimen de signature de cette/ces personne(s).
- (d) Sous réserve de l'Article 1.02C(b), chaque Demande de Versement est irrévocable.

1.02C Notification de Versement

- (a) Si la Demande de Versement est conforme aux stipulations prévues à l'Article 1.02, la Banque adressera à l'Emprunteur, au moins dix (10) jours précédant la Date de Versement Prévue de la Tranche, une Notification de Versement spécifiant :

- (i) le montant de la Tranche ;
- (ii) la Date de Versement Prévue ;
- (iii) le régime du taux d'intérêt de la Tranche, soit selon le cas le régime Taux Fixe ou le régime Taux Variable, et ce conformément aux stipulations de l'Article 3.01 ;
- (iv) la première Date de Paiement d'intérêt prévue ainsi que la périodicité des paiements d'intérêts de la Tranche ;
- (v) les modalités de remboursement du principal de la Tranche ;
- (vi) la première et la dernière date de remboursement du principal de la Tranche ;
- (vii) les Dates de Paiement applicables à la Tranche ;
- (viii) si demandée par l'Emprunteur, la Date de Révision/Conversion d'Intérêts de la Tranche ; et
- (ix) le Taux Fixe pour une Tranche à Taux Fixe et le *Spread* pour une Tranche à Taux Variable, applicable selon le cas, jusqu'à la Date de Révision/Conversion d'Intérêts ou jusqu'à la Date d'Échéance Finale.

- (b) Si un ou plusieurs éléments spécifiés dans la Notification de Versement ne correspondent pas aux éléments prévus dans la Demande de Versement, l'Emprunteur dispose de la faculté, après la réception de la Notification de Versement, de révoquer par écrit la Demande de Versement. La révocation adressée à la Banque devra être reçue avant 12h00 heure de Luxembourg, le Jour Ouvré suivant et rendra nulles et de nul effet les Demandes de Versement et Notifications de Versement respectives. Faute d'avoir exercé cette faculté dans le

délai prévu, l'Emprunteur sera réputé avoir accepté tous les éléments spécifiés dans la Notification de Versement.

- (c) Si, dans sa Demande de Versement présentée à la Banque, l'Emprunteur n'a pas spécifié le Taux Fixe ou le *Spread* tels que prévus à l'Article 1.02B(b), l'Emprunteur sera réputé avoir accepté, par avance, l'élément correspondant tel que spécifié postérieurement dans la Notification de Versement.

1.02D Compte de versement

La Banque effectuera chacun des versements à l'Emprunteur sur le compte de l'Emprunteur dont les références (avec le code IBAN ou un autre format approprié en accord avec les pratiques bancaires locales) auront été préalablement communiquées à la Banque par notification écrite, quinze (15) jours au moins avant la Date de Versement Prévue.

Un seul compte peut être désigné pour chaque Tranche.

1.03 Régime monétaire pour le versement

La Banque versera chaque Tranche en euros.

1.04 Conditions préalables aux Versements

1.04A Première Tranche

La première Tranche est soumise à la réalisation satisfaisante tant sur la forme que sur le fond pour la Banque, au moins 5 (cinq) Jours Ouvrés précédant la Date de Versement Prévue, des conditions suivantes :

Réception par la Banque des documents ou attestations suivants :

- (a) la preuve que la signature du Contrat par l'Emprunteur a été dûment autorisée et que la (les) personne(s) autorisée(s) à signer le Contrat au nom et pour le compte de l'Emprunteur a/ont été dûment autorisée(s), avec le spécimen de signature de cette/ces personne(s) autorisée(s) à signer le Contrat ;
- (b) la copie de la page de garde du Contrat de financement comportant le timbre "Reçu Préfecture" attestant du dépôt du Contrat aux fins du contrôle de légalité ;
- (c) la preuve que l'Emprunteur dispose de toutes les Autorisations nécessaires de toute autorité privée ou publique pour les besoins du Contrat et du Projet ;
- (d) la preuve du respect par l'Emprunteur des engagements financiers prévus à l'Article 6.11 ;
- (e) la preuve que l'intégralité du montant des engagements de la Banque au titre du Premier Contrat de Financement a été mis à la disposition de l'Emprunteur à la Date de Versement Prévue ou, le cas échéant, la Date Finale de Disponibilité (tel que ce terme est défini dans le Premier Contrat de Financement) est survenue antérieurement à la Date de Versement Prévue ; et
- (f) l'original de la Lettre d'Engagement RATP dans une forme satisfaisante pour la Banque ;
- (g) l'original de la Lettre d'Engagement SNCF Mobilités dans une forme satisfaisante pour la Banque.

1.04 B Conditions préalables à toutes les Tranches

Le versement de chaque Tranche prévu à l'Article 1.02 (y compris la première) est soumis à réalisation satisfaisante tant sur la forme que sur le fond pour la Banque des conditions suivantes :

- (a) remise au moins 5 (cinq) Jours Ouvrés précédant la Date de Versement Prévus des documents suivants :
 - (i) le certificat établi dans la forme prévue à l'Annexe C2, signé par un représentant habilité de l'Emprunteur et daté au plus tôt dix (10) Jours Ouvrés avant la Date de Versement Prévus ; et
 - (ii) une copie de toute autre autorisation, document ou de toute autre opinion ou assurance que la Banque a notifié à l'Emprunteur comme étant nécessaire ou souhaitable pour la conclusion, l'exécution, la validité et/ou l'opposabilité du Contrat ainsi que la réalisation du Projet ;
- (b) qu'à la Date Initiale de Versement pour la Tranche concernée :
 - (i) les déclarations et les garanties qui sont réitérées conformément à l'Article 6.12 sont exactes dans leurs aspects significatifs ; et
 - (ii) aucun événement ou circonstance constitutif ou susceptible d'être constitutif, avec l'écoulement du temps, l'envoi d'une notification ou le versement de la Tranche concernée, d'un événement visé ci-dessous ne s'est produit et ne perdure sans qu'il n'y ait été remédié ou renoncé :
 - (A) un Cas de Défaut ; ou
 - (B) un Cas de Remboursement Anticipé ;
- (c) en cas de Demande de Versement d'une ou plusieurs Tranches remboursées en une seule fois (ou « Tranche *in fine* »), le montant maximum de remboursement des Tranches *in fine* sur une année donnée ne dépasse pas cent cinquante millions d'euros (EUR 150 000 000).

1.05 Report de versement

1.05A Motifs de report

À la demande écrite de l'Emprunteur, la Banque reportera, en tout ou en partie, le versement de toute Tranche Notifiée à une date spécifiée par l'Emprunteur et tombant au maximum six (6) mois à compter de la Date de Versement Prévus pour ladite Tranche et au plus tard soixante (60) jours avant la première date de remboursement indiquée dans la Notification de Versement de la Tranche. L'Emprunteur sera alors redevable de l'Indemnité de Report calculée sur le montant dont le versement est reporté.

Une demande de report ne prendra effet que si elle est faite au moins cinq (5) Jours Ouvrés avant la Date de Versement Prévus.

Si une ou plusieurs des conditions prévues à l'Article 1.04 ne sont pas remplies à la date spécifiée et à la Date de Versement Prévus (ou la date de versement convenue dans l'hypothèse d'un report déjà survenu), le versement sera reporté à une date convenue entre la Banque et l'Emprunteur tombant au moins cinq (5) Jours Ouvrés suivant l'accomplissement de cette ou ces conditions (sans préjudice du droit pour la Banque, conformément à l'Article 1.06B, de suspendre et/ou annuler en tout ou partie la portion non décaissée du Crédit). Dans ce cas, l'Emprunteur sera tenu de s'acquitter du paiement de l'Indemnité de Report calculée sur le montant dont le versement est reporté.

- (b) toute partie du Crédit autre qu'une Tranche Notifiée   Taux Fixe, en ce compris une Tranche Notifiée   Taux Variable, aucune indemniti  ne sera payable.

Si la Banque :

- (a) annule une Tranche Notifiée   Taux Fixe en raison d'un Cas de Remboursement Anticipé de Nature Indemnisable, d'un Changement Significatif Défavorable ou selon les stipulations de l'Article 1.05B, l'Emprunteur devra s'acquitter du paiement de l'Indemniti  de Remboursement Anticipé calculée sur le montant dont le versement est annulé ; ou
- (b) annule une Tranche Notifiée en raison d'un Cas de Défaut, l'Emprunteur devra indemniser la Banque en application de l'Article 10.04.

A l'exception des cas mentionnés en a) et b) ci-dessus, aucune indemniti  ne sera due du fait de l'annulation par la Banque d'une Tranche Notifiée.

L'indemniti  sera calculée selon l'hypothèse que le montant annulé a été versé et remboursé à la Date de Versement Prévue ou, si la Tranche Notifiée a fait l'objet d'un report ou d'une suspension, à la date de l'avis d'annulation.

1.07 Annulation après la Date Finale de Disponibilité

Le jour suivant la Date Finale de Disponibilité, et sauf accord contraire préalable et par écrit de la Banque, la part du Crédit pour laquelle aucune Demande de Versement n'a été faite conformément aux stipulations de l'Article 1.02B sera annulée de plein droit sans notification préalable de la Banque à l'Emprunteur et sans qu'aucune partie ne puisse voir sa responsabilité engagée de ce fait.

1.09 Sommes dues au titre de l'Article 1er

Les sommes dues au titre des Articles 1.05 et 1.06 seront payables en euros. Ces sommes seront payables dans les quinze (15) jours suivant la réception par l'Emprunteur de la demande de la Banque, ou dans tout délai supérieur spécifié dans la demande de la Banque.

ARTICLE 2 **LE PRÊT**

2.01 Montant du Prêt

Le montant du Prêt sera constitué de la somme des montants des Tranches versées par la Banque au titre du Crédit et tel que confirmé par la Banque conformément à l'Article 2.03.

2.02 Devises pour les montants en principal, intérêts et autres sommes accessoires

Les sommes en principal, intérêts, intérêts de retard, indemniti s, frais et autres accessoires payables au titre de chaque Tranche et du Contrat seront dues par l'Emprunteur en euros.

2.03 Confirmation par la Banque

Dans les dix (10) jours suivant le versement de chaque Tranche, la Banque adressera à l'Emprunteur le tableau d'amortissement mentionné à l'Article 4.01 en indiquant la Date de Versement, la devise, le montant versé, les conditions de remboursement et le taux d'intérêt de la Tranche concernée.

ARTICLE 3 **INTÉRÊTS**

3.01 Taux d'intérêt

Pour les besoins du Contrat, le terme "**Marge**" désigne un point de base (0,01%).

Les Taux Fixes et *Spread* sont disponibles pour des périodes d'au moins quatre (4) ans ou, en l'absence de remboursement du principal au cours de ces périodes, pour des périodes d'au moins trois (3) ans.

3.01A Tranches à Taux Fixe

L'Emprunteur payera des intérêts sur l'encours des sommes versées au titre de chaque Tranche à Taux Fixe au Taux Fixe trimestriellement, semestriellement ou annuellement, à terme échu aux Dates de Paiement telles que spécifiées dans la Notification de Versement, à compter de la première Date de Paiement qui suit la Date de Versement de la Tranche. Si la période entre la Date de Versement et la première Date de Paiement est inférieure ou égale à quinze (15) jours, le paiement des intérêts courus durant cette période sera reporté à la Date de Paiement suivante.

L'intérêt sera calculé sur base des stipulations de l'Article 5.01(a).

3.01B Tranches à Taux Variable

L'Emprunteur payera des intérêts sur l'encours des sommes versées au titre de chaque Tranche à Taux Variable au Taux Variable trimestriellement, semestriellement ou annuellement à terme échu aux Dates de Paiement telles que spécifiées dans la Notification de Versement, à compter de la première Date de Paiement qui suit la Date de Versement de la Tranche. Si la période entre la Date de versement et la première Date de Paiement est inférieure ou égale à quinze (15) jours, le paiement des intérêts courus durant cette période sera alors reporté à la Date de Paiement suivante.

La Banque notifiera le Taux Variable à l'Emprunteur dans les dix (10) jours suivant le début de toute Période de Référence à Taux Variable. Si le Taux Variable, pour une Période de Référence à Taux Variable donnée, est inférieur à zéro, le Taux Variable pour cette Période de Référence à Taux Variable sera égal à zéro.

Si, conformément aux Articles 1.05 et 1.06, le versement de toute Tranche à Taux Variable a lieu après la Date de Versement Prévus, le Taux Interbancaire de Référence applicable à la première Période de Référence à Taux Variable sera déterminé comme si le versement avait eu lieu à la Date de Versement Prévus.

Les intérêts de chaque Période de Référence à Taux Variable seront calculés en se basant sur les stipulations de l'Article 5.01(b).

3.01C Révision ou conversion de Tranches

Lorsque l'Emprunteur exerce une option en vue de réviser ou convertir le régime de taux d'intérêt d'une Tranche, il procédera, à compter de la Date de Révision/Conversion d'Intérêts (conformément aux procédures prévues à l'Annexe D) au paiement d'intérêts à un taux déterminé en conformité avec les stipulations de l'Annexe D.

3.02 Retard de paiement

Sans préjudice de l'Article 10 et par exception à la règle posée à l'Article 3.01, les intérêts courront, pour tout montant impayé dû et exigible en vertu du Contrat, à compter de la date d'exigibilité de cette somme et jusqu'à son paiement effectif, à un taux annuel égal à :

- (i) pour les Tranches à Taux Variable, le Taux Variable applicable majorée de 2% (200 points de base) ;

- (ii) pour les Tranches à Taux Fixe, le plus élevé des taux suivants, (a) le Taux Fixe applicable majoré de 2% (200 points de base) ou (b) le Taux Interbancaire de Référence majoré de 2% (200 points de base) ;
- (iii) pour les autres cas que ceux figurant au (i) ou (ii) ci-dessus, le Taux Interbancaire de Référence majoré de 2% (200 points de base),

et seront payables selon les modalités arrêtées par la Banque. Pour pouvoir déterminer le Taux Interbancaire de Référence pour les besoins du présent Article 3.02, les périodes concernées telles que définies à l'Annexe B seront des périodes successives de un (1) mois à compter de la date d'exigibilité.

En cas de retard de paiement d'une somme due dans une devise autre que celle constituant le Prêt, le taux annuel qui s'appliquera sera le taux interbancaire de référence qui est généralement retenu par la Banque pour des transactions effectuées dans cette même devise majoré de 2% (200 points de base), calculé conformément à la pratique du marché pour un tel taux.

Sans préjudice de leur exigibilité à tout moment, les intérêts de retard échus et non payés pourront à la demande de la Banque être capitalisés avec le montant impayé au titre duquel ils seraient dus, dans la mesure où ils seraient dus pour au moins une année entière au sens de l'article 1154 du Code civil.

3.03 Perturbation de Marché

Si à tout moment à compter de :

- (a) l'émission par la Banque de la Notification de Versement relative à une Tranche ; et
- (b) la date tombant trente (30) jours calendaires avant la Date de Versement Prévue pour toute Tranche

un Cas de Perturbation de Marché survient, la Banque pourra notifier à l'Emprunteur (une "**Notification de Perturbation**") le taux d'intérêt applicable à cette Tranche Notifiée jusqu'à la Date d'Echéance Finale, ou le cas échéant jusqu'à la Date de Révision/ Conversion d'Intérêts, sera la somme de la Marge et du taux (exprimé en pourcentage annuel), tel que déterminé par la Banque afin de couvrir l'ensemble de ses coûts de financement pour la Tranche concernée, en se basant sur son taux interne de référence généré alors applicable ou sur une méthode alternative de détermination du taux telle que raisonnablement déterminée par la Banque (le "**Taux Applicable**").

L'Emprunteur pourra refuser par écrit, dans le délai prévu à cet effet et fixé dans la Notification de Perturbation, le versement de la Tranche et supportera alors les charges et coûts qui, le cas échéant, en résulteraient. Dans un tel cas, la Banque ne procédera pas au versement de la Tranche et le montant correspondant du Crédit demeurera à la disposition de l'Emprunteur suivant la procédure visée à l'Article 1.02B. A défaut d'une renonciation au versement par l'Emprunteur dans le délai imparti, la Banque effectuera le versement de la Tranche en EUR dans les conditions visées au présent Article, conditions qui s'imposeront de plein droit aux parties.

Il est précisé que dans tous les cas visés au présent Article, le Spread ou le Taux Fixe précédemment notifié par la Banque dans la Notification de Versement relative à la Tranche concernée ne sera plus applicable et sera remplacé par le Taux Applicable notifié par la Banque dans les conditions susvisées.

3.04 Taux Effectif Global

Les parties au Contrat constatent pour les besoins de la détermination du Taux Effectif Global conformément à l'article L.313-4 du Code monétaire et financier et aux articles L.313-1 et L.313-2, R.313-1 et R.313-2 du Code de la consommation, qu'en raison de certaines caractéristiques du Crédit (et en particulier de la variabilité du taux d'intérêt, y compris la marge applicable, et des frais et charges éventuellement encourus par l'Emprunteur à raison de la constitution des Sûretés découlant de ce qui est prévu au Contrat), le TEG ne peut pas être calculé à la date du Contrat.

L'Emprunteur reconnaît avoir reçu une lettre de la Banque lui indiquant un TEG indicatif calculé à partir d'exemples de Taux Fixe ou de Taux Variable et de taux de période. Les parties au Contrat reconnaissent que cette lettre fait partie intégrante du Contrat.

ARTICLE 4 **REMBOURSEMENT**

4.01 Remboursement normal

L'Emprunteur devra rembourser les montants en principal dus au titre du Contrat au choix selon l'une ou l'autre des modalités suivantes :

4.01A Remboursement en plusieurs échéances

- (a) L'Emprunteur devra rembourser chaque Tranche en plusieurs fois aux Dates de Paiement spécifiées dans la Notification de Versement suivant les termes du tableau d'amortissement délivré en application de l'Article 2.03.
- (b) Chaque tableau d'amortissement sera établi sur les bases suivantes :
 - (i) dans le cas d'une Tranche à Taux Fixe sans Date de Révision/Conversion d'Intérêts, le remboursement se fera selon le cas :
 - (x) annuellement, semestriellement ou trimestriellement ; et
 - (y) en échéances constantes en principal et intérêts ou égales en principal ;
 - (ii) dans le cas d'une Tranche à Taux Fixe avec une Date de Révision/Conversion d'Intérêts ou une Tranche à Taux Variable, le remboursement se fera :
 - (x) selon le cas annuellement, semestriellement ou trimestriellement ; et
 - (y) en échéances égales en principal.
 - (iii) la première date de remboursement de chaque Tranche devra être une Date de Paiement tombant (a) au plus tôt soixante (60) jours à compter de la Date de Versement Prévue et (b) au plus tard à la première Date de Paiement suivant immédiatement le quatrième anniversaire de la Date de Versement Prévue de la Tranche ; et
 - (iv) la dernière date de remboursement de chaque Tranche sera une Date de Paiement tombant au plus tôt quatre (4) ans et au plus tard trente (30) années à compter de la Date de Versement Prévue de la Tranche concernée.

4.01B Remboursement en une seule fois

Alternativement, l'Emprunteur pourra rembourser chaque Tranche en une seule fois à une Date de Paiement spécifiée dans la Notification de Versement qui sera une date tombant au plus tôt quatre (4) ans et au plus tard dix-sept (17) ans à compter de la Date de Versement Prévus.

4.02 Remboursement anticipé volontaire

4.02A Option de remboursement anticipé volontaire

Sous réserve des Articles 4.02B, 4.02C et 4.04, l'Emprunteur peut rembourser tout ou partie d'une Tranche ainsi que les intérêts courus et les indemnités, s'il y en a, moyennant une Demande de Remboursement Anticipé adressée à la Banque avec un préavis d'au moins un (1) mois, et précisant (i) le Montant du Remboursement Anticipé, (ii) la Date de Remboursement Anticipé, (iii) si applicable, le choix, conformément à l'article 5.05(c)(i), de la méthode applicable au Montant du Remboursement Anticipé et (iv) le numéro du Contrat ("Numéro FI") tel que mentionné sur la page de couverture.

Sous réserve de l'Article 4.02C une Demande de Remboursement Anticipé sera irrévocable.

4.02B Indemnités de remboursement anticipé volontaire

4.02B(1) TRANCHES A TAUX FIXE

Sous réserve des stipulations de l'Article 4.02B(3) ci-dessous, si l'Emprunteur procède au remboursement anticipé d'une Tranche à Taux Fixe, il devra payer à la Banque à la Date de Remboursement Anticipé l'Indemnité de Remboursement Anticipé telle que calculée sur la portion concernée de la Tranche à Taux Fixe remboursée de manière anticipée.

4.02B(2) TRANCHE A TAUX VARIABLE

Sous réserve des stipulations de l'Article 4.02B(3) ci-dessous, l'Emprunteur a la faculté de procéder à une Date de Paiement, sans paiement d'indemnité, au remboursement anticipé de tout ou partie d'une Tranche à Taux Variable.

4.02B(3) A moins que l'Emprunteur n'ait consenti par écrit à un Taux Fixe en relation avec une Proposition de Révision/Conversion d'Intérêts en application de l'Annexe D, le remboursement de toute Tranche à une Date de Révision/Conversion d'Intérêts telle que notifiée en application de l'Article 1.02C(a)(viii) ou en application de l'Annexe D sera effectué sans indemnité.

4.02C Procédure de remboursement anticipé volontaire

A la suite de la remise par l'Emprunteur à la Banque d'une Demande de Remboursement Anticipé, la Banque émettra une Notification de Remboursement Anticipé, au plus tard quinze (15) jours avant la Date de Remboursement Anticipé. La Notification de Remboursement Anticipé précisera (i) le Montant du Remboursement Anticipé, (ii) les intérêts courus, (iii) l'Indemnité de Remboursement Anticipé ou selon le cas l'absence d'indemnité due au titre de l'Article 4.02B, (iv) la méthode d'imputation du Montant du Remboursement Anticipé ainsi que (v) l'Expiration du Délai d'Acceptation.

Si l'Emprunteur accepte la Notification de Remboursement Anticipé au plus tard à l'Expiration du Délai d'Acceptation, l'Emprunteur devra effectuer le remboursement anticipé dans les termes de ladite Notification de Remboursement Anticipé. Dans tous les autres cas, l'Emprunteur ne sera plus en droit d'effectuer le remboursement anticipé.

Concomitamment au remboursement anticipé, l'Emprunteur procédera au paiement des intérêts courus et de l'indemnité éventuellement due, tels que précisés dans la Notification de Remboursement Anticipé.

4.03 Remboursement anticipé obligatoire

4.03A Motifs de remboursement anticipé obligatoire

4.03A(1) REDUCTION DES COUTS DU PROJET

Si le coût total du Projet devient inférieur au montant indiqué au Considérant (2) du Préambule du Contrat avec pour conséquence de faire passer la proportion du Crédit au-delà de cinquante pour cent (50%) du coût total du Projet, la Banque a la faculté de notifier à l'Emprunteur l'annulation de la part non décaissée du Crédit et/ou d'exiger son remboursement anticipé, proportionnellement à la réduction du coût total du Projet et ce afin de faire en sorte que le montant du Crédit n'excède pas 50% (cinquante pour cent) des coûts totaux du Projet tels qu'actualisés. L'Emprunteur devra effectuer ledit remboursement à la date fixée par la Banque dans la notification de remboursement anticipé, ladite date ne pouvant tomber moins de trente (30) jours suivant la date de notification de remboursement anticipé communiquée par la Banque.

4.03A(2) REMBOURSEMENT D'UN AUTRE EMPRUNT

Si l'Emprunteur rembourse volontairement de façon anticipée tout ou partie de tout Autre Prêt autrement qu'avec les produits d'un prêt ayant une échéance similaire à l'Autre Prêt concerné, la Banque pourra, par notification à l'Emprunteur, annuler la portion du Crédit non versée et demander le remboursement anticipé du Prêt. Le rapport du montant dont la Banque sera en droit de demander le remboursement anticipé sur le montant total du Crédit sera le même que celui du montant remboursé de façon anticipée de tout Autre Prêt concerné sur le total des sommes restant dues au titre de l'ensemble des Autres Prêts.

L'Emprunteur effectuera le paiement à la date fixée par la Banque dans la notification de remboursement anticipé, ladite date ne pouvant tomber moins de trente (30) jours suivant la date de notification de remboursement anticipé communiquée par la Banque.

4.03A(3) CHANGEMENT DE LOI

L'Emprunteur informera immédiatement la Banque si un Cas de Changement de Loi le concernant s'est produit ou est susceptible de se produire. Dans un tel cas ou si la Banque peut raisonnablement estimer qu'un Cas de Changement de Loi s'est produit ou est sur le point de se produire, la Banque pourra demander à l'Emprunteur de se concerter avec elle. Une telle concertation devra avoir lieu dans les trente (30) jours suivant la date de la demande de la Banque. Si à l'issue de cette période, la Banque considère que les conséquences de ce Cas de Changement de Loi ne peuvent pas être atténuées de manière satisfaisante pour elle, elle pourra, par notification à l'Emprunteur, annuler le Crédit et demander le remboursement anticipé du Prêt ainsi que le paiement des intérêts courus et tout autre montant accumulé et impayé au titre du Contrat.

L'Emprunteur effectuera le paiement à la date fixée par la Banque dans la notification de remboursement anticipé, ladite date ne pouvant tomber moins de trente (30) jours à compter de la date de notification de remboursement anticipé communiquée par la Banque.

4.03A(4) CLAUSE D'ILLEGALITE

Dans l'hypothèse où il deviendrait illégal pour la Banque d'accomplir l'une quelconque de ses obligations au titre du Contrat, et notamment de verser ou maintenir le Crédit, celle-ci en notifiera l'Emprunteur dans les meilleurs délais. La Banque pourra, dans ces circonstances, (i) suspendre ou annuler immédiatement la portion non-décaissée du Crédit et/ou (ii) exiger le

remboursement anticipé du Prêt ainsi que les intérêts et toutes autres sommes dues au titre du Contrat à la date indiquée par la Banque dans la notification susvisée.

4.03B Procédure de remboursement anticipé obligatoire

Toute somme demandée par la Banque conformément aux stipulations de l'Article 4.03, ainsi que tout intérêt couru et impayé et toute indemnité due en vertu de l'Article 4.03C et de l'Article 4.04, seront payés à la date indiquée par la Banque, telle que fixée dans la notification de remboursement anticipé.

4.03C Indemnité due au titre du remboursement anticipé obligatoire

Dans l'hypothèse d'un Cas de Remboursement Anticipé de Nature Indemnisable, l'indemnité éventuellement due sera déterminée conformément à l'Article 4.02B.

4.04 Général

Tout montant remboursé ne pourra être réemprunté. Le présent Article 4 est sans préjudice de ce qui est prévu à l'Article 10.

Si l'Emprunteur procède au remboursement anticipé d'une Tranche à une date autre qu'une Date de Paiement, l'Emprunteur indemniserà la Banque à hauteur d'un montant déterminé par cette dernière correspondant à la perte subie par celle-ci en raison de la réception de ces fonds à une date autre qu'une Date de Paiement.

ARTICLE 5 **PAIEMENTS**

5.01 Décompte des paiements afférents à des fractions d'années

Les intérêts, commissions et indemnités dus par l'Emprunteur au titre du Contrat pour une fraction d'année seront déterminés, à moins qu'il n'en soit autrement stipulé, sur la base :

- (a) en ce qui concerne les intérêts et indemnités applicables à toute Tranche à Taux Fixe, d'une année de trois cent soixante (360) jours et de mois de trente (30) jours ;
- (b) en ce qui concerne les intérêts et indemnités applicables à toute Tranche à Taux Variable, d'une année de trois cent soixante (360) jours et du nombre exact de jours écoulés ; et
- (c) en ce qui concerne les commissions, d'une année de trois cent soixante (360) jours et du nombre exact de jours écoulés.

5.02 Date de Paiement et domiciliation des paiements

A moins qu'il n'en soit disposé autrement au titre du Contrat ou dans la demande de paiement de la Banque, toutes les sommes ne correspondant pas à des intérêts, des indemnités ou au principal dus au titre du Contrat sont payables à la Banque dans les quinze (15) jours suivant la réception par l'Emprunteur de la demande de paiement de la Banque.

Toute somme payable par l'Emprunteur au titre du Contrat devra être payée sur le compte notifié par la Banque à l'Emprunteur.

La Banque devra :

- (a) indiquer les références du compte au moins quinze (15) jours avant la date d'exigibilité prévue pour le premier paiement par l'Emprunteur ; et

- (b) notifier tout changement de compte au moins quinze (15) jours avant la date du premier paiement suivant ledit changement.

Les délais visés ci-dessus ne s'appliquent pas dans l'hypothèse d'un paiement au titre de l'Article 10.

L'Emprunteur devra indiquer pour tout paiement effectué le numéro Fi du Contrat ("Fi Nr") figurant sur la page de couverture de celui-ci.

Une somme due par l'Emprunteur est considérée comme payée à la date de réception effective par la Banque dudit paiement.

Tout versement et paiement faits à la Banque au titre du Contrat devront être faits sur des comptes bancaires acceptables pour la Banque, étant précisé que tout compte ouvert au nom de l'Emprunteur dans une institution financière dûment autorisée à exercer ses fonctions dans la juridiction du siège social de l'Emprunteur ou celle de réalisation du Projet est considéré comme acceptable pour la Banque.

5.03 Absence de compensation

Tous paiements devant être faits par l'Emprunteur au titre du Contrat seront déterminés et effectués sans que ne soit appliquée une quelconque compensation.

5.04 Interruption des systèmes de paiement

Si la Banque estime (à son entière discrétion) qu'une Interruption des Systèmes de Paiement est survenue ou si l'Emprunteur lui notifie qu'une telle interruption est survenue :

- (a) la Banque pourra et, à la demande de l'Emprunteur, devra, consulter l'Emprunteur afin de s'accorder sur les changements à apporter au fonctionnement et à la gestion du Contrat que la Banque estimerait nécessaires au vu des circonstances ;
- (b) la Banque ne sera pas tenue de consulter l'Emprunteur sur les changements visés au paragraphe 5.04(a) ci-dessus si elle estime qu'il est impossible de le faire au vu des circonstances, étant précisé que, en tout état de cause, elle ne sera en aucun cas tenue d'aboutir à un accord sur de tels changements ;
- (c) la Banque ne pourra être tenue pour responsable de tout coût, perte, préjudice ou responsabilité encourus à la suite d'une Interruption des Systèmes de Paiement ou du fait d'une action entreprise par elle (ou d'une absence d'action) en vertu du présent Article ou en relation avec ce dernier.

5.05 Imputation des sommes reçues au titre du Contrat

- (a) Général

Les sommes payées à la Banque par l'Emprunteur ne libéreront ce dernier de ses obligations de paiement qu'à la condition d'être reçues conformément aux stipulations du présent Contrat.

- (b) Paiements Partiels

Dans l'hypothèse où la Banque recevrait de l'Emprunteur un paiement inférieur aux sommes alors exigibles au titre du Contrat, elle en affectera le montant à la satisfaction des obligations de l'Emprunteur au titre du Contrat dans l'ordre suivant :

- (i) **en premier lieu**, au paiement au prorata des frais, coûts, indemnités, et autres dépenses au titre du Contrat ;
 - (ii) **en deuxième lieu**, au paiement des intérêts échus dus et impayés au titre du Contrat ;
 - (iii) **en troisième lieu**, au paiement de tout montant en principal dû et impayé au titre du Contrat ; et
 - (iv) **en quatrième lieu**, au paiement de toute autre somme due et impayée au titre du Contrat.
- (c) Imputation des sommes reçues

Dans l'hypothèse :

- (i) d'un remboursement anticipé volontaire partiel d'une Tranche sujette à remboursement en plusieurs échéances, le Montant du Remboursement Anticipé sera appliqué au prorata des échéances restant dues, ou, à la demande écrite de l'Emprunteur, dans l'ordre inverse de maturité ;
- (ii) d'un remboursement anticipé obligatoire partiel d'une Tranche sujette à remboursement en plusieurs échéances, le Montant du Remboursement Anticipé sera appliqué aux échéances restant dues dans l'ordre inverse de maturité.

Les sommes reçues par la Banque à la suite du prononcé d'un cas d'exigibilité anticipée au titre de l'Article 10.01 réduiront les échéances restant dues au titre d'une Tranche dans l'ordre inverse de maturité. La Banque allouera, à sa discrétion, les sommes reçues aux Tranches concernées.

Dans l'hypothèse où les sommes reçues ne peuvent être identifiées comme imputables au remboursement d'une Tranche spécifique, et dans l'hypothèse où aucun accord n'a été trouvé entre la Banque et l'Emprunteur quant à leur imputation, la Banque aura le droit d'imputer lesdites sommes aux Tranches de son choix.

ARTICLE 6

DÉCLARATIONS ET ENGAGEMENTS DE L'EMPRUNTEUR

Les engagements prévus par le présent Article restent en vigueur pendant toute la durée du Contrat et resteront en vigueur jusqu'au complet paiement définitif de toute somme due à la Banque au titre du Contrat.

A. Engagements concernant le Projet

6.01 Utilisation du produit du Prêt et disponibilité d'autres sources de financement

L'Emprunteur utilisera le Prêt exclusivement pour la réalisation du Projet.

L'Emprunteur devra s'assurer qu'il dispose des autres fonds mentionnés au Considérant (3) du Préambule et que ces fonds sont alloués, dans la mesure nécessaire, au financement du Projet.

6.02 Réalisation du Projet

L'Emprunteur s'engage à réaliser le Projet et à faire en sorte que la SNCF Mobilités et la RATP réalisent le Projet en conformité avec la Description Technique telle que modifiée le cas échéant avec l'accord de la Banque et à en achever la réalisation à la date y figurant.

6.03 Augmentation du coût du Projet

Si le coût total du Projet dépasse l'estimation mentionnée au Considérant (2) du Préambule, l'Emprunteur devra obtenir le financement de ce surcoût sans faire appel à la Banque de manière à permettre la réalisation du Projet conformément à la Description Technique. Les plans de financement de ces coûts supplémentaires seront communiqués sans délai à la Banque.

6.04 Procédure de passation des marchés

L'Emprunteur s'engage à faire en sorte que la SNCF Mobilités et la RATP passent les marchés et commandes de travaux, de matériels, de fournitures et de services, destinés à l'exécution du Projet : (a) en conformité avec le droit de l'Union européenne en général et plus particulièrement les Directives du droit de l'Union européenne applicables au Projet ; et, (b) dans l'hypothèse où ces textes ne seraient pas applicables à l'Emprunteur et/ou au Projet, en recourant à des procédures de passation des marchés qui, à la satisfaction de la Banque, respecteraient les critères d'économie et d'efficacité.

6.05 Engagements continus concernant le Projet

L'Emprunteur s'engage à :

- (a) **Entretien** : faire en sorte les biens du Projet soient dûment entretenus et réparés afin d'en garantir le bon fonctionnement ;
- (b) **Biens** :
 - (i) dans l'hypothèse où l'Emprunteur détient la propriété des actifs, objets du Projet, conserver, sauf accord préalable écrit de la Banque, la propriété de tout ou partie significative des biens du Projet et à entretenir et renouveler ou, le cas échéant, à faire entretenir et renouveler lesdits biens de façon à ce qu'ils conviennent à l'usage auquel ils sont destinés et de façon à assurer la continuité du service d'exploitation ;
 - (ii) dans l'hypothèse où la SNCF Mobilités détient la propriété des actifs, objets du Projet, faire en sorte que la SNCF Mobilités conserve, sauf accord préalable écrit de la Banque, la propriété de tout ou partie significative des biens du Projet et entretienne et renouvelle lesdits biens de façon à ce qu'ils conviennent à l'usage auquel ils sont destinés et de façon à assurer la continuité du service d'exploitation.

La Banque ne pourra refuser son accord que si la mesure envisagée visant à transférer la propriété de tout ou partie significative des biens du Projet est de nature à nuire à ses intérêts en qualité de prêteur ou si l'éligibilité du Projet à un financement par la Banque au titre de l'article 309 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne est remise en cause.

- (c) **Assurances** : faire en sorte que la SNCF Mobilités et la RATP assurent de manière appropriée les travaux et les biens réalisés pour le Projet, auprès de compagnies d'assurance de premier ordre en conformité avec les pratiques en vigueur dans le secteur concerné ;

- (d) **Autorisations et licences** : faire en sorte que la SNCF Mobilités et la RATP s'assurent que toutes les Autorisations nécessaires ou requises pour réaliser le Projet sont délivrées et maintenues en vigueur ;
- (e) **Environnement** : faire en sorte que la SNCF Mobilités et la RATP assurent l'exécution du Projet en conformité avec le Droit Environnemental ;
- (f) **Intégrité** : en ce qui concerne l'Emprunteur, prendre, dans un délai raisonnable, toutes les mesures nécessaires à l'encontre de tout membre de ses organes de décision et de direction ayant été déclaré coupable par un jugement de dernier ressort d'une Infraction Pénale commise dans l'exercice de ses fonctions, et ce de telle sorte que ladite personne ne prenne pas part aux activités de l'Emprunteur ayant un lien avec le Prêt ou le Projet ;
- (g) **Intégrité** : en ce qui concerne la SNCF Mobilités et la RATP, faire prendre par la RATP et/ou la SNCF Mobilités, dans un délai raisonnable, toutes les mesures nécessaires à l'encontre de tout membre des organes de décision et de direction de l'entité concernée ayant été déclaré coupable par un jugement de dernier ressort d'une Infraction Pénale commise dans l'exercice de ses fonctions, et ce de telle sorte que ladite personne ne prenne pas part aux activités de la SNCF Mobilités et/ou la RATP ayant un lien avec le Prêt ou le Projet ;
- (h) **Droit d'audit** : s'assurer, pour son compte et pour le compte de la SNCF Mobilités et de la RATP, que chacun des contrats conclus après la date de signature du Contrat pour les besoins du Projet et devant faire l'objet d'un appel d'offres conformément aux directives européennes applicables en ce domaine stipule :
 - l'obligation pour le contractant concerné d'informer la Banque de toute allégation, plainte ou information sérieuse portant sur toute Infraction Pénale commise dans le cadre du Projet ;
 - l'obligation pour le contractant concerné de tenir des écritures comptables de toutes les transactions financières et dépenses faites dans le cadre du Projet ;
 - dans la mesure permise par la loi, le droit de la Banque de revoir, en relation avec toute Infraction Pénale, les livres comptables du contractant concerné tenus dans le cadre et pour les besoins du Projet et de disposer d'une copie desdits documents.

6.06 Lettre d'Engagement

L'Emprunteur se porte fort du respect par la RATP et SNCF Mobilités de leurs engagements respectifs pris au titre des Lettres d'Engagement.

L'Emprunteur s'engage (i) à faire en sorte que tout exploitant successeur de la RATP s'engage dans des termes substantiellement identiques à ceux de la Lettre d'Engagement RATP et (ii) se portera fort du respect des engagements contenus dans la Lettre d'Engagement RATP par le(s) successeur(s) concerné(s).

L'Emprunteur s'engage (i) à faire en sorte que tout exploitant successeur de la SNCF Mobilités s'engage dans des termes substantiellement identiques à ceux de la Lettre d'Engagement SNCF Mobilités et (ii) se portera fort du respect des engagements contenus dans la Lettre d'Engagement SNCF Mobilités par le(s) successeur(s) concerné(s).

B. Engagements généraux

6.07 Livres Comptables

L'Emprunteur déclare qu'il a conservé et s'engage à conserver ses livres comptables, dans lesquels des écritures fidèles et exhaustives des actifs, opérations et transactions financières de l'Emprunteur devront être reflétées, en ce compris toutes dépenses en relation avec le Projet, et ce dans le respect des Principes Comptables Applicables en vigueur à la date concernée.

6.08 Respect des lois

L'Emprunteur doit se conformer à toutes lois et réglementations auxquelles il ou le Projet est soumis dès lors qu'un manquement à ladite loi ou réglementation constitue ou est raisonnablement susceptible de constituer un Changement Significatif Défavorable.

6.09 Changement d'activité

L'Emprunteur doit s'assurer et veiller à ce que, à compter de la date de signature du Contrat, aucun changement substantiel, sauf accord écrit préalable de la Banque, ne soit apporté à son activité principale par rapport à celle exercée à la date de signature du Contrat.

6.10 Rang *pari passu*

L'Emprunteur devra s'assurer que ses obligations de paiement au titre du Contrat viennent et viendront au moins *pari passu* en rang avec ses obligations chirographaires et non subordonnées présentes et futures au titre de toute obligation financière, à l'exception des créances privilégiées du fait d'une disposition législative d'ordre public.

6.11 Ratios d'endettement de l'Emprunteur

L'Emprunteur s'engage à ce que pendant toute la durée du Prêt :

- a) l'encours de sa dette ne dépasse pas quinze (15) fois son épargne brute annuelle retraitée pendant deux (2) exercices consécutifs ;
- b) son épargne brute annuelle ne soit pas inférieure à un virgule un (1,1) fois l'annuité courante en principal et intérêts de sa dette, pendant deux (2) exercices consécutifs ;

Pour les besoins du présent paragraphe 6.11 :

- (i) l'encours de la dette au 31 décembre correspond au total de l'endettement financier à long et moyen terme ;
- (ii) l'épargne brute correspond à l'épargne de gestion diminuée des frais financiers ;
- (iii) l'épargne brute retraitée correspond à l'épargne brute majorée de la part du produit des amendes relatives à la circulation routière allouée à l'Emprunteur conformément à l'article L1241-14 du code des transports ;

ces définitions sont celles qui ressortent des comptes administratifs annuels ou de tout autre document officiel de même valeur et portée qui s'y substituerait.

- c) jusqu' à la date de mise en service de la dernière rame relative au Projet, l'Emprunteur engagera à ses frais un consultant financier externe qui mettra à jour pour la Banque, annuellement, ses perspectives financières ;

- d) l'Emprunteur s'engage à informer annuellement la Banque du développement de sa politique et de sa stratégie financière, en ce compris de sa politique de diversification des ressources de financement.

6.12 Déclarations et garanties

L'Emprunteur déclare et garantit à la Banque que :

- (a) il est une entité valablement existante au regard des lois françaises et a la capacité de détenir ses actifs et d'exercer son activité telle qu'elle est exercée à la date de signature du Contrat ;
- (b) il a le pouvoir et la capacité de conclure le Contrat et d'exécuter l'ensemble des obligations qui en découlent et a pris toutes les mesures nécessaires, formalités, autorisations de ses organes sociaux compétents et résolutions d'actionnaires/associés pour autoriser la signature et l'exécution du Contrat ;
- (c) les obligations du Contrat constituent des obligations licites, valables, opposables et contraignantes pour lui et sont exécutoires ;
- (d) la signature du Contrat et l'exécution des obligations qui en découlent :
 - (i) ne contreviennent à aucune loi et réglementation applicables à l'Emprunteur, à aucune Autorisation et à aucune décision de justice auxquelles il est soumis ;
 - (ii) ne contreviennent à aucune stipulation d'un contrat ou tout engagement qui serait susceptible d'impacter de façon significative et durable la capacité de l'Emprunteur à exécuter ses obligations au titre du Contrat ;
 - (iii) ne contreviennent à aucune stipulation de ses statuts ou tout autre document social ;
- (e) il n'y a pas eu de Changement Significatif Défavorable ;
- (f) aucun événement ou circonstance constituant un Cas de Défaut ne s'est produit ou ne perdure sans qu'il n'y soit remédié ou renoncé ;
- (g) aucune action en justice, aucun litige, aucune procédure d'arbitrage ou administrative ou enquête dont le dénouement pourrait raisonnablement être considéré comme constitutif d'un Changement Significatif Défavorable n'est en cours ou ne menace d'être engagée à l'encontre de l'Emprunteur ou de ses filiales, et il n'existe pas de décision de justice ou d'arbitrage non exécutée à l'encontre de l'Emprunteur ou ses filiales ;
- (h) il a obtenu toute Autorisation en relation avec le Contrat, et ce aux fins d'exécuter dans la légalité ses obligations au titre du Contrat, et le Projet et ces Autorisations sont en vigueur, opposables et sont recevables en tant que preuve devant les juridictions compétentes ;
- (i) à la date du Contrat, il n'existe aucune Sûreté sur ses actifs ;
- (j) ses obligations de paiement au titre du Contrat sont *pari passu* avec toutes ses autres obligations présentes et futures chirographaires et non subordonnées en application de toute obligation financière, à l'exception des créances privilégiées par l'effet de la loi ;
- (k) le respect des engagements prévus à l'Article 6.05(e) ainsi que l'absence, à sa meilleure connaissance (et ce après avoir effectué les recherches approfondies nécessaires) de tout dépôt ou menace d'une Plainte Environnementale ;

- (l) aucune clause relative aux engagements financiers plus stricte que celles contenues dans le Contrat n'a été conclue avec un autre créancier de l'Emprunteur ; et
- (m) à sa meilleure connaissance, aucun fonds investi dans le Projet par l'Emprunteur n'est d'origine illicite (en ce inclus tout blanchiment d'argent ou financement de terrorisme). L'Emprunteur informera la Banque dès l'instant où il aura eu connaissance d'une telle origine.

Les déclarations et les garanties prévues par le présent Article doivent rester en vigueur pendant toute la durée du Contrat et sont réputées réitérées à chaque Date de Versement Prévue et à chaque Date de Paiement, à l'exception de la déclaration prévue au paragraphe (e).

ARTICLE 7 **SÛRETÉS**

Les engagements prévus par le présent Article restent en vigueur pendant toute la durée du Contrat et aussi longtemps que l'Emprunteur demeure redevable d'une quelconque somme envers la Banque au titre du Contrat.

7.01 Constitutions de Sûretés en faveur de la Banque

Au cas où viendrait à être modifiée, dans un sens considéré par la Banque comme susceptible de compromettre la possibilité pour l'Emprunteur d'exécuter les obligations financières ou pécuniaires découlant pour lui du présent Contrat, la situation définie au Considérant (9) du Préambule du Contrat, notamment au cas où ne serait plus applicable, en tout ou en partie et pour une raison quelconque, la situation fiscale de l'Emprunteur, l'Emprunteur s'engage à constituer, à première demande de la Banque, en garantie du prêt qui en est l'objet, une sûreté appropriée et procurant à la banque une assurance de remboursement comparable à celle résultant de la situation décrite au Considérant (9) du Préambule.

Aux effets du présent paragraphe, l'Emprunteur déclare que la propriété de ses biens ne fait l'objet d'aucune contestation.

Au cas où l'Emprunteur accorde ou fournit en faveur de tiers des Sûretés ou privilèges quelconques, il est tenu à la demande de la Banque de constituer ou de fournir en faveur de celle-ci des sûretés ou privilèges équivalents.

Cette disposition ne s'applique pas aux sûretés et privilèges éventuels constitués sur des biens ou fournitures au moment de leur acquisition par l'Emprunteur en simple garantie du règlement de leur prix d'achat ou en garantie de prêt(s) à un an au plus, renouvelable(s), contracté(s) en vue de leur seule acquisition.

L'application du présent paragraphe ne fait pas obstacle à la possibilité pour la Banque de faire usage des dispositions de l'Article 10 du présent Contrat.

7.02 Clause par incorporation

Si l'Emprunteur conclut avec un autre créancier un contrat de financement ou toute autre forme d'opération de crédit ou financière comprenant une clause de perte de notation, un engagement ou toute autre stipulation contractuelle relatifs à des ratios financiers et qui ne figurent pas dans le Contrat ou sont plus strictes qu'une stipulation équivalente du Contrat, l'Emprunteur devra en informer la Banque (en ce compris lui communiquer ladite clause) et, à la demande de cette dernière, conclure un avenant au Contrat afin d'intégrer une stipulation équivalente à celle précitée en faveur de la Banque.

ARTICLE 8
INFORMATIONS ET VISITES

8.01 Informations relatives au Projet

L'Emprunteur:

- (a) fournira à la Banque :
- (i) dans les meilleurs délais à compter de leur date de signature respective, (x) la nouvelle convention de maintenance et d'exploitation à conclure entre l'Emprunteur et la SNCF Mobilités (ou son successeur) et (y) la nouvelle convention relative à l'exploitation et à la gestion des infrastructures du métro, du réseau express régional d'Île-de-France (RER) et du réseau de surface à conclure entre l'Emprunteur et la RATP (ou son successeur) ;
 - (ii) un rapport annuel faisant état des livraisons effectuées et signalant tout changement dans le calendrier prévisionnel selon les modalités prévues à l'Annexe A.2 ;
 - (iii) dans les meilleurs délais à compter de leur date d'obtention, (i) une copie des permis de construire pour les ateliers de maintenance, faisant l'objet de travaux de réaménagement pour l'arrivée du matériel roulant financé dans le cadre du Projet et (ii) une copie des autorisations d'exploiter lesdits ateliers ;
 - (iv) les informations définies à l'Annexe A ainsi que tous les autres renseignements que celle-ci pourra raisonnablement demander sur l'application du présent Contrat dont notamment ceux nécessaires à l'instruction et l'approbation du Projet ; et
 - (v) toute autre information ou tout autre document relatif, à la mise en œuvre, à l'impact environnemental, au financement, et aux passations de marché effectuées dans le cadre, du Projet que la Banque pourrait raisonnablement exiger dans un délai raisonnable ;
- étant entendu que, si de telles informations ou documents ne sont pas fournis dans les délais et que l'Emprunteur ne remédie pas cette omission dans le délai raisonnablement fixé par écrit par la Banque, la Banque pourra, dans la mesure du possible, remédier à cette défaillance en recourant à son propre personnel, à un consultant ou à tout autre tiers, aux frais de l'Emprunteur qui devra alors fournir à ces personnes toute l'assistance nécessaire à cette fin ;
- (b) soumettra sans délai à l'approbation de la Banque tout changement significatif apporté au Projet en prenant notamment en compte les communications relatives au Projet faites à la Banque préalablement à la signature du Contrat et portant notamment sur le coût, la conception, les plans, le calendrier, l'échéancier de dépenses ou le plan de financement du Projet ;
- (c) informera sans délai la Banque de :
- (i) toute action, contestation, objection émanant d'un tiers, de toute autre plainte sérieuse reçue par l'Emprunteur, ou de tout litige significatif qui a été engagé ou est menacé d'être engagé à l'encontre de l'Emprunteur sur des questions environnementales ou de tout autre sujet affectant le Projet ;

- (ii) fait ou événement connu de l’Emprunteur, pouvant affecter ou modifier de façon significative les conditions d’exécution du Projet ;
 - (iii) toute allégation sérieuse, plainte ou information relative à une Infraction Pénale concernant le Projet ;
 - (iv) de toute violation du Droit Environnemental ;
 - (v) de toute suspension, retrait, annulation ou modification d’une autorisation en relation avec la protection de l’Environnement ;
 - (vi) de tout manquement par la SNCF Mobilités et/ou la RATP ou par leur(s) successeur(s) à l’un de leurs engagements respectifs pris au titre de chaque Lettre d’Engagement ;
- (c) informera, dans les meilleurs délais, la Banque du changement d’exploitant des lignes auxquelles le nouveau matériel roulant est affecté dans le cadre du Projet.

8.02 Information concernant l’Emprunteur

L’Emprunteur :

- (a) remettra chaque année à la Banque, dans le mois qui suit leur approbation, ses budgets et comptes administratifs et fournira à la Banque tous les autres renseignements que celle-ci pourra raisonnablement demander sur sa situation financière en général et en particulier tous documents attestant la décision prise en matière fiscale et budgétaire (notamment inscription des dotations nécessaires) d’où il résulte que l’Emprunteur sera en mesure d’assurer le service de la dette découlant du présent prêt au titre de l’exercice budgétaire considéré accompagné des informations détaillées permettant de justifier de leur niveau ;
- (b) portera sans délai à la connaissance de la Banque toute modification des textes légaux ou réglementaires régissant son activité ;
- (c) s’assurera que sa comptabilité retrace fidèlement les opérations relatives au financement et à l’exécution du Projet ;
- (d) informera par écrit la Banque, au moins annuellement, et à tout moment à sa demande, des ratios visés au paragraphe 6.11 du présent Contrat, accompagné de tous les éléments financiers et comptables permettant de justifier du calcul (en ce compris le détail du calcul) et du respect desdits ratios ; et
- (e) informera immédiatement par écrit la Banque de :
 - (i) tout fait l’obligeant à rembourser de manière anticipée tout endettement financier ou tout financement mis à disposition par l’Union européenne ou l’une de ses institutions ou organes ;
 - (ii) tout événement ou décision qui constitue, ou pourrait avoir pour conséquence la survenance, d’un Cas de Remboursement Anticipé Obligatoire ;
 - (iii) tout projet de sa part d’accorder toute Sûreté sur ses actifs au profit d’un tiers ;
 - (iv) tout projet de sa part de renoncer à la propriété d’un bien significatif du Projet ;
 - (v) tout fait ou événement raisonnablement susceptible de compromettre l’exécution de ses obligations aux termes du Contrat ;

- (vi) tout cas prévu à l'Article 10.01 qui serait survenu ou dont la survenance est anticipée ou menacée ;
- (vii) toute enquête d'intégrité de quelle nature que ce soit conduite à l'encontre de l'un quelconque des administrateurs de l'Emprunteur ;
- (viii) toute mesure prise par l'Emprunteur conformément à l'Article 6.05 (f) du Contrat ;
- (ix) dans la mesure permise par la loi, toute procédure contentieuse, arbitrale ou administrative, ou toute enquête judiciaire en cours ou prévisible relative à une Infraction Pénale en relation avec le Prêt ou le Projet menée par toute cour, administration ou autre autorité publique de nature équivalente, qui, à la meilleure connaissance de l'Emprunteur, est en cours, imminente ou menace l'Emprunteur, ainsi que de toute entité le contrôlant ou tout membre des organes de décision de celui-ci ;
- (x) lorsqu'il se proposera d'accorder ou de fournir en faveur de tiers bailleurs de fonds à long terme des sûretés ou un quelconque traitement privilégié ; et
- (xi) toute procédure contentieuse, arbitrale, ou administrative ou toute enquête judiciaire en cours ou prévisible et qui pourrait constituer un Changement Significatif Défavorable.

8.03 Droit de visite

L'Emprunteur autorisera les personnes désignées par la Banque, ainsi que celles désignées par toute institution et organisme de l'Union européenne en application des dispositions impératives du droit de l'Union européenne à :

- effectuer des visites des lieux, installations et travaux concernés par le Projet dans le respect du secret industriel et commercial, ainsi que des droits de propriété intellectuelle afférents au Projet, sans préjudice de l'exécution des droits de la Banque relatifs à la Politique de Transparence BEI ;
- s'entretenir avec les représentants de l'Emprunteur et de ne pas empêcher les interactions nécessaires avec toute personne impliquée ou affectée par le Projet dans le respect du secret industriel et commercial, ainsi que des droits de propriété intellectuelle afférents au Projet, sans préjudice de l'exécution des droits de la Banque relatifs à la Politique de Transparence BEI ;
- revoir les livres et écritures comptables de l'Emprunteur relatifs à la réalisation du Projet ainsi qu'à disposer, dans la mesure permise par la loi, des copies desdits documents.

L'Emprunteur devra s'assurer que la Banque puisse procéder à toute vérification qu'elle jugerait utile ; l'Emprunteur s'engage également à apporter toute l'assistance nécessaire à cet effet.

L'Emprunteur reconnaît la possibilité pour la Banque d'être contrainte de communiquer toute information relative à l'Emprunteur et au Projet à toute institution ou organisme compétent de l'Union européenne conformément aux dispositions impératives du droit de l'Union européenne dans le respect du secret industriel et commercial, ainsi que des droits de propriété intellectuelle afférents au Projet, sans préjudice de l'exécution des droits de la Banque relatifs à la Politique de Transparence BEI.

ARTICLE 9 **FISCALITÉ ET FRAIS**

9.01 Taxes et frais

L'Emprunteur supportera toutes les Taxes, droits de timbre et d'enregistrement, et tout autre frais relatif à la conclusion et à l'exécution du Contrat et de tous les actes y afférents, ou relatifs à la constitution, l'opposabilité, l'enregistrement ou l'exécution de toute sûreté en garantie du Prêt.

L'Emprunteur devra payer le principal, les intérêts, les intérêts de retard, les indemnités, les commissions ainsi que toute autre somme due en application du Contrat, sans pouvoir effectuer une quelconque compensation, déduction ou retenue de quelque nature que ce soit que l'Emprunteur s'interdit par ailleurs de pratiquer. Dans l'hypothèse où l'Emprunteur serait contraint de procéder à de telles déductions, il devra majorer le paiement dû à la Banque afin que, après déduction, le montant net reçu par la Banque corresponde au montant initialement dû étant néanmoins précisé que l'Emprunteur ne sera pas tenu de majorer tout paiement concerné en raison de toute imposition relative au revenu ou au capital de la Banque, sauf dans la mesure où la Banque pourrait réclamer les montants ainsi déduits ou réclamer un crédit d'impôt pour toute taxe dont elle serait redevable sur ce montant.

Si l'Emprunteur doit déduire un montant en application du présent Article 9.01 et que la Banque récupère ultérieurement une somme ou obtient un crédit d'impôt pour le montant ainsi déduit, la Banque devra immédiatement verser un montant correspondant à l'Emprunteur, étant précisé que la Banque n'est pas tenue de réclamer un quelconque crédit d'impôt ou de procéder au recouvrement d'une quelconque somme.

9.02 Autres charges

L'Emprunteur supportera toutes les charges et dépenses, y compris les frais et honoraires des conseils et tous les frais bancaires et de change dus à l'occasion de l'établissement, de la conclusion, de l'exécution ou de résiliation du Contrat et de tous les actes qui y sont afférents (en ce inclus tout avenant, document additionnel ou *waiver*) en relation avec la Contrat ainsi qu'à l'occasion de la constitution, de la gestion, de la modification et de la réalisation de toute sûreté en garantie du Prêt.

9.03 Coûts Additionnels, Indemnité

- (a) L'Emprunteur s'engage à rembourser à la Banque toute somme ou dépense engagée ou supportée par la Banque en raison d'une modification quelconque de (ou dans l'interprétation, l'administration ou l'application de) toute loi ou réglementation ou en raison de mise en conformité avec toute loi ou réglementation, effectuée après la date de signature du présent Contrat, en vertu de laquelle ou en conséquence de laquelle (i) la Banque est dans l'obligation d'engager des coûts additionnels afin d'être en mesure de financer ou d'exécuter ses obligations au titre du présent Contrat, ou (ii) tout montant dû à la Banque au titre du présent Contrat, ou le revenu financier résultant de l'octroi du Crédit ou du Prêt par la Banque à l'Emprunteur, est réduit ou supprimé.
- (b) Sans préjudice des autres droits de la Banque au titre du présent Contrat ou de toute disposition du droit applicable, l'Emprunteur indemniserà la Banque pour, et exonérera la Banque de, toute responsabilité contre toute perte subie en raison de tout paiement (ou exécution partielle de ses obligations) réalisé autrement que tel que stipulé expressément dans le présent Contrat.

9.04 Compensation

Sans avoir à recevoir l'accord de l'Emprunteur ou à le lui notifier préalablement, la Banque peut déduire tout montant échu ou exigible dû par l'Emprunteur à la Banque au titre du

Contrat de tout montant dû par la Banque à l’Emprunteur, indépendamment du lieu de paiement, de la succursale où est comptabilisée l’opération ou de la devise dans laquelle ces deux montants sont libellés. Si les montants concernés sont exprimés dans des devises différentes, la Banque peut, pour les besoins de toute compensation, convertir les montants concernés en appliquant le taux de change du marché qu’elle emploie conformément à ses pratiques habituelles. Si l’un ou l’autre des montants n’est pas définitivement arrêté, la Banque peut déduire un montant estimé par elle en toute bonne foi comme correspondant au montant de l’obligation concernée.

ARTICLE 10 **CAS DE DEFAULT**

10.01 Droit de prononcer l’exigibilité anticipée

La Banque pourra notifier à l’Emprunteur l’exigibilité anticipée de tout ou partie du Prêt et l’Emprunteur devra procéder sans délai et sans qu’il soit nécessaire d’effectuer une quelconque formalité, au remboursement anticipé, ainsi qu’au paiement des intérêts courus et de toute autre somme due au titre du Contrat, conformément aux stipulations suivantes :

10.01A Cas d’exigibilité anticipée immédiate

La survenance de l’un quelconque des événements suivants constitue pour la Banque un cas d’exigibilité anticipée immédiate :

- (a) l’Emprunteur ne procède pas à sa date d’exigibilité au paiement de toute somme due au titre du présent Contrat au lieu d’exécution et dans la devise dans laquelle le paiement concerné est dû à moins que (i) ce défaut de paiement ne résulte d’une erreur administrative ou technique ou d’une Interruption des Systèmes de Paiement et (ii) que le paiement soit effectué dans les trois (3) Jours Ouvrés à compter de sa date d’exigibilité ;
- (b) tout document ou toute information donnée à la Banque par ou au nom et pour le compte de l’Emprunteur, ou toute déclaration ou tout engagement exprès ou implicite de l’Emprunteur au titre du Contrat ou à l’occasion de sa négociation est ou s’avère être inexact, incomplet ou trompeur dans ses aspects significatifs ;
- (c) suite à un manquement de l’Emprunteur à ses engagements au titre d’un emprunt ou d’une opération financière, autre que le Prêt :
 - (i) l’Emprunteur est ou peut être contraint de procéder, le cas échéant à l’issue d’une période de grâce, au remboursement anticipé de l’emprunt ou à la résiliation ou au débouclage anticipé de l’opération financière concernée ; ou
 - (ii) tout engagement de mise à disposition de fonds au profit de l’Emprunteur au titre d’un prêt ou d’un quelconque engagement financier est annulé ou suspendu ;
- (d) si l’Emprunteur admet être dans l’incapacité de régler tout ou partie de ses dettes lorsqu’elles deviennent exigibles ou entame des négociations avec un ou plusieurs de ses créanciers en vue d’un rééchelonnement de son endettement ;
- (e) en cas de dissolution de l’Emprunteur ;
- (f) si l’Emprunteur cesse d’être un établissement public à caractère administratif tel que défini au Considérant (9) ;

- (g) en cas de modification du statut de l'Emprunteur telle qu'elle serait susceptible d'affecter substantiellement la capacité de l'Emprunteur à répondre à ses engagements financiers ;
- (h) en cas de manquement à tout engagement au titre de tout prêt ou engagement financier souscrit par l'Emprunteur ou accordé par la Banque ou par l'Union européenne ;
- (i) si une procédure d'exécution forcée prévue par la loi n° 91-650 du 9 juillet 1991, ou une expropriation, une saisie, une mise sous séquestre, ou toute autre voie d'exécution est mise en œuvre sur un ou plusieurs biens de l'Emprunteur ou faisant partie du Projet dès lors qu'il n'est pas mis un terme à la procédure dans les quatorze (14) jours ;
- (j) s'il survient un Changement Significatif Défavorable par rapport à la situation dans laquelle se trouvait l'Emprunteur à la date du Contrat ;
- (k) s'il est ou devient illégal pour l'Emprunteur d'exécuter toute obligation au titre du Contrat ou tout autre document de financement ou de sûreté ou si l'une des stipulations du Contrat ou toute autre document de financement de sûreté n'est pas applicable selon les conditions et modalités contractuellement prévues, ou est considéré comme tel par l'Emprunteur ;
- (l) suite à un manquement par la SNCF Mobilités ou par son ou ses successeur(s) à l'un de ses engagements au titre de la Lettre d'Engagement SNCF Mobilités visée au Considérant (11) ;
- (m) suite à un manquement par la RATP ou par son ou ses successeur(s) à l'un de ses engagements au titre de la Lettre d'Engagement RATP visée au Considérant (13) ; et
- (n) dès la survenance de l'un des événements suivants :
 - a. les quotités de répartition des charges de l'Emprunteur entre ses membres telles que reflétées à l'article 17 du Décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Île-de-France (tel que figurant en Annexe F au présent Contrat) sont modifiées ; et
 - b. l'une quelconque des collectivités territoriales membres de l'Emprunteur quitte celui-ci.

10.01B Autres cas d'exigibilité anticipée

La survenance d'un des manquements et événements suivants constituera pour la Banque un cas d'exigibilité anticipée à moins que ce manquement ou cet événement puisse être remédié et soit effectivement remédié dans le délai raisonnable indiqué dans la notification envoyée par la Banque à l'Emprunteur :

- (a) si l'Emprunteur ne respecte pas l'une des obligations qui lui incombent au titre du Contrat, autre qu'une des obligations mentionnées à l'Article 10.01A ; ou
- (b) si l'un des éléments cités dans le Préambule du présent Contrat en relation avec l'Emprunteur ou le Projet disparaît ou est modifié de manière significative et n'est pas rétabli et que ce changement de situation affecte défavorablement les droits et intérêts de la Banque en qualité de prêteur ou la réalisation du Projet.

10.02 Autres cas d'exigibilité anticipée prévus par la loi

Les stipulations prévues par l'Article 10.01 ne font pas obstacle au droit de la Banque de déclarer le Prêt exigible par anticipation dans tous les cas prévus par la loi.

10.03 Conséquences de l'exigibilité anticipée

A tout moment après la survenance d'un cas d'exigibilité anticipée susvisé, la Banque pourra, sous réserve des dispositions d'ordre public et des stipulations du présent Contrat, sans mise en demeure préalable ni autre démarche judiciaire ou extrajudiciaire, par notification à l'Emprunteur :

- résilier tout ou partie du Crédit non encore versé, qui sera alors immédiatement annulé et réduit à zéro ;
- déclarer immédiatement dues et exigibles tout ou partie des sommes mises à disposition de l'Emprunteur au titre du Prêt et tout autre montant dû qui ne serait pas encore exigible au titre du Contrat. En conséquence, toutes sommes en principal, intérêts, intérêts de retard, indemnités (notamment celles visées à l'Article 10.04 ci-après), commissions, frais et accessoires et tout autre montants dû en vertu du Contrat, deviendront immédiatement dus et exigibles de plein droit sans qu'il soit besoin de donner de préavis ou d'envoyer une notification ou une mise en demeure préalable de quelque sorte que ce soit à l'Emprunteur ou d'effectuer toute autre formalité, autre que le simple avis visé ci-dessus et l'Emprunteur devra immédiatement payer à la première demande de la Banque, les montants dus au titre du Contrat notamment les sommes dues au titre de l'Article 10.04 ; et/ou
- effectuer toute action ou notification envisagée ou requise et exercer tous les droits que la Banque considérerait nécessaires ou appropriés au titre du Contrat.

10.04 Dédommagement

10.04A Tranche à Taux Fixe

Dans les cas d'exigibilité anticipée tels que prévus par les stipulations de l'Article 10.01 pour une Tranche à Taux Fixe, l'Emprunteur devra verser à la Banque le montant demandé ainsi que l'Indemnité de Remboursement Anticipé calculée sur tout montant en principal devenu exigible. Cette somme courra à partir de la date d'exigibilité telle que précisée dans la notification d'exigibilité anticipée de la Banque et sera calculée en supposant que le remboursement anticipé est effectué à la date demandée.

10.04B Tranche à Taux Variable

Dans les cas d'exigibilité anticipée tels que prévus par les stipulations de l'Article 10.01 pour une Tranche à Taux Variable, l'Emprunteur devra verser à la Banque le montant demandé ainsi qu'une somme égale à la valeur actualisée de 0,15% (quinze points de base) par an calculée et courant sur le montant en principal devant être remboursé de manière anticipée, de la même façon que l'intérêt aurait été calculé et couru si ce montant était resté impayé conformément au tableau d'amortissement initial de la Tranche, jusqu'à la Date de Révision/Conversion d'Intérêts ou la Date Finale d'Échéance, selon le cas.

Le taux d'actualisation sera égal au Taux de Remploi appliqué à chaque Date de Paiement concernée.

10.04C Stipulations générales applicables à l'Article 10.04

Les montants dus par l'Emprunteur en vertu de cet Article 10.04 doivent être payés à la date prévue pour le remboursement anticipé telle que spécifiée par la Banque dans sa demande.

10.05 Non-renonciation de droits

Le défaut ou retard d'exercice, ou l'exercice isolé ou partiel de l'un quelconque des droits ou recours de la Banque en vertu du Contrat ne saurait valoir renonciation audit droit ou recours. Les droits et recours prévus par le Contrat sont cumulatifs et n'excluent pas les droits et autres possibilités de recours en vertu de la loi.

ARTICLE 11 **DROIT APPLICABLE ET JURIDICTION COMPÉTENTE**

11.01 Droit applicable

Le Contrat ainsi que toute obligation non-contractuelle relative au Contrat sont régis par le droit français.

11.02 Lieu d'exécution

Sauf accord contraire exprès de la Banque donné par écrit, le lieu d'exécution du Contrat est le siège de la Banque.

11.03 Tribunaux compétents

Les litiges relatifs au Contrat seront portés devant les juridictions françaises compétentes dans le ressort desquelles est située l'Emprunteur.

11.04 Livres de la Banque

Sauf preuve contraire ou erreur manifeste, les livres et écritures de la Banque ainsi que leurs extraits certifiés conformes feront foi dans les relations entre les parties.

11.05 Preuves des sommes exigibles

Pour toute procédure contentieuse résultant du Contrat, le certificat de la Banque attestant de tout montant ou intérêt dus en vertu du Contrat, sera, en l'absence d'erreur manifeste, considéré comme une preuve concluante de ces montants.

ARTICLE 12 **CLAUSES FINALES**

12.01 Adresses

Les notifications et autres communications d'une partie à l'autre relatives au Contrat seront envoyées à l'adresse mentionnée en 1) ci-après et, en cas de litige, à l'adresse mentionnée en 2) ci-après à laquelle la Banque fait, pour ces cas, élection de domicile :

- pour la Banque : À l'attention de Ops
Banque Européenne d'Investissement
Europe Occidentale
100, boulevard Konrad Adenauer
L - 2950 Luxembourg
Fax : + 352 43 79 66 496

- pour l'Emprunteur : STIF
41, rue Châteaudun
F-75009 Paris
Fax : + 33 1 47 53 29 47

12.02 Forme des notifications

Toute notification ou autre communication au titre du Contrat devra être faite sous une forme écrite.

Les notifications et communications pour lesquelles des délais sont prévus par le Contrat, ou qui elles-mêmes fixent des délais à leur destinataire, doivent être effectuées en mains propres, par lettre recommandée avec avis de réception ou par télécopie. Pour le calcul du délai, fait foi la date du cachet de la poste ou toute autre mention portée sur l'avis de réception attestant de la date de réception par le destinataire.

Les autres notifications et communications peuvent être effectuées en mains propres, par lettre recommandée avec avis de réception ou par télécopie.

Sans affecter la validité de la notification intervenant par télécopie prévue par le paragraphe ci-dessus, une copie de toute notification délivrée par télécopie devra être envoyée par courrier au plus tard le Jour Ouvré suivant.

Les notifications émises par l'Emprunteur conformément au Contrat seront, à la demande de la Banque, délivrées à celle-ci avec une preuve satisfaisante attestant de l'autorité du ou des signataire(s) autorisé(s) à signer lesdites notifications au nom et pour le compte de l'Emprunteur ainsi qu'un spécimen de signature authentifié de cette ou ces personne(s).

12.03 Préambule et Annexes

Le Préambule et les Annexes suivantes font partie intégrante du Contrat :

Annexe A	Description Technique et information relative au Projet
Annexe B	Définition de l'EURIBOR
Annexe C	Formulaires types pour l'Emprunteur
Annexe D	Révision/Conversion du Taux d'Intérêt
Annexe E	Décision du Conseil d'Administration de l'Emprunteur et preuve de l'autorisation du(des) signataire(s)
Annexe F	Statuts du STIF

L'Emprunteur garantit à la Banque que les documents annexés au Contrat et visés ci-dessus aux Annexes E et F sont, à la date de signature du Contrat, exacts et complets quant à leur forme et leur contenu et que les informations ou autorisations qu'ils contiennent n'ont pas été modifiées, annulées ou révoquées.

Ainsi convenu et signé en quatre (4) originaux en langue française.

Chaque page de chacun des exemplaires de ces documents a été paraphée par les soussignés, ou leur représentant habilité.

Paris, le [] 2015
Luxembourg, le [] 2015

BANQUE EUROPÉENNE D'INVESTISSEMENT

SYNDICAT DES TRANSPORTS
D'ILE DE FRANCE

[]

[]

[]

En la présence de Jean-Paul HUCHON,
PRESIDENT DU CONSEIL DU SYNDICAT DE TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

A.1. DESCRIPTION TECHNIQUE

Objet et localisation

Cette opération a pour objet de financer le renouvellement du matériel roulant des lignes K, H, L et R du réseau ferré régional d'Ile-de-France dit « réseau Transilien » et de la ligne 9 du métro parisien dont la vétusté a des conséquences visibles sur la dégradation de la qualité de l'offre (confort, régularité, fiabilité).

Il permettra l'acquisition de 161 nouvelles rames réparties comme suit :

- a) 22 rames type « Francilien » (Z50000), en version longue pour remplacer les matériels actuels sur les lignes K (axe Paris - Crépy-en-Valois) et H (transversale Creil - Pontoise) du réseau régional (« Transilien ») ;
- b) 19 rames type « Francilien » (Z50000), en version courte pour leur déploiement sur la ligne L du réseau régional (« Transilien ») ;
- c) 42 rames type Regio-2N bi-niveau, bicourant pour remplacer les rames en fin de vie utilisées pour l'exploitation de la ligne R (Gare de Lyon/Montereau/Montargis) du réseau régional (« Transilien ») ;
- d) 66 rames MF01 pour le renouvellement des rames en fin de leur durée de vie de la ligne 9 du métro ;
- e) 12 nouvelles rames MF01 pour accroître l'offre des lignes 2, 5 et 9 du métro parisien et répondre ainsi aux évolutions de la fréquentation sur ces lignes.

Description

Le matériel roulant ferroviaire aura les caractéristiques techniques suivantes :

matériel	matériel		Francilien		REGIO2N
	version		long	court	PERICG165
affectation	lignes		 - 		 
	nombre de rames (besoins en ligne + réserves)		22	19	42
présentation	niveaux		1	1	2
	nombre de véhicules par élément		8	7	8
	composition standard	unité simple / multiple	UM	UM	UM
		nombre d'éléments	2	2	3
dimensions	longueur	unité simple (m)	112.5	94.31	109.91
		unité multiple (m)	225	188.62	329.73
	largeur	(m)	3.06	3.06	2.99
nombre de places	assise	totale	472	396	582
	debout	4 personnes / m ²	520	412	520
		6 personnes / m ²	781	618	648
	totale	4 personnes / m ²	900	734	1,040
		6 personnes / m ²	1,161	940	1,040
	capacité UM	assises	944	792	1,746
		totales	1,800	1,468	3,120
performances	puissance	puissance par US	2,620	2,620	2,400
		puissance par UM	6	6	6,000
	vitesse accélération	vitesse maxi (km/h)	140	140	160
		accélération au démarrage (m/s ²)	0.86	0.90	0.60
	freinage	freinage de service	1.05	1.05	0.95
		freinage d'urgence	1.30	1.30	1.15
		électrique par récupération	oui, bicourant	oui, bicourant	oui, bicourant
		électrique réhostatique	non	non	non
interface quai/train	matériel	lacune verticale maxi (mm)	65	65	50
		comble-lacune UFR	oui	oui	oui
		emplacement UFR	porte n°1 depuis chaque extrémité	porte n°1 depuis chaque extrémité	porte n°2 depuis extrémité n°1 porte n°1 depuis extrémité n°2

Les 78 rames type MF01 pour les lignes 2,5 et 9 du métro auront les caractéristiques suivantes :

	matériel		MF01
présentation	nombre de voitures par rame		5
dimensions	longueur		75.7
	largeur		2.4
nombre de places	Assise	fixe	92
		strapontin - assise relevable	66
		totale	158
	Debout	4 personnes / m ²	460
	Totale	4 personnes / m ²	557
performances	accélération	vitesse maxi (km/h)	70
		accélération au démarrage (m/s ²)	0.9
	freinage	freinage de service	1.00
		freinage d'urgence	1.30
interface quai/train	portes	nombre de portes par véhicule	3
		largeur de passage (mm)	1650
confort	assises	disposition	2+1
		largeur (mm)	490
	climatique	chauffage / climatisation	Ventilation réfrigérée
services	SIVE		oui
	comptage		oui
	vidéosurveillance		oui

Calendrier

Le promoteur prévoit une mise en service commerciale des dernières rames (celles de la ligne R) le 31 octobre 2018. Toutefois, compte tenu de la taille du projet et du vaste programme d'acquisition de matériel roulant en cours en Ile-de-France, une mise en service de l'ensemble du matériel roulant le 31 octobre 2019 est prévue.

A.2. INFORMATIONS SUR LE PROJET À TRANSMETTRE À LA BEI ET MODALITÉS DE TRANSMISSION

1. Envoi de l'information : désignation de la personne responsable

Les informations demandées ci-après seront adressées à la Banque sous la responsabilité de :

	Financial Contact	Technical Contact
Entreprise	STIF	STIF
Personne à contacter	Christelle Ragot-Blin	Guillaume BOUDOUX
Titre	Responsable de la Division Budget	Chargé de projets matériels roulants ferroviaires
Fonction et département	Secrétariat Général / Finances	Direction de l'exploitation / Division Offre Ferroviaire
Adresse	41, rue de Châteaudun 75009 Paris France	39 bis-41, rue de Châteaudun 75009 Paris France
Téléphone	+33 1 47 53 29 04	Tél : +33 1 53 59 14 44
Télécopieur	+33 1 47 53 29 47	-
Courriel	Christelle.ragot-blin@stif.info	guillaume.boudoux@stif.info

La ou les personnes de contact ci-dessus est (sont) jusqu'à nouvel ordre le(s) responsable(s) désigné(s) pour tout échange d'informations.

L'Emprunteur informera immédiatement la BEI de tout changement sur ce point.

2. Informations relatives à des sujets spécifiques

L'Emprunteur fournira à la Banque les informations énumérées ci-dessous au plus tard dans les délais indiqués.

Documents et informations	Date limite
Les permis de construire pour les ateliers de maintenance, faisant l'objet de travaux de réaménagement pour l'arrivée du matériel roulant financé dans le cadre de cette opération.	<i>Dès disponibles et au plus tard avant juin 2016.</i>
Les arrêtés préfectoraux (autorisations d'exploiter ou dérogation) obtenus dans le cadre des demandes d'autorisation pour les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) pour les ateliers de maintenance, faisant l'objet de travaux de réaménagement pour l'arrivée du matériel roulant financé dans le cadre de cette opération.	<i>Dès disponibles.</i>

3. Informations relatives à la réalisation du projet

Durant la phase de réalisation, l'emprunteur fournira à la Banque, dans les délais indiqués, les informations énumérées ci-dessous concernant l'avancement du projet.

Documents et informations	Date limite	Fréquence de communication
Rapport sur l'état d'avancement du projet : - une actualisation de la description technique avec explication de tout changement important par rapport au projet initial ; - une actualisation des dates d'achèvement de chacune des principales composantes du projet avec explication de tout retard éventuel ; - mise à jour du tableau détaillant la livraison des rames et les indicateurs de performance par rapport à la version fournie en phase d'instruction du prêt (ci-après) ; - une actualisation du coût du projet avec explication de toute hausse éventuelle par rapport au budget initial ; - une description de tout problème majeur ayant une incidence sur l'environnement ; - une description de tout problème notable éventuellement rencontré et de tout risque important susceptibles d'avoir des répercussions sur l'exploitation du projet ; - le signalement de toute action en justice éventuellement en cours concernant le projet (y compris tout recours contre les contrats d'acquisition de matériel roulant et/ou les avenants aux dits contrats).	Date de Signature du contrat + 12 mois.	Annuelle

TECHNICAL SPECIFICATIONS OF TRAINS				FLEET	EVOLUTION						
Length (metres)	Capacity (passengers)	Age (years/cars)	Consumption (kWh/km)	Model	Base year (t)	t + 1	t + 2	...	...	...	t + N
				MODEL 1 Acquisition (number of cars)	-	-	-	-	-	-	-
				MODEL 1 Dismission (number of cars)	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	MODEL 1 Stock (number of cars)	-	-	-	-	-	-	-
				...	-	-	-	-	-	-	-
				...	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	...	-	-	-	-	-	-	-
				...	-	-	-	-	-	-	-
				...	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	...	-	-	-	-	-	-	-
				...	-	-	-	-	-	-	-
				...	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	...	-	-	-	-	-	-	-
				MODEL N Acquisition (number of cars)	-	-	-	-	-	-	-
				MODEL N Dismission (number of cars)	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	MODEL N Stock (number of cars)	-	-	-	-	-	-	-
				TOTAL Acquisition (number of cars)	-	-	-	-	-	-	-
				TOTAL Dismission (number of cars)	-	-	-	-	-	-	-
				TOTAL Stock (number of cars)	-	-	-	-	-	-	-
Instructions				Key Performance Indicators	Base year (t)	t + 1	t + 2	...	...	...	t + N
The table sets the target of the trains renewal programme and should be completed before the programme itself starts. For each model of trains (current or future), the Promoter should provide some basic technical specifications in the left side of the table (length, capacity, age, consumption) and the evolution of the fleet in the right side of the table with reference to a base year and for the whole length of the programme. Some KPIs should be calculated as a measure of the expected result of the programme.				Total production (million vehicle km)	-	-	-	-	-	-	-
				Average production (thousand km/train)	-	-	-	-	-	-	-
				Average age (years/cars)	-	-	-	-	-	-	-
				Average consumption (kWh/km)	-	-	-	-	-	-	-
				Average maintenance cost (€/km)	-	-	-	-	-	-	-

4. Informations relatives à la fin des travaux et à la première année d'exploitation
L'emprunteur fournira à la Banque, dans les délais indiqués, les informations ci-dessous concernant l'achèvement du projet et sa période initiale d'exploitation.

Documents et informations	Date de remise à la Banque
Rapport de fin de travaux comprenant notamment : - <i>une description succincte des caractéristiques techniques du projet tel qu'achevé avec explication de tout changement important ;</i> - <i>la date d'achèvement de chacune des principales composantes du projet avec explication de tout retard éventuel ;</i> - <i>le coût définitif du projet avec explication de tout dépassement éventuel par rapport au budget initial ;</i> - <i>le nombre d'emplois créés par le projet – tant les emplois créés durant la mise en œuvre que les emplois permanents ;</i> - <i>une description de tout problème majeur ayant une incidence sur l'environnement ;</i> - <i>des données actualisées sur la fréquentation des lignes concernées par le projet (annuelle, taux de charge en heure de pointe) y compris sur l'évolution depuis 2015 avec commentaires éventuels ;</i> - <i>des données actualisées sur l'offre des lignes concernées par le projet (trains-km, régularité, disponibilité du matériel roulant.) y compris sur l'évolution depuis 2015 avec commentaires éventuels ;</i> - <i>des données actualisées sur les coûts d'exploitation et de maintenance du nouveau matériel ;</i> - <i>des données actualisées sur les performances énergétiques et environnementales du nouveau matériel roulant ;</i> - <i>une description de tout problème notable éventuellement rencontré et de tout risque important susceptibles d'avoir des répercussions sur l'exploitation du projet ;</i> - <i>le signalement de toute action en justice éventuellement en cours concernant le projet.</i>	<i>15 mois après la mise en service de l'ensemble des rames soit au plus tard le 31 janvier 2021.</i>
Langue de rédaction des rapports	<i>Français ou anglais</i>

DEFINITION DE L'EURIBOR

“EURIBOR” désigne :

- (a) s'agissant de toute période inférieure à un (1) mois, le Taux Ecran (tel que défini ci-après) pour une période de un (1) mois ;
 - (b) s'agissant de toute période d'une durée égale ou supérieure à un (1) mois pour laquelle un Taux Ecran est disponible, le Taux Ecran pour la période concernée ;
 - (c) s'agissant de toute période supérieure un (1) mois pour laquelle un Taux Ecran n'est pas disponible, le taux résultant d'une interpolation linéaire entre deux Taux Ecran, le premier correspondant à la durée immédiatement inférieure à la période concernée et le second correspondant à la durée immédiatement supérieure à cette même période ;
- (la période pour laquelle le taux d'intérêt est déterminé ou, le cas échéant, interpolé est dénommée ci-après la “**Période Représentative**”).

Pour les besoins des paragraphes (b) et (c) ci-dessus, le terme “disponible” signifie, pour des périodes données, les taux calculés et publiés par Global Rate Set Systems Ltd (GRSS), ou tout autre fournisseur retenu par le *European Money Markets Institute* (“EMMI”), sous l'égide de l'EMMI et de l'EURIBOR ACI, ou tout successeur de ces derniers dans les fonctions de l'EMMI et de l'EURIBOR ACI tel que déterminé par la Banque.

“**Taux Ecran**” désigne le taux d'intérêt pour les dépôts en euros pour la période considérée tel que publié à (ou avec effet à) 11h00 (heure de Bruxelles) ou à une heure ultérieure acceptable de l'avis de la Banque à la date (le “**Jour de Fixation**”) précédant de deux (2) Jours Ouvrés Target la date de commencement de la période de référence concernée, par Reuters, page EURIBOR01, ou toute autre page qui lui serait substituée ou, à défaut, par une autre publication retenue à cet effet par la Banque.

Au cas où le Taux Ecran ne serait pas affiché comme prévu ci-dessus, la Banque retiendra le taux d'intérêt comme prévu ci-après :

- (i) la Banque demandera à 4 (quatre) banques de premier ordre choisies par elle sur le marché interbancaire de la zone euro, ayant leur siège principal dans cette même zone, de lui communiquer le taux que chacune offre pour des dépôts en euros pour la **Période Représentative** et pour un montant comparable, approximativement à 11h00 (heure de Bruxelles), le Jour de Fixation, à des banques de même catégorie.
- (ii) si au moins deux (2) taux sont communiqués à la Banque, le taux retenu sera la moyenne arithmétique des taux communiqués.
- (iii) si moins de deux (2) taux sont communiqués à la Banque, le taux retenu sera la moyenne arithmétique des taux cotés à approximativement 11h00 (heure de Bruxelles) le deuxième Jour Ouvré Target qui suit le Jour de Fixation, par des banques de premier ordre de la zone euro choisies par la Banque, pour des prêts en euros, d'un montant comparable, offerts à des banques européennes de première catégorie, pour une période égale à la Période Représentative.

Si le taux résultant de l'application des stipulations ci-dessus est inférieur à zéro, EURIBOR sera considéré comme étant égal à zéro.

“**Jour Ouvré Target**” désigne un jour où le système de transferts express automatisés transeuropéens à règlement brut en temps réel (TARGET 2) qui repose sur une plateforme partagée unique et qui a été lancée le 19 Novembre 2007, est ouvert pour le règlement des paiements en euro.

Si, en application des stipulations ci-dessus, aucun taux n'est disponible, EURIBOR sera le taux (exprimé en pourcentage par année) tel que déterminé par la Banque pour représenter le coût total de financement de la Tranche considérée pour la Banque, basé sur le taux de référence généré en interne alors applicable, ou sur une méthode alternative de calcul du taux d'intérêt, déterminée par la Banque agissant raisonnablement.

Pour les besoins de la présente Annexe :

- la Banque informera l'Emprunteur dans les meilleurs délais des cotations qu'elle aura reçues ;
- tous les calculs de moyenne arithmétique, exprimés en pourcentage seront, si nécessaire, arrondis au 1/100 000 supérieur ;
- si l'une des stipulations énoncées ci-avant devenait contradictoire avec les dispositions adoptées sous l'égide de l'EMMI et l'EURIBOR ACI (ou tout successeur à leurs fonctions respectives tel que déterminé par la Banque) se rapportant à l'EURIBOR, la Banque pourra, par notification à l'Emprunteur, amender, le cas échéant, les stipulations de la présente Annexe pour les mettre en harmonie avec les dispositions visées au présent alinéa.

ANNEXE C

C.1 MODÈLE DE DEMANDE

(à établir par l'Emprunteur sur papier à en-tête)

Date :

DEMANDE DE VERSEMENT N° x

Conformément à l'article 1.02 du Contrat de financement

Date :

Merci de procéder au versement de la Tranche suivante:

Nom du Prêt (*):

Date de signature (*):

Numéro Fi du Contrat :

montant demandé	
	Montant

Date de versement demandée:

INTERETS	Régime de Taux (Art. 3.01)		Réservé à la BEI Montant Total du Crédit : Date de versement: Encours <u>avant</u> le versement de la Tranche: Montant de la Tranche: Encours <u>après</u> le versement de la Tranche: Date Finale de Disponibilité Nombre Max. de Tranches: Montant minimum de la Tranche:
	Taux (% ou Spread) ²		
	Périodicité des intérêts (Art. 3.01)	Annuelle ☐ Semestrielle ☐ Trimestrielle ☐	
	Dates de Paiement		
	Date de Révision/Conversion (si applicable)		
CAPITAL	Périodicité des remboursements en capital	Annuelle ☐ Semestrielle ☐ Trimestrielle ☐	
	Méthode de remboursement (Art. 4.01)	Échéances égales en principal ☐ Annuités constantes en principal et intérêts ☐ Échéance unique ☐	
	Première date de remboursement		
	Date d'Échéance Finale:		

² NOTE: si l'Emprunteur ne précise pas le taux d'intérêt ou le Spread, l'Emprunteur sera réputé avoir accepté le taux d'intérêt ou le Spread qui est indiqué par la suite par la Banque dans la Notification de Versement conformément à l'Article 1.02C(c).

Total des montants versés à ce jour:

Conditions préalables:

Oui / Non

Compte de l'Emprunteur devant être crédité:

N° de Compte°:

.....

(merci de préciser le code IBAN pour les Tranches en Euro)

Nom de la banque :

.....

Adresse:

Swift BIC :

Merci de communiquer ces informations à:

Nom du/des signataire(s) dûment habilité(s) de l'Emprunteur:

C.2 MODÈLE DE CERTIFICAT DE L'EMPRUNTEUR (Article 1.04B)

Destinataire : Banque européenne d'investissement

De : [l'Emprunteur]

Date : [●]

Objet : Contrat de Financement entre la Banque européenne d'investissement et l'Emprunteur] en date du [●] (le Contrat de Financement)

Numéro FI 84.602 Numéro Serapis 2015-0156

Monsieur,

Les termes et expressions commençant par une majuscule employés dans la présente lettre auront la signification qui leur est attribuée dans le Contrat de Financement.

En application des stipulations de l'Article 1.04 du Contrat de Financement, l'Emprunteur déclare et garantit à la Banque :

- a) que les ratios financiers tels que visés à l'Article 6.11 sont respectés et la preuve de ce respect est jointe à cette lettre ;
- b) qu'aucune sûreté n'a été constituée ou n'existe ;
- c) qu'aucun changement significatif relatif à tout aspect du Projet ou en rapport avec nos obligations visées à l'Article 8.01 n'est intervenu, à l'exception de ce qui vous a été préalablement communiqué ;
- d) qu'il dispose de suffisamment de fonds disponibles pour assurer la réalisation et la mise en œuvre du Projet dans les temps conformément à l'Annexe A.1;
- e) qu'aucun événement ou circonstance constitutif ou susceptible d'être constitutif d'un cas d'exigibilité en application de l'Article 10.01 avec le temps ou d'une notification en application du Contrat ne s'est produit et ne perdure sans qu'il n'y ait été remédié ou renoncé;
- f) qu'à notre connaissance aucune action en justice, aucun litige, aucune procédure d'arbitrage ou administrative ou enquête dont le dénouement pourrait raisonnablement être considéré comme constitutif d'un Changement Significatif Défavorable n'est en cours ou pendante à notre encontre, et il n'existe pas de décision de justice ou d'arbitrage non exécutée à notre encontre ou celle de nos filiales;
- g) que les déclarations et garanties effectuées ou réitérées en application de l'Article 6.12 sont exactes dans tous leurs aspects significatifs ; et
- h) qu'il n'y a eu aucun Changement Significatif Défavorable par rapport à notre situation depuis la date de signature du Contrat.

Au nom et pour le compte de [l'Emprunteur]

Date :

Révision et Conversion de Taux d'Intérêts

Si une Date de Révision/Conversion d'Intérêts a été incluse dans la Notification de Versement pour une Tranche, les stipulations suivantes s'appliqueront.

A. Mécanismes de Révision/Conversion d'Intérêts

Dès la réception d'une Demande de Révision/Conversion d'Intérêts par la Banque, cette dernière devra fournir à l'Emprunteur, pendant une période entre 60 (soixante) et 30 (trente) jours précédant la Date de Révision/Conversion d'Intérêts, une Proposition de Révision/Conversion d'Intérêts indiquant :

- (a) le Taux Fixe et/ou le Spread qui s'appliquerait à la Tranche, ou à la partie indiquée dans la Demande de Révision/Conversion d'Intérêts, en application de l'Article 3.01 ; et
- (b) que ce taux s'appliquera jusqu'à la Date d'Échéance Finale ou jusqu'à une nouvelle Date de Révision/Conversion d'Intérêts, s'il y en a une, et que les intérêts seront payables trimestriellement, semestriellement ou annuellement à terme échu aux Dates de Paiement spécifiées.

L'Emprunteur peut accepter par écrit une Proposition de Révision/Conversion d'Intérêts jusqu'à la date limite qui sera précisée dans la proposition.

Toute modification du Contrat demandée par la Banque en rapport avec ce qui précède devra être formalisée par une convention devant être conclue au plus tard 15 (quinze) jours avant la Date de Révision/Conversion d'Intérêts concernée.

B. Effets d'une Révision/Conversion d'Intérêts

Si l'Emprunteur accepte par écrit un Taux Fixe ou un Spread dans le cadre d'une Proposition de Révision/Conversion d'Intérêts, il devra payer les intérêts courus à la Date de Révision/Conversion d'Intérêts et ultérieurement aux Dates de Paiement indiquées.

Avant la Date de Révision/Conversion d'Intérêts, les stipulations pertinentes du Contrat et de la Notification de Versement s'appliqueront à la Tranche dans sa totalité. A partir de la Date de Révision/Conversion d'Intérêts incluse, les stipulations relatives au nouveau Taux Fixe ou au Spread de la Proposition de Révision/Conversion d'Intérêts s'appliqueront à la Tranche (ou à toute partie de celle-ci) jusqu'à la nouvelle Date de Révision/Conversion d'Intérêts, s'il y en a une, ou jusqu'à la Date d'Échéance Finale.

C. Non-réalisation de la Révision/Conversion d'Intérêts

Si l'Emprunteur ne soumet pas une Demande de Révision/Conversion d'Intérêts ou n'accepte pas, par écrit, la Proposition de Révision/Conversion d'Intérêts pour la Tranche ou si les parties n'ont pas formalisé l'entrée en vigueur de la convention requise par la Banque au titre du paragraphe A ci-avant, l'Emprunteur devra rembourser la Tranche (ou toute partie de celle-ci) à la Date de Révision/Conversion d'Intérêts, sans indemnité. L'Emprunteur devra rembourser, à la Date de Révision/Conversion d'Intérêts, toute partie d'une Tranche qui n'est pas concernée par la Révision/Conversion d'Intérêts.

**Décision du Conseil d'Administration de l'Emprunteur et
preuve de l'autorisation du(des) signataire(s)**

[A compléter]

Statuts du STIF

CODE DES TRANSPORTS

(partie législative)

PREMIERE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES

LIVRE II : LES PRINCIPES DIRECTEURS DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS

TITRE IV : L'ORGANISATION PROPRE A CERTAINES PARTIES DU TERRITOIRE

Chapitre Ier : L'organisation propre à la région Ile-de-France

Section 1 : Le principe d'une autorité organisatrice unique

Article L1241-1

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France est l'autorité organisatrice des services de transports publics réguliers de personnes dans la région Ile-de-France, y compris des services de transports publics réguliers de personnes fluviaux, sous réserve des pouvoirs dévolus à l'Etat en matière de police de la navigation.

Le syndicat peut y organiser des services de transports à la demande.

En outre, il y assure les missions et y développe les services mentionnés aux articles L. 1231-1, L. 1231-8 et L. 1231-14 à L. 1231-16.

Section 2 : Les missions du syndicat des transports d'Ile-de-France

Article L1241-2

I. — En tant qu'autorité organisatrice des services de transports publics réguliers de personnes, le Syndicat des transports d'Ile-de-France a, notamment, pour mission de :

1° Fixer les relations à desservir ;

2° Désigner les exploitants ;

3° Définir les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services ;

4° Veiller à la cohérence des programmes d'investissement, sous réserve des compétences reconnues à SNCF Réseau, à la Régie autonome des transports parisiens en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure et à l'établissement public Société du Grand Paris ;

5° Arrêter la politique tarifaire de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du système de transports correspondant ;

6° Concourir aux actions de prévention de la délinquance et de sécurisation des personnels et des usagers ;

7° Favoriser le transports des personnes à mobilité réduite.

II. — Les responsabilités particulières du Syndicat des transports d'Ile-de-France en matière de transport scolaire figurent aux articles L. 3111-14 à L. 3111-16.

Article L1241-3

Sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, le Syndicat des transports d'Ile-de-France peut déléguer tout ou partie des attributions mentionnées à l'article L. 1241-2, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités territoriales ou à leurs groupements.

Une convention prévoit les conditions de participation des parties au financement de ces services et les aménagements tarifaires applicables.

Les dispositions particulières relatives aux attributions déléguées en matière de transports scolaires aux départements de la région Ile-de-France par le syndicat figurent à l'article L. 3111-15.

Article L1241-4

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France peut assurer la maîtrise d'ouvrage ou désigner le ou les maîtres d'ouvrage de projets d'infrastructures nouvelles destinées au transport public

de voyageurs, dans la limite des compétences reconnues à SNCF Réseau et à l'établissement public Société du Grand Paris.

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Régie autonome des transports parisiens exercent conjointement, dans la limite des compétences reconnues à SNCF Réseau, la maîtrise d'ouvrage des opérations, décidées à partir du 1er janvier 2010, ayant pour objet les aménagements, les extensions ou les prolongements directs, dépendants ou accessoires des lignes, ouvrages ou installations constitutifs de l'infrastructure gérée par la Régie, en application de l'article L. 2142-3 existant à la même date. Le Syndicat des transports d'Ile-de-France s'assure de la faisabilité et de l'opportunité des opérations considérées, en détermine la localisation, le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle et, sans préjudice de la contribution de la régie, en assure le financement. La Régie autonome des transports parisiens choisit le processus selon lequel l'infrastructure et les matériels sont réalisés ou acquis, en assure ou en fait assurer la maîtrise d'œuvre et conclut les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux. Pour chaque opération, une convention précise les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage dont le syndicat assure le suivi et le contrôle d'ensemble.

Section 3 : Les modalités d'exécution des services

Article L1241-5

L'exécution des services mentionnés à l'article L. 1241-1 est assurée dans les conditions définies aux articles 1221-3 et 1221-4.

Ces services sont inscrits au plan régional de transport, établi et tenu à jour par le syndicat, après avis des collectivités et groupements mentionnés à l'article 1241-3 dans des conditions définies par voie réglementaire.

Article L1241-6

I. — L'exécution des services mentionnés à l'article L. 1241-1 qui ont été créés avant le 3 décembre 2009 se poursuit dans le cadre des conventions en cours et conformément aux règles applicables à cette date.

II. — Elle se termine :

1° Pour les services réguliers de transport routier : le 31 décembre 2024, sauf stipulation conventionnelle, antérieure au 9 décembre 2009, manifestant l'accord entre l'autorité organisatrice et l'opérateur et prévoyant expressément une date antérieure ;

2° Pour les services réguliers de transport par tramway : le 31 décembre 2029 ;

3° Pour les autres services réguliers de transport guidé : le 31 décembre 2039 ;

4° Pour les services de transport scolaire, les services de transport à la demande, les services de transport des personnes dont la mobilité est réduite et les services réguliers de transport public fluvial de personnes : à la date d'échéance ou de résiliation des conventions en cours et, en tout état de cause, avant le 31 décembre 2024.

Article L1241-7

L'application des dispositions de l'article L. 1241-6 relatives aux conditions de poursuite et de terminaison des conventions en cours ne donne lieu à versement d'aucune indemnité.

Section 4 : Les règles constitutives du syndicat des transports d'Ile-de-France

Article L1241-8

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France est un établissement public, constitué entre la région Ile-de-France, la ville de Paris, les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, de l'Essonne, des Yvelines, du Val-d'Oise et de Seine-et-Marne, chargé de l'organisation du transport public de personnes en Ile-de-France.

Article L1241-9

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France est administré par un conseil assurant la représentation des collectivités territoriales qui en sont membres, de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Ile-de-France et, enfin, des présidents des établissements publics de coopération intercommunale.

Article L1241-10

I. — Une majorité qualifiée des deux tiers des membres présents ou représentés est requise pour l'adoption des décisions portant sur :

1° Les délégations d'attributions relevant du syndicat.

2° Les modifications de répartition des contributions des membres du syndicat.

II. — Les délibérations à caractère budgétaire ou ayant une incidence budgétaire sont adoptées par le conseil d'administration du syndicat à la majorité absolue de ses membres.

Toutefois, avant le 1er janvier 2013, lorsqu'une délibération ayant pour effet, par la création de mesures nouvelles, d'accroître les charges de fonctionnement du syndicat a été adoptée dans les conditions prévues au premier alinéa du II, un ou plusieurs membres du conseil d'administration représentant au moins une des collectivités membres du syndicat, invoquant l'intérêt majeur de la collectivité qu'ils représentent, peuvent demander à ce qu'elle fasse l'objet d'une seconde délibération. Cette demande doit être confirmée par une délibération de l'assemblée délibérante d'au moins une des collectivités concernées, adoptée à la majorité des deux tiers de ses membres présents ou représentés lors de la prochaine réunion de cette assemblée délibérante qui suit la réunion du conseil d'administration au cours de laquelle la délibération contestée a été adoptée. Il est alors procédé à cette seconde délibération lors de la prochaine réunion du conseil d'administration du syndicat qui suit la réunion de l'assemblée délibérante au cours de laquelle la demande de seconde délibération a été confirmée. Lorsqu'une décision est soumise à seconde délibération en application de deuxième alinéa du II, la majorité des deux tiers des membres présents ou représentés est requise pour son adoption définitive.

Article L1241-11

La région Ile-de-France dispose de la majorité des sièges.

Le syndicat est présidé par le président du conseil régional d'Ile-de-France ou par un élu du conseil régional qu'il désigne parmi les membres du conseil d'administration.

Le représentant de l'Etat dans la région Ile-de-France est entendu à sa demande par le conseil d'administration du syndicat.

Article L1241-12

Le contrôle de légalité et le contrôle budgétaire des actes du Syndicat des transports d'Ile-de-France sont exercés par le représentant de l'Etat dans la région Ile-de-France.

Le syndicat est soumis à la première partie du livre II du code des juridictions financières.

Le comptable du syndicat est un comptable public nommé par l'autorité administrative compétente de l'Etat.

Article L1241-13

Les statuts du Syndicat des transports d'Ile-de-France sont fixés et modifiés par décret en Conseil d'Etat, après avis de la région et des départements d'Ile-de-France donné dans un délai et selon des modalités fixées par voie réglementaire.

Article L1241-14

Les ressources du Syndicat des transports d'Ile-de-France comprennent :

1° Les concours financiers des collectivités territoriales membres du syndicat ;

2° Le produit du versement destiné aux transports perçu à l'intérieur de la région Ile-de-France et mentionné aux articles L. 2531-2 et suivants du code général des collectivités territoriales ;

3° La part du produit des amendes de police relatives à la circulation routière, dans les conditions définies par l'article L. 2334-24 du même code ;

3° bis Une part, fixée par décret en Conseil d'Etat, dans la limite de la moitié du produit des forfaits de post-stationnement prévus à l'article L. 2333-87 dudit code et perçus dans la région d'Ile-de-France. La somme de cette ressource et de la ressource perçue en application du 3° du présent article est au moins égale à celle perçue en 2012 par le Syndicat des transports d'Ile-de-France en application du même 3° ;

4° Toutes autres contributions, subventions ou avances qui lui sont apportées par l'Etat, par les collectivités publiques ou par tout organisme public ou privé, notamment pour la mise en œuvre de politiques d'aide à l'usage des transports collectifs au bénéfice de catégories particulières d'usagers ;

- 5° Les produits de son domaine ;
- 6° Les redevances pour services rendus et produits divers ;
- 7° Une dotation forfaitaire indexée de l'Etat, correspondant à la moyenne des dépenses actualisées exposées par l'Etat entre le 1er janvier 2002 et le 31 décembre 2004, au titre des transports scolaires, des bourses de fréquentation scolaire, du financement des frais de premier établissement des services de transport réservés aux élèves, des frais de transport des élèves des écoles maternelles en zone rurale, du transport des élèves et étudiants gravement handicapés et des tarifications spécifiques consenties aux élèves et aux étudiants dans les conditions prévues par les articles L. 1614-1 à L. 1614-3 du code général des collectivités territoriales ;
- 8° Le produit des emprunts ;
- 9° Les versements au titre du Fonds de compensation pour la taxe sur la valeur ajoutée ;
- 10° Les contributions prévues au dernier alinéa du II de l'article 21 de la loi n° 2010-597 du juin 2010 relative au Grand Paris ;
- 11° Le produit de la taxe prévue au dernier alinéa du I de l'article 1635 ter A du code général des impôts ;
- 12° Le produit de la contribution locale temporaire mentionnée à l'article L. 2124-1 du présent code.

Article L1241-15

Les charges résultant pour les collectivités publiques de l'exploitation des services de transport sont réparties entre les membres du Syndicat des transports d'Ile-de-France dans des conditions fixées par ses statuts.

Cette répartition peut être modifiée selon les règles de prise de décision prévues à l'article L. 1241-10.

Ces contributions ont le caractère de dépenses obligatoires.

Article L1241-16

I. — Le montant de la contribution versée chaque année par l'Etat à la région Ile-de-France, à titre de compensation des charges résultant de son entrée dans le Syndicat des transports d'Ile-de-France, est égal au double de la contribution qu'elle a versée au titre du premier semestre 2005.

II. — Les charges supplémentaires résultant de l'extension des missions du syndicat opérée le 1er juillet 2005 sont compensées, chaque année, par l'Etat au bénéfice des collectivités territoriales intéressées dans les conditions prévues par les articles L. 1614-1 à L. 1614-3 du code général des collectivités territoriales.

III. — Le montant de la compensation prévue par le I est pris en compte pour le calcul de la compensation prévue par le II.

Article L1241-17

Par dérogation aux dispositions de l'article L. 1618-2 du code général des collectivités territoriales, le Syndicat des transports d'Ile-de-France peut placer en valeurs d'Etat ou en valeurs garanties par l'Etat les fonds provenant des ressources mentionnées aux 2° et 3° de l'article L. 1241-14.

Article L1241-18

L'incidence financière des modifications de structure du barème des redevances d'infrastructures dues par SNCF Mobilités à SNCF Réseau au titre des services régionaux de transport de personnes en Ile-de-France organisés en 2004 par le Syndicat des transports d'Ile-de-France est compensée par l'Etat aux collectivités territoriales intéressées à proportion de leur participation respective au Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Article L1241-19

Les conditions d'enregistrement des conventions passées par le Syndicat des transports d'Ile-de-France pour la réalisation de ses missions sont définies par l'article 1038 du code général des impôts.

Article L1241-20

Les modalités d'application du présent chapitre, notamment celles des 5° et 6° de l'article L. 1241-14, sont fixées par un décret en Conseil d'Etat.

CODE DES TRANSPORTS
(partie réglementaire)

PREMIÈRE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES

LIVRE II : LES PRINCIPES DIRECTEURS DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS

TITRE IV : L'ORGANISATION PROPRE À CERTAINES PARTIES DU TERRITOIRE

Chapitre Ier : L'organisation propre à la région Ile-de-France

Section 1 : Le Syndicat des transports d'Ile-de-France

Sous-section 1 : Organisation du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Article R1241-1

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France est un établissement public à caractère administratif.

L'avis de la région et des départements d'Ile-de-France sur le projet de statut de l'établissement mentionné à l'article L. 1241-13 est réputé donné à défaut de délibération du conseil général ou du conseil régional dans les deux mois de sa saisine.

Article R1241-2

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France est administré par un conseil de vingt-neuf membres, comprenant :

- 1° Quinze représentants élus parmi ses membres par le conseil régional d'Ile-de-France ;
- 2° Cinq représentants élus parmi ses membres par le conseil de Paris ;
- 3° Sept représentants, à raison d'un par département, élus parmi leurs membres respectivement par les conseils généraux des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, de l'Essonne, des Yvelines, du Val-d'Oise et de Seine-et-Marne ;
- 4° Un représentant de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Ile-de-France, désigné par la chambre ;
- 5° Un représentant des présidents d'établissements publics de coopération intercommunale d'Ile-de-France élu en son sein par le collège des présidents d'établissements publics de coopération intercommunale d'Ile-de-France au scrutin majoritaire à deux tours selon les modalités fixées par les articles R. 1241-3 et R. 1241-4.

Le comité des partenaires du transport public prévu par l'article D. 1241-67 désigne un de ses membres pour participer à titre consultatif au conseil du syndicat.

Article R1241-3

L'élection du représentant des présidents d'établissements publics de coopération intercommunale est organisée par le préfet de la région Ile-de-France qui arrête la liste des électeurs.

L'élection a lieu par correspondance. Les frais d'organisation sont à la charge du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Les bulletins de vote sont adressés ou déposés à la préfecture de région selon les modalités fixées par l'arrêté prévu à l'alinéa précédent.

Les candidatures sont déposées à la préfecture de la région Ile-de-France, préfecture de Paris, à une date fixée, après avis du directeur général de l'établissement, par arrêté du préfet de la région Ile-de-France. Celui-ci publie la liste des candidats.

Chaque bulletin de vote est mis sous double enveloppe. L'enveloppe intérieure ne comporte aucune mention ni signe distinctif. L'enveloppe extérieure porte la mention : " Election du représentant des présidents d'établissements publics de coopération intercommunale au conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France ", l'indication du nom de l'intéressé et de sa qualité et sa signature.

Les votes sont recensés par le préfet de la région Ile-de-France ou son représentant.

Les résultats sont proclamés, affichés et publiés par le préfet de la région Ile-de-France. Ils peuvent être contestés devant le tribunal administratif, dans les dix jours qui suivent leur proclamation, par tout électeur, par tout candidat et par le préfet.

Article R1241-4

En cas de renouvellement général des conseils municipaux, le représentant des présidents d'établissements publics de coopération intercommunale d'Ile-de-France est élu dans les quatre mois suivant le renouvellement général.

Le collège des présidents d'établissements publics de coopération intercommunale d'Ile-de-France élit en son sein, en même temps que le représentant des présidents, un suppléant appelé à remplacer ce dernier lorsque, pour quelque cause que ce soit, son siège de membre du conseil devient vacant.

Article R1241-5

Le mandat des membres du conseil est lié à celui de l'assemblée délibérante qui les a élus.

Les membres qui cessent de faire partie du conseil par décès, par démission ou pour toute autre cause sont remplacés dans les formes prescrites pour leur élection ou leur désignation. Le mandat des nouveaux membres expire à la date à laquelle aurait normalement pris fin celui de leurs prédécesseurs.

Cessent de plein droit de faire partie du conseil les membres qui n'exercent plus les fonctions en raison desquelles ils avaient été élus ou désignés.

Tout membre du conseil peut donner, par écrit, mandat à un autre membre du conseil de le représenter à une séance du conseil.

Chaque membre du conseil ne peut disposer, au cours d'une même séance, que d'un seul mandat reçu en application du quatrième alinéa.

Article R1241-6

A l'exception de la représentation du syndicat au conseil de surveillance de la SNCF ainsi qu'au conseil d'administration de SNCF Réseau, les membres du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France ne peuvent prendre ou conserver aucun intérêt, occuper aucune fonction dans les entreprises exploitant des réseaux de transport de personnes en Ile-de-France ou dans les entreprises traitant avec lesdites entreprises pour des marchés de travaux, de fournitures ou de services ainsi que dans les établissements publics gestionnaires d'infrastructures de transport. Ils ne peuvent prêter leur concours à titre onéreux à ces entreprises ou établissements.

Article R1241-7

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France est présidé par le président du conseil régional d'Ile-de-France ou par un élu du conseil régional désigné par le président du conseil régional parmi les membres du conseil du syndicat.

Quatre vice-présidents sont élus par le conseil parmi ses membres :

1° Un vice-président parmi les représentants du conseil régional d'Ile-de-France ;

2° Un vice-président parmi les représentants du conseil de Paris ;

3° Un vice-président parmi les représentants des conseils généraux des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ;

4° Un vice-président parmi les représentants des conseils généraux de Seine-et-Marne, des Yvelines, de l'Essonne et du Val-d'Oise.

En cas d'absence ou d'empêchement du président, le conseil est présidé par le vice-président élu parmi les représentants de la région.

Article R1241-8

Le bureau est constitué du président, des quatre vice-présidents, des présidents des commissions techniques mentionnées au troisième alinéa, du représentant de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Ile-de-France et du représentant du collège des présidents d'établissements publics de coopération intercommunale d'Ile-de-France.

Le bureau se réunit à la demande du président et au moins une fois avant chaque séance du conseil. Il se réunit également si un tiers de ses membres le demande.

Les affaires relevant de la compétence du conseil peuvent, préalablement à la délibération du conseil, être soumises par le bureau à l'avis de commissions techniques composées de membres du conseil désignés par le conseil en son sein. Chaque commission technique est présidée par un membre élu en son sein par le conseil.

Les membres du conseil désignés pour siéger dans ces commissions peuvent s'y faire représenter par un suppléant qu'ils désignent.

Les modalités d'organisation et de fonctionnement du bureau et des commissions sont précisées par le règlement intérieur de l'établissement.

Article R1241-9

Le conseil règle par ses délibérations les affaires de l'établissement.

Il adopte dans les trois mois suivant sa première installation un règlement intérieur.

Le conseil du syndicat peut déléguer certaines de ses attributions au directeur général.

Toutefois, ne peuvent pas être déléguées et doivent faire l'objet de décisions du conseil :

- 1° Les décisions relatives au vote du budget et à l'approbation du compte financier ;
- 2° Les décisions relatives à la modification de la répartition des contributions entre les collectivités territoriales membres du syndicat ;
- 3° L'approbation du tableau des effectifs et ses modifications ;
- 4° L'approbation des conventions passées avec les transporteurs en application des articles R. 1241-22 à R. 1241-24 ;
- 5° L'approbation des décisions de délégation prévues par le premier alinéa de l'article L. 1241-3 ;
- 6° La définition de la politique tarifaire et l'approbation de ses principales orientations ;
- 7° La définition des catégories d'opérations qui font l'objet d'un schéma de principe et d'un avant-projet ;
- 8° La définition du contenu type des dossiers de schéma de principe et d'avant-projet ;
- 9° L'approbation des schémas de principe et des avant-projets d'infrastructures nouvelles et d'extension de lignes existantes ;
- 10° La décision d'élaboration et de révision du plan de déplacements urbains de la région Ile-de-France ;
- 11° La désignation, s'il y a lieu, des maîtres d'ouvrage des projets d'investissement ;
- 12° L'approbation des dossiers destinés à la concertation préalable prévue par l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme, à la Commission nationale du débat public et à l'enquête publique des aménagements, ouvrages ou travaux ;
- 13° L'approbation des contrats, emprunts, marchés, conventions et mandats d'un montant supérieur à un seuil qu'il fixe ;
- 14° L'approbation des décisions de classement ou de déclassement des biens de son domaine public au-dessus d'un seuil qu'il fixe ;
- 15° L'approbation des décisions de prise à bail, de cession de bail, de transfert de gestion, d'acquisition et d'aliénation de tous biens immobiliers ou mobiliers, ainsi que d'occupation ou de sous-occupation domaniale, lorsque le montant de l'opération sur laquelle porte la décision, le cas échéant annualisé, est supérieur à un seuil qu'il fixe ;
- 16° L'approbation des transactions d'un montant supérieur à un seuil qu'il fixe ;
- 17° La fixation des taux du versement prévu par les articles L. 2531-2 et suivants du code général des collectivités territoriales ;
- 18° L'attribution de subventions à des projets d'investissement ou d'acquisition de matériels roulants dont le montant dépasse un seuil qu'il fixe ;
- 19° La fixation du siège du syndicat.

Le conseil peut déléguer aux commissions prévues par l'article R. 1241-8 certaines décisions relatives à l'attribution de subventions à des projets d'investissement dont le montant ne dépasse pas un seuil qu'il fixe. Les commissions ne peuvent prendre de décisions qu'à l'unanimité de leurs membres présents.

Article R1241-10

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France se réunit sur la convocation de son président aussi souvent que la bonne marche de l'établissement l'exige, et au moins six fois par an. Sa convocation est de droit lorsqu'elle est demandée par un tiers au moins des membres du conseil.

Le président du conseil du syndicat arrête l'ordre du jour des séances du conseil, après avis du bureau, et dirige les débats.

L'ordre du jour doit être porté à la connaissance des membres du conseil, dix jours au moins avant une séance. Ce délai peut être réduit à cinq jours en cas d'urgence. L'inscription d'une question à l'ordre du jour est de droit lorsqu'elle est demandée par un tiers au moins des membres du conseil ou, en cas d'urgence, par le président.

Article R1241-11

Sous réserve des dispositions de l'article L. 1241-10, les décisions du conseil sont prises à la majorité absolue des suffrages exprimés par les membres présents ou représentés.

En cas de partage égal des voix, la voix du président de séance est prépondérante.
Le conseil ne peut délibérer valablement que si la moitié au moins de ses membres participent à la séance ou y sont représentés.
Si le quorum n'est pas atteint, le conseil se réunit de plein droit trois jours plus tard sur le même ordre du jour. Les décisions sont alors valables quel que soit le nombre des membres présents ou représentés, dès lors qu'elles sont prises à la majorité absolue, ou à la majorité qualifiée lorsqu'elle est requise, des suffrages exprimés par les membres présents ou représentés.
Les délibérations font l'objet de procès-verbaux dont le texte est arrêté par le président de séance et soumis à l'approbation du conseil.
Le conseil peut entendre toute personne dont l'audition est jugée utile par le président.
Les séances du conseil ne sont pas publiques, sauf décision contraire du président du conseil.

Article R1241-12

Le directeur général est nommé par le président du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France après avis du conseil. Il est mis fin à ses fonctions dans les mêmes conditions.
Le directeur général ou son représentant assiste avec voix consultative aux séances du conseil ainsi qu'aux réunions des commissions et du bureau.
Le directeur général prépare et exécute les décisions du conseil du syndicat. Il assure la direction de l'établissement. Il a autorité sur l'ensemble du personnel. Il recrute, nomme et révoque le personnel, à l'exception de l'agent comptable. Il représente le syndicat en justice et dans tous les actes de la vie civile. Il exerce les fonctions d'ordonnateur de l'établissement public. Il est la personne responsable des marchés de l'établissement. Il peut conclure des transactions au nom de l'établissement, dans les limites prévues par le 16° de l'article R. 1241-9.
Sur délégation du conseil du syndicat et dans les limites fixées par celui-ci, le directeur général peut prendre toute décision relative à la réalisation et à la gestion des emprunts.
Sur délégation du conseil du syndicat, le directeur général peut prendre certaines décisions relatives à l'inscription au plan régional de transport ou aux modifications ou suppressions d'inscription en l'absence d'opposition sur la décision à prendre d'un ou plusieurs membres de la commission mentionnée à l'article R. 1241-16. Il peut, même en cas d'accord unanime des membres de cette commission, décider le renvoi de l'affaire devant le conseil pour y être statué.
Il rend compte au conseil des décisions qu'il a prises par délégation de ce dernier et notamment des transactions qu'il a passées. Le directeur général peut, sous sa responsabilité, déléguer sa signature à un ou plusieurs agents du syndicat ou à un ou plusieurs des agents des services de l'Etat mis à disposition de l'établissement.

Article R1241-12-1

Le dispositif des délibérations du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France ainsi que les actes de son directeur général, à caractère réglementaire, sont publiés dans un recueil des actes administratifs du syndicat.

Article R1241-13

L'agent comptable est nommé par arrêté du ministre chargé du budget. Il a la qualité de comptable public.
Le régime indemnitaire de l'agent comptable est celui prévu pour les agents de l'Etat par le décret n° 73-899 du 10 mai 1973 relatif aux indemnités de caisse et de responsabilité allouées aux agents comptables des services de l'Etat dotés d'un budget annexe et aux agents comptables des établissements publics nationaux. Les règles de cautionnement de l'agent comptable sont celles fixées par le décret n° 64-685 du 2 juillet 1964 relatif à la constitution et à la libération du cautionnement exigé des agents comptables publics.

Article R1241-14

Les agents recrutés par le syndicat à compter du 1er juillet 2005 sont soumis aux dispositions applicables aux agents des syndicats mixtes mentionnés aux articles L. 5721-1 et suivants du code général des collectivités territoriales.

Sous-section 2 : Attributions et délégations d'attributions du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Article R1241-15

Le syndicat exerce les missions qui lui sont confiées par les dispositions des articles L. 1241-1 à L. 1241-4 selon les modalités précisées par la présente sous-section.

Les services mentionnés par les articles L. 1241-1, L. 1241-2 et L. 1241-3 comprennent :

1° Les services réguliers, qui sont des services offerts à la place dont les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance ;

2° Les services publics à la demande de transport routier de personnes définis à l'article 26 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes et au troisième alinéa de l'article 1er du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

3° Les transports scolaires définis à l'article R. 213-3 du code de l'éducation et au quatrième alinéa de l'article 1er du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France.

Les services publics réguliers et les services publics à la demande de transport routier de personnes peuvent être organisés en faveur de catégories particulières d'usagers.

Article R1241-16

Le syndicat élabore et tient à jour un plan régional de transport, préparé par une commission technique constituée dans les conditions prévues à l'article R. 1241-8, qui définit les services de transports publics de personnes réguliers et à la demande, les services de transport scolaire et les services de transport public fluvial régulier de personnes qu'il organise en application des articles L. 1241-1 et L. 1241-2.

Le syndicat inscrit chacun de ces services au plan régional de transport en précisant sa consistance. Les décisions de modification ou de suppression des services inscrits au plan suivent le même régime. Le syndicat peut déléguer l'inscription au plan régional de transport aux autorités mentionnées à l'article R. 1241-38. Celles-ci mettent à jour le plan régional de transport conformément aux dispositions de l'article R. 1241-39.

Le syndicat s'assure de la cohérence et veille à la coordination de l'ensemble des services inscrits au plan régional de transport.

Article R1241-17

Les services organisés par le syndicat ou les autorités organisatrices de proximité ne peuvent être exploités s'ils ne sont pas inscrits au plan régional de transport.

Pour les services routiers créés avant le 3 décembre 2009, les entreprises inscrites au plan de transport à cette date y demeurent répertoriées comme en étant titulaires jusqu'aux échéances fixées en application de l'article L. 1241-6. Il ne peut être mis fin prématurément au bénéfice de cette inscription que dans les cas suivants :

1° Renonciation de l'entreprise ;

2° Suppression du service ;

3° Radiation de l'entreprise du registre prévu à l'article L. 1421-1.

Article R1241-18

Sans préjudice des dispositions de l'article R. 1241-19, les projets de modification du plan qui les concernent sont transmis aux collectivités territoriales et aux groupements de collectivités mentionnés à l'article L. 1241-3 qui disposent d'un délai d'un mois pour faire connaître leur avis. A réception de l'ensemble des avis ou à l'expiration du délai susmentionné, le projet, éventuellement amendé pour tenir compte des avis recueillis, est adopté par l'autorité compétente.

Par dérogation à la disposition précédente, les modifications mineures, dûment motivées, font l'objet d'une simple information des collectivités territoriales et des groupements de collectivités concernés.

Article R1241-19

Lorsqu'un service régulier ou à la demande de transport routier est situé pour la plus grande partie de son parcours en Ile-de-France, et avec l'accord préalable des autorités

organisatrices intéressées par la partie du service extérieure à la région, le syndicat peut inscrire l'ensemble du service au plan régional de transport.

Article R1241-20

La création ou la modification, par des autorités organisatrices situées hors de l'Ile-de-France, de dessertes locales situées dans le périmètre de cette région et relevant de services de transports routiers réguliers ou à la demande est soumise à l'accord préalable du syndicat.

Article R1241-21

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France conclut avec les transporteurs des conventions conformément aux dispositions des articles R. 1241-22, R. 1241-23, R. 1241-24, R. 1241-26 et 6 quater du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France. Ces conventions peuvent prévoir l'octroi, sur les fonds du Syndicat des transports d'Ile-de-France, pour certaines relations nommément désignées et pour une durée limitée, de financements aux entreprises exploitantes.

Article R1241-22

Une convention pluriannuelle passée entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Régie autonome des transports parisiens précise la consistance et la qualité du service attendu de la régie ainsi que les conditions d'exploitation de ses réseaux. Elle précise, en outre, les modalités de détermination du financement apporté par le Syndicat des transports d'Ile-de-France à la régie, en tenant compte notamment des obligations tarifaires résultant de l'application des dispositions des articles R. 1241-27 et R. 1241-28 ainsi que de la réalisation des objectifs de qualité du service assignés.

La régie transmet au Syndicat des transports d'Ile-de-France ses états prévisionnels de recettes et de dépenses et ses comptes d'exploitation.

Article R1241-23

Une convention pluriannuelle passée entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Société nationale des chemins de fer français précise la consistance et la qualité du service attendu de la société nationale ainsi que les conditions d'exploitation de ses réseaux, au titre de ses activités de transport de voyageurs en Ile-de-France. Elle précise, en outre, les modalités de détermination du financement apporté par le Syndicat des transports d'Ile-de-France à la Société nationale des chemins de fer français, en tenant compte notamment des obligations tarifaires résultant de l'application des dispositions des articles R. 1241-27 et R. 1241-28 ainsi que de la réalisation des objectifs de qualité du service assignés.

La Société nationale des chemins de fer français établit un compte spécifique à ses activités de transport de voyageurs en Ile-de-France. Elle transmet au Syndicat des transports d'Ile-de-France les états prévisionnels de dépenses et de recettes et les comptes d'exploitation correspondants.

Article R1241-24

Des conventions pluriannuelles passées entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et les transporteurs autres que la Régie autonome des transports parisiens et la Société nationale des chemins de fer français précisent la consistance et la qualité du service attendu des transporteurs ainsi que les conditions d'exploitation de leurs lignes ou de leurs réseaux. Elles fixent, en outre, les contributions apportées par le Syndicat des transports d'Ile-de-France aux transporteurs compte tenu des engagements tarifaires qui leur sont applicables ainsi que de la réalisation des objectifs de qualité du service assignés.

Article R1241-25

En l'absence de la convention prévue par les articles R. 1241-22 et R. 1241-23, le Syndicat des transports d'Ile-de-France alloue à la Régie autonome des transports parisiens et à la Société nationale des chemins de fer français une contribution forfaitaire provisionnelle déterminée en tenant compte notamment de celle versée l'année précédente et de l'évolution de la consistance du service décidée par le Syndicat des transports d'Ile-de-France. Cette contribution est versée mensuellement, sur la base du douzième de la somme allouée.

Article R1241-26

Les conventions à durée déterminée passées par le Syndicat des transports d'Ile-de-France ou par les collectivités ou leurs groupements mentionnés à l'article L. 1241-3 pour l'exécution des services de transport réguliers et à la demande, des services de transport de personnes à mobilité réduite ainsi que des transports publics fluviaux réguliers de personnes fixent la consistance générale et les conditions de fonctionnement et de financement du service. Elles comportent des stipulations relatives au contrôle de l'utilisation des fonds publics engagés ou garantis par la personne publique contractante.

Article R1241-27

Les tarifs des services de transports publics réguliers et à la demande, des services de transport de personnes à mobilité réduite et des transports publics fluviaux réguliers de personnes sont fixés ou homologués par le Syndicat des transports d'Ile-de-France conformément à la convention passée entre le syndicat ou l'autorité organisatrice de proximité et l'entreprise de transport, et dans le respect des principes de tarification arrêtés par le syndicat conformément aux dispositions du 6° de l'article R. 1241-9.

Article R1241-28

La Régie autonome des transports parisiens et la Société nationale des chemins de fer français sont remboursées des pertes de recettes résultant pour elles des tarifs réduits qui leur sont imposés.

Article R1241-29

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France participe à la mise en œuvre des politiques d'aide à l'usage des transports collectifs. A cette fin, il peut coordonner l'intervention des collectivités publiques, mettre en place pour leur compte des aides spécifiques au bénéfice de certaines catégories d'usagers et participer directement au financement de ces mesures.

Article R1241-30

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France veille à la cohérence des plans d'investissements concernant les services de transports publics de personnes en Ile-de-France et assure leur coordination. A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

Article R1241-31

Parmi les projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, le Syndicat des transports d'Ile-de-France détermine les projets qu'il soumet à son approbation et qui font l'objet d'un schéma de principe et d'un avant-projet tels que définis ci-dessous.

Lorsque ces projets donnent lieu à la concertation préalable prévue par l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme, à la saisine de la Commission nationale du débat public prévue par l'article L. 121-2 du code de l'environnement ou à l'ouverture de l'enquête publique préalable à la réalisation de projets d'aménagements, d'ouvrages ou de travaux, les dossiers relatifs à ces procédures sont soumis à l'approbation du syndicat avant le lancement de la concertation ou de l'enquête ou la saisine de la Commission nationale du débat public.

Le schéma de principe expose les objectifs généraux de l'opération et décrit de façon sommaire le projet proposé, avec les variantes envisagées. Il présente le service attendu et ses principes d'exploitation avec une estimation des coûts d'investissement et de fonctionnement et une première évaluation économique, sociale et environnementale.

L'avant-projet présente une description plus détaillée des caractéristiques du projet et en fixe le coût, à partir duquel est élaborée une convention qui établit les obligations des parties qui contribuent au financement du projet. L'avant-projet et la convention de financement sont approuvés par le syndicat avant tout commencement d'exécution des travaux.

Le syndicat détermine le contenu type des dossiers soumis à son approbation.

Le syndicat élabore lui-même ou fait élaborer les schémas de principe. L'avant-projet est élaboré par le maître d'ouvrage.

Article R1241-32

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France peut assurer la maîtrise d'ouvrage ou désigner le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinées au transport public de personnes, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, sans préjudice des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France.

Le syndicat peut être bénéficiaire des emplacements réservés figurant dans un plan local d'urbanisme et mentionnés au V de l'article L. 123-1-5 du code de l'urbanisme.

Pour l'exercice de ses missions, le syndicat peut bénéficier de la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Article R1241-33

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France peut participer, par voie de subvention, à la réalisation des projets d'infrastructures nouvelles de transport public de personnes, d'extension et d'aménagement de lignes existantes ainsi que, d'une façon générale, à la réalisation des investissements contribuant à l'amélioration des transports publics de personnes.

Article R1241-34

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France peut créer et exploiter soit directement, soit en passant des conventions, des parcs de stationnement d'intérêt régional qui sont situés à l'extérieur de Paris, à proximité immédiate d'une station de transport de personnes.

Article R1241-35

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France peut subordonner le maintien ou la création de dessertes déficitaires, sur la demande des collectivités territoriales ou de leurs groupements, au versement au transporteur de subventions par ces collectivités. Les versements font l'objet de conventions communiquées au syndicat.

Article R1241-36

Une partie des ressources provenant du versement mentionné à l'article L. 2531-5 du code général des collectivités territoriales peut être affectée à des dépenses d'exploitation d'ouvrages et d'équipements destinés au transport tels que des gares routières, des parcs relais et des centres d'échange assurant des correspondances entre différents modes de transport ou des infrastructures de transport collectif en mode routier ou guidé. Ces ouvrages et équipements doivent être mentionnés au plan de déplacements urbains d'Ile-de-France. Ces participations, éventuellement renouvelables, font l'objet de conventions d'une durée limitée entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et les gestionnaires concernés.

Article R1241-37

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France est bénéficiaire d'une part du produit des amendes de police relatives à la circulation routière dans les conditions prévues par les dispositions des articles R. 2334-10, R. 4414-1 et R. 4414-2 du code général des collectivités territoriales.

Article R1241-38

Les autorités organisatrices de proximité sont constituées de collectivités territoriales ou de leurs groupements auxquels le Syndicat des transports d'Ile-de-France a délégué tout ou partie de ses attributions sur un territoire ou pour des services définis d'un commun accord entre les parties, dans les conditions prévues par le I de l'article L. 1241-10.

Le conseil du syndicat arrête les modalités et l'étendue de la délégation à une autorité organisatrice de proximité de tout ou partie de ses attributions dans le cadre de la convention prévue par l'article L. 1241-3.

Article R1241-39

Quand elle est déléguée par le syndicat, l'inscription au plan régional de transport et la mise à jour du plan sont réalisées par l'autorité organisatrice de proximité conformément aux dispositions de l'article R. 1241-18. L'autorité organisatrice de proximité informe le syndicat de l'engagement de la procédure de recueil des avis. L'inscription du service et la mise à jour du plan prennent effet à compter de la date de réception de l'accord du syndicat ou à l'expiration du délai d'un mois à compter de la notification de la décision de l'autorité organisatrice de proximité si le syndicat n'a pas fait opposition dans ce délai.

En cas de désaccord entre autorités organisatrices de proximité portant sur l'inscription, la modification ou la suppression d'un service les concernant au plan régional de transport, la décision correspondante relève de la seule compétence du syndicat saisi par la partie la plus diligente. Le syndicat se prononce dans un délai qui n'excède pas trois mois.

Article R1241-40

Des conventions pluriannuelles passées entre l'autorité organisatrice de proximité et les transporteurs inscrits au plan régional de transport fixent la consistance et la qualité du service rendu ainsi que les conditions d'exploitation de leurs lignes ou de leur réseau. Elles fixent en outre les contributions apportées aux transporteurs compte tenu des engagements tarifaires qui leur sont applicables et des objectifs de qualité de service assignés.

Article R1241-41

Pour des motifs d'intérêt général, le syndicat ou une autorité organisatrice de proximité peut décider de supprimer ou de modifier un service de transport routier créé avant le 3 décembre 2009 dans les conditions prévues respectivement aux articles R. 1241-9 et R. 1241-39 impliquant sa radiation du plan régional de transport. L'exploitant est alors préalablement consulté et son avis, qui peut notamment comporter son évaluation des conséquences financières du projet, porté à la connaissance du syndicat ou de l'autorité organisatrice de proximité avant toute décision. L'avis est réputé donné en l'absence de réponse dans le délai de deux mois.

Article R1241-42

Dans les cas de modification ou de suppression mentionnés à l'article R. 1241-41, l'exploitant reçoit du syndicat ou de l'autorité organisatrice de proximité une compensation dès lors qu'il subit une perte d'exploitation.

L'exploitant reçoit cette compensation sous forme d'une attribution d'activité dans les limites définies par les dispositions de l'article R. 1241-43 ou, à défaut, lorsque celle-ci s'avère insuffisante, sous forme d'attribution d'une indemnité calculée conformément aux dispositions de l'article R. 1241-44.

Les modalités de la compensation sont arrêtées par les parties dans le cadre de leurs relations contractuelles.

Article R1241-43

La compensation en activité prend la forme d'une modification à caractère limitée d'un ou plusieurs services créés avant le 3 décembre 2009 en privilégiant celui ou ceux situés à proximité du service modifié ou supprimé en application de l'article R. 1241-41.

Article R1241-44

L'indemnité compensatrice mentionnée à l'article R. 1241-42 est calculée en fonction de la période restant à courir en application des dispositions de l'article L. 1241-6 en tenant compte :

1° Des frais et de la valeur nette comptable, nette des subventions reçues, des investissements utilement engagés pour l'exécution jusqu'au terme légalement prévu du service supprimé ou modifié qui ne seraient ni réaffectés par l'autorité organisatrice à d'autres services attribués à l'exploitant avant le 3 décembre 2009 ni réutilisés par ce dernier pour d'autres activités de transport dont il assure l'exécution ;

2° De la perte de bénéfice escompté de l'exécution du service supprimé ou modifié ;

3° Des autres préjudices pouvant résulter directement de la suppression ou de la modification ;

4° Le cas échéant, de la compensation reçue sous forme d'attribution d'activité en application de l'article R. 1241-43.

En cas de désaccord sur le montant de l'indemnité, il est fait recours à l'expertise contradictoire d'un tiers conjointement désigné par le syndicat ou l'autorité organisatrice de proximité et l'exploitant.

Article R1241-45

Ne sont pas constitutives de nouveaux services les modernisations ou les modifications, à caractère limité, notamment consécutives à la mise en œuvre d'un autre mode de transport tel qu'un mode ferré ou guidé, d'une ou de plusieurs lignes du réseau d'autobus inscrites au plan régional de transport avant le 3 décembre 2009.

Sous-section 3 : Dispositions budgétaires et comptables

Article R1241-46

Les charges mentionnées à l'article L. 1241-15, notamment celles qui résultent des obligations tarifaires imposées aux transporteurs, sont réparties entre la région Ile-de-France et les autres collectivités territoriales membres du Syndicat des transports d'Ile-de-France selon les quotités suivantes :

- 1° Région Ile-de-France : 51,000 % ;
- 2° Ville de Paris : 30,380 % ;
- 3° Département des Hauts-de-Seine : 7,742 % ;
- 4° Département de la Seine-Saint-Denis : 3,749 % ;
- 5° Département du Val-de-Marne : 3,014 % ;
- 6° Département des Yvelines : 1,593 % ;
- 7° Département de l'Essonne : 0,980 % ;
- 8° Département du Val-d'Oise : 0,907 % ;
- 9° Département de Seine-et-Marne : 0,637 %.

Les concours financiers correspondants sont versés au syndicat.

La quotité de la région Ile-de-France ne peut être inférieure à 51 %.

Article R1241-47

Les propositions de modification des quotités mentionnées à l'article R. 1241-46 sont transmises aux collectivités territoriales membres du Syndicat des transports d'Ile-de-France au moins deux mois avant la date prévue pour la délibération du conseil.

Ces propositions sont également soumises à l'avis d'une commission technique en charge des questions économiques et tarifaires, instituée dans les conditions prévues par l'article R. 1241-8.

Le règlement intérieur précise les conditions d'adoption des délibérations du conseil emportant modification des quotités des contributions des collectivités territoriales membres du syndicat et fixe le contenu de l'étude d'impact qui doit être jointe au projet de délibération.

La délibération susmentionnée doit être prise, le cas échéant, avant le 1er novembre de l'année en cours pour être applicable à compter du 1er janvier de l'exercice suivant.

Article R1241-48

Le budget du Syndicat des transports d'Ile-de-France comprend en dépenses notamment :

- 1° Les frais de fonctionnement du syndicat ;
- 2° Les participations prévues par l'article R. 1241-36 ;
- 3° Les subventions et les charges liées aux projets d'investissement ;
- 4° Les dépenses correspondant aux politiques d'aide à l'usage des transports collectifs au bénéfice de certaines catégories d'usagers en application de l'article R. 1241-29 ;
- 5° Les contributions aux collectivités ou à leurs groupements mentionnés à l'article L. 1241-3 ;
- 6° Les financements versés aux entreprises de transport public de personnes dans le cadre des conventions prévues par les articles R. 1241-22, R. 1241-23, R. 1241-24, R. 1241-26 et l'article 6 quater du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- 7° Les autres subventions versées aux entreprises de transport de personnes dans le cadre d'opérations spécifiques faisant l'objet de conventions ;
- 8° L'annuité de la dette en capital et intérêts ;
- 9° Les dotations aux amortissements et aux provisions.

Article R1241-49

Le budget du Syndicat des transports d'Ile-de-France est établi en section de fonctionnement et en section d'investissement, tant en recettes qu'en dépenses. Il est divisé en chapitres et

articles dans les conditions qui sont fixées par arrêté conjoint du ministre chargé des collectivités territoriales et du ministre chargé du budget.

Les crédits sont votés par chapitres et, si le conseil du syndicat en décide ainsi, par articles. Toutefois, hors le cas où le conseil du syndicat a décidé que les crédits sont spécialisés par articles, le directeur général peut effectuer des virements d'article à article à l'intérieur du même chapitre.

De même, le budget du syndicat est assorti d'annexes relatives à la situation financière et aux engagements financiers du syndicat définis par arrêté conjoint du ministre chargé des collectivités territoriales et du ministre chargé du budget.

Article R1241-50

Un débat a lieu au conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France sur les orientations générales du budget, dans un délai de dix semaines précédant l'examen de celui-ci et dans les conditions fixées par le règlement intérieur prévu par l'article R. 1241-9.

Le budget du syndicat et le tableau des effectifs annexé sont présentés par le directeur général au conseil qui en délibère au plus tard le 31 décembre de l'année précédant celle pour laquelle ils sont établis.

Les modifications du budget en cours d'exercice sont arrêtées et approuvées dans les mêmes formes que le budget.

Le budget du syndicat reste déposé au siège du syndicat où il est mis sur place à la disposition du public dans les quinze jours qui suivent son adoption ou éventuellement sa notification après règlement par le représentant de l'Etat.

Article R1241-51

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France peut porter au budget tant en section d'investissement qu'en section de fonctionnement un crédit pour dépenses imprévues. Pour chacune des deux sections du budget, ce crédit ne peut être supérieur à 7,5 % des crédits correspondant aux dépenses réelles prévisionnelles de la section.

Les dépenses inscrites à la section d'investissement en application du premier alinéa ne peuvent être financées par l'emprunt.

Le crédit pour dépenses imprévues est employé par le directeur général. A la première séance qui suit l'ordonnancement de chaque dépense, il rend compte au conseil du syndicat, pièces justificatives à l'appui, de l'emploi de ce crédit. Ces pièces demeurent annexées à la délibération.

Ce crédit ne peut être employé que pour faire face à des dépenses en vue desquelles aucune dotation n'est inscrite au budget.

Article R1241-52

Les dotations budgétaires affectées aux dépenses d'investissement peuvent comprendre des autorisations de programme et des crédits de paiement.

Les autorisations de programme constituent la limite supérieure des dépenses qui peuvent être engagées pour le financement des investissements. Elles demeurent valables sans limitation de durée jusqu'à ce qu'il soit procédé à leur annulation.

Les crédits de paiement constituent la limite supérieure des dépenses pouvant être mandatées pendant l'année pour la couverture des engagements contractés dans le cadre des autorisations de programme correspondantes.

L'équilibre budgétaire de la section d'investissement s'apprécie en tenant compte des seuls crédits de paiement.

Chaque autorisation de programme comporte la répartition prévisionnelle par exercice des crédits de paiement correspondants et une évaluation des ressources envisagées pour y faire face.

Les autorisations de programme sont proposées par le directeur général. Elles sont votées par le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France à l'occasion du budget primitif ou des décisions modificatives ultérieures.

Le projet de budget est en outre accompagné d'une situation, arrêtée au 1er janvier de l'exercice budgétaire considéré, des autorisations de programme ouvertes antérieurement ainsi que des crédits de paiement correspondants. Le compte financier est accompagné d'une situation arrêtée au 31 décembre de cet exercice des autorisations de programme ouvertes et des crédits de paiement.

Article R1241-53

Les dotations budgétaires affectées aux dépenses de fonctionnement peuvent comprendre des autorisations d'engagement et des crédits de paiement pour les seules dépenses résultant de conventions, de délibérations ou de décisions au titre desquelles le Syndicat des transports d'Ile-de-France s'engage, au-delà d'un exercice budgétaire, à verser une subvention, une participation ou une rémunération à un tiers à l'exclusion des frais de personnel.

Les dispositions applicables aux autorisations de programme prévues par l'article R. 1241-52 sont applicables aux autorisations d'engagement.

Article R1241-54

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France établit un compte financier, préparé conjointement par l'ordonnateur et l'agent comptable.

Ce compte est accompagné de tous états de développement nécessaires, du rapport de gestion du conseil pour l'exercice considéré et des délibérations du conseil relatives à l'état des prévisions de dépenses et aux modifications qui y ont été apportées en cours d'année.

Ce compte fait l'objet d'un vote par le conseil du syndicat avant le 30 juin de l'année qui suit la clôture de l'exercice.

Article R1241-55

Le résultat excédentaire de la section de fonctionnement dégagé au titre de l'exercice clos, cumulé avec le résultat antérieur reporté, est affecté en totalité dès la plus proche décision budgétaire suivant le vote du compte financier et, en tout état de cause, avant la clôture de l'exercice suivant. La délibération d'affectation prise par le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France est produite à l'appui de la décision budgétaire de reprise de ce résultat.

Le résultat déficitaire de la section de fonctionnement, le besoin de financement ou l'excédent de la section d'investissement sont repris en totalité dès la plus proche décision budgétaire suivant le vote du compte financier et, en tout état de cause, avant la fin de l'exercice.

Article R1241-56

Les dispositions relatives à la nomenclature comptable, aux amortissements et aux provisions et aux modalités d'affectation du résultat sont fixées par arrêté conjoint du ministre chargé des collectivités territoriales et du ministre chargé du budget.

Article R1241-57

Un règlement budgétaire et financier est établi par le directeur général et adopté par le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France dans les trois mois suivant sa première installation. Ce règlement fixe notamment les modalités de gestion des autorisations de programme et des autorisations d'engagement. A ce titre, il définit les règles relatives à la caducité des autorisations de programme et des autorisations d'engagement.

Article R1241-58

L'ordonnateur tient la comptabilité d'engagement des dépenses dans les conditions fixées par arrêté conjoint du ministre chargé des collectivités territoriales et du ministre chargé du budget.

Il peut, par délégation du conseil et sur avis conforme de l'agent comptable, créer des régies d'avances ou de recettes.

Article R1241-59

Les dispositions relatives au contrôle budgétaire des actes du Syndicat des transports d'Ile-de-France sont celles fixées par le chapitre II du titre Ier du livre VI de la première partie (réglementaire) du code général des collectivités territoriales.

Les autres dispositions applicables à l'agent comptable sont celles fixées par le chapitre VII du titre Ier du livre VI de la première partie réglementaire du code général des collectivités territoriales.

Sous-section 4 : Patrimoine du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Article R1241-60

Les dispositions de la présente sous-section, en tant qu'elles concernent des biens relevant des articles L. 2142-8 à L. 2142-11, s'appliquent jusqu'à l'intervention du transfert de ces biens opéré selon les modalités prévues par le décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la Régie autonome des transports parisiens et aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Régie autonome des transports parisiens.

Article R1241-61

A la date du 1er juillet 2005, les immeubles entrant dans le patrimoine du Syndicat des transports d'Ile-de-France comprennent :

1° Les biens figurant au I de la liste annexée au décret n° 2006-980 du 1er août 2006 indiquant la liste des immeubles entrant dans le patrimoine du Syndicat des transports d'Ile-de-France à la date du 1er juillet 2005 et relatif aux modalités de gestion du patrimoine du syndicat affecté à la Régie autonome des transports parisiens, dont la valeur est retracée dans les comptes de l'établissement ;

2° Les biens affectés aux exploitations confiées à la Régie autonome des transports parisiens (RATP), qui comprennent les lignes ou sections de lignes définies au I de la liste annexée au décret n° 69-672 du 14 juin 1969 pris pour l'application, en ce qui concerne les biens affectés à la Régie autonome des transports parisiens, de l'article 19 de la loi n° 64-707 du 10 juillet 1964 portant réorganisation de la région parisienne, la liaison Orlyval entre Antony et l'aéroport d'Orly, et les immeubles figurant au II de la liste annexée au décret n° 2006-980 du 1er août 2006 cité au 1°.

Article R1241-62

Les biens mobiliers entrant dans le patrimoine du Syndicat des transports d'Ile-de-France à la date du 1er janvier 1968 sont constitués par le matériel de transport, le matériel industriel et les autres biens mobiliers mis à la disposition de la Régie autonome des transports parisiens par la ville de Paris et le département de la Seine et en service le 31 décembre 1967.

Article R1241-63

Les biens immobiliers mentionnés au 2° de l'article R. 1241-61 et les biens mobiliers mentionnés à l'article R. 1241-62 comprennent les droits et obligations de toute nature se rattachant à ces immeubles et à ces meubles.

Une convention passée entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Régie autonome des transports parisiens fixe les conditions dans lesquelles cette dernière gère les biens mentionnés à l'alinéa précédent.

Article R1241-64

Sous réserve des dispositions de l'article R. 1241-65, le Syndicat des transports d'Ile-de-France peut aliéner, le cas échéant après avoir prononcé leur déclassement du domaine public, les immeubles ou dépendances d'immeubles entrant dans son patrimoine qui sont affectés à la Régie autonome des transports parisiens, après avoir constaté d'un commun accord avec la Régie autonome des transports parisiens que ces immeubles ou dépendances ne sont plus utiles aux exploitations confiées à cette dernière.

Il autorise les transferts de gestion concernant ces biens et peut les grever de droits réels, dans les mêmes conditions.

La Régie autonome des transports parisiens prépare les formalités afférentes aux opérations mentionnées aux alinéas précédents et contresigne les actes correspondants en qualité de personne intervenante.

Article R1241-65

La Régie autonome des transports parisiens peut être autorisée par le Syndicat des transports d'Ile-de-France à remplacer un immeuble ou dépendance d'immeuble dont le syndicat est propriétaire par d'autres installations répondant mieux aux exigences de l'exploitation ou de la technique.

L'autorisation accordée par le syndicat vaut accomplissement des formalités de déclassement des dépendances du domaine public et mandat à la Régie autonome des transports parisiens pour réaliser, au nom et pour le compte du syndicat, les opérations ainsi autorisées.

Un compte spécial ouvert dans les écritures de la Régie autonome des transports parisiens retrace les produits et les charges afférents aux opérations mentionnées à l'article R. 1241-64 et au présent article.

Article R1241-66

Les conditions dans lesquelles la Régie autonome des transports parisiens utilise, pour les besoins du service public dont l'exécution lui est confiée, les immeubles du Syndicat des transports d'Ile-de-France qui lui sont affectés sont fixées par les dispositions de l'article 2 du décret n° 2006-980 du 1er août 2006 indiquant la liste des immeubles entrant dans le patrimoine du Syndicat des transports d'Ile-de-France à la date du 1er juillet 2005 et relatif aux modalités de gestion du patrimoine du syndicat affecté à la Régie autonome des transports parisiens.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/462
Séance du 07 octobre 2015**

**AVENANT AU CONTRAT D'EMPRUNT N°396868
AUPRÈS DE LA CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS (CDC)**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2011/0028 en date du 9 février 2011 approuvant le contrat pluriannuel d'emprunt signé avec la Caisse des dépôts et Consignations (C.D.C.) pour un montant maximum de 130 M€ destiné à financer les investissements relatifs à la mise en place de la priorité numéro 4 du schéma Directeur d'Accessibilité des transports d'Ile de France ;
- VU** le rapport n°2015/462 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : est approuvée la lettre d'offre de réaménagement au contrat de prêt n°396868, annexée à la présente délibération, avec la Caisse des Dépôts et Consignations.

ARTICLE 2 : La directrice générale est autorisée à signer la lettre d'offre de réaménagement visée à l'article 1^{er} de la présente délibération et les avenants d'application induits par cette lettre d'offre.

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

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

Jean-Paul HUCHON



Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/463
Séance du 7 octobre 2015

**PRISE EN COMPTE DE LA SUBSTITUTION DE LA PRIME D'ACTIVITE
AU RSA ACTIVITE EN APPLICATION DE LA LOI RELATIVE AU
DIALOGUE SOCIAL ET A L'EMPLOI**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** la loi n°2008-1249 du 1^{er} décembre 2008 généralisant le revenu de solidarité active et réformant les politiques d'insertion ;
- VU** la loi n° 2015-994 du 17 août 2015 relative au dialogue social et à l'emploi ;
- 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** les délibérations n°7333 du 7 décembre 2001 relative à la création d'une carte de réduction (carte solidarité transport) destinée à la mise en œuvre de l'article 123 de la loi solidarité et renouvellement urbains en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°7990 du 18 juin 2004 relative à l'extension des réductions offertes aux titulaires de la Carte Solidarité Transport ;
- VU** la délibération n° 2006-0575 du 5 juillet 2006 de mise en œuvre des mesures de tarification sociale demandées et financées par le Conseil Régional ;
- VU** la délibération n° 2007-0053 du 14 février 2007 relative à la création du titre gratuit relatif à la Carte Solidarité Transport ;
- VU** la délibération n° 2009/0400 du 8 avril 2009 relative à la modification des conditions d'octroi du forfait Gratuité Transport pour tenir compte de la loi relative au RSA ;
- VU** le rapport n°2015/463 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

CONSIDERANT qu'aux termes des du titre IV de la loi n°2015-994 du 17 août 2015 susvisée, la prime d'activité se substitue au RSA activité et à la prime pour l'emploi à compter du 1^{er} janvier 2016, il est nécessaire de modifier les conditions d'octroi de la gratuité des transports publics franciliens qui se fondait notamment sur le montant du RSA activité perçu ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : A compter du 1^{er} janvier 2016, l'article 1^{er} de la délibération n° 2009/0400 du 8 avril 2009 relative à la modification des conditions d'octroi du forfait Gratuité Transport pour tenir compte de la loi relative au RSA est abrogé.

ARTICLE 2 : A compter du 1^{er} janvier 2016, la gratuité des transports publics franciliens est accordée aux personnes résidant en Ile-de-France, ou à toute personne membre d'un foyer bénéficiaire du Revenu de Solidarité Active (RSA), tel que défini aux articles L. 262-2 à L. 262-11 du code de l'action sociale et des familles et par les dispositions réglementaires prises en leur application, sous réserve, pour les foyers bénéficiant également de la prime d'activité, telle que définie aux articles L. 841-1 à L. 842-7 du code de la sécurité sociale, de recevoir au titre de celle-ci un montant inférieur ou égal à 35% du montant forfaitaire mentionné au 2^o de l'article L. 262-2 du Code de l'action sociale et des familles, sans que soit prise en compte la majoration prévue à l'article L262-9 de ce même code.

Le forfait Navigo Gratuité est délivré aux personnes mentionnées ci-dessus.

ARTICLE 3 : Le droit à la gratuité, délivré dans les conditions déterminées à l'article 1 ci-dessus, expire deux mois après la date de fin du trimestre de versement du RSA.

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

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

Jean-Paul HUCHON



**Délibération n°2015/464
Séance du 7 octobre 2015**

**AVENANT A LA CONVENTION
RELATIVE A LA CARTE DE CIRCULATION POLICE**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du conseil 2012/359 du 13/12/2012 relative au renouvellement de la convention relative à la carte de circulation police ;
- VU** le rapport n°2015/464 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : L'avenant à la convention entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France, le Ministère de l'Intérieur, la Régie Autonome des Transports Parisiens, la Société Nationale des Chemins de fer Français et l'Organisation Professionnelle des Transports en Ile-de-France, relative aux conditions de délivrance des cartes de circulation Police pour les années 2013-2015, annexé à la présente délibération, est approuvé et la directrice générale est autorisée à signer ledit avenant ;

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

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


Jean-Paul HUCHON

**Avenant n°1 à la convention relative aux conditions
de délivrance des cartes de circulation Police
pour les années 2013, 2014 et 2015**

Vu le décret n° 2006-781 du 3 juillet 2006 fixant les conditions et les modalités de règlement des frais occasionnés par les déplacements temporaires des personnels civils de l'État

Vu la convention relative aux conditions de délivrance des cartes de circulation Police pour les années 2013, 2014 et 2015

Il est conclu un avenant à cette convention

entre

Le ministère de l'intérieur représenté par Jean-Marc Falcone, directeur général de la police nationale;

et

les Transporteurs :

la Régie autonome des transports parisiens, inscrite au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le n° RCS B775 663 438 dont le siège est à Paris 12^e, 54 quai de la Rapée, désignée ci-après « la RATP » et représentée par Mme Patricia Delon, directrice du département commercial ;

la Société nationale des chemins de fer français, inscrite au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le n° RCS Paris B 552 049 447 dont le siège est à PARIS (14^{ème}), 34 avenue du Commandant Mouchotte, 75699 Paris Cedex 14, désignée ci-après « la SNCF » et représentée par M. Alain Krakovitch, directeur Transilien;

l'Organisation professionnelle des transports en Ile-de-France, association loi de 1901, n° de SIRET 435 403 472 00010, ayant son siège à Paris 750xx, xxx, désignée ci-après « OPTILE » et représentée par M. Thierry Colle ;

et

le syndicat des transports d'Ile-de-France, établissement public administratif dont le siège est à Paris 9^e, 39/41 rue de Chateaudun, désigné ci-après « le STIF » et représenté par Mme Sophie MOUGARD, directrice générale, en vertu de la délibération du conseil du syndicat n° ... du ;

Il a été convenu ce qui suit:

Article 1

Le présent avenant a pour objet de prolonger la convention relative aux conditions de délivrance des cartes de circulation Police pour les années 2013, 2014 et 2015. Cette convention est ci-après désignée « la convention de financement initiale »

Par conséquent, le présent avenant modifie les articles 3 et 12 de la Convention initiale.

Article 2

L'article 3 de la convention initiale est complété par un alinéa ainsi rédigé : « Le prix de la carte circulation Police est fixé pour l'année 2016 à 770 € TTC. ». L'actualisation prévue par la convention initiale n'est donc pas applicable à l'année 2016.

Article 3

Le présent avenant reconduit à compter du 1^{er} janvier 2016, pour une durée d'un an, la durée de la convention de financement initiale prévue à l'article 12.

Article 4

Toutes les clauses de la convention entre le STIF, le ministère de l'intérieur, la RATP, SNCF-Transilien et Optile, relative aux conditions de délivrance des cartes de circulation Police, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, restent applicables de plein droit jusqu'aux termes de ladite convention.

Article 5

Le présent avenant n°1 prend effet à compter du 1er janvier 2016.

Fait à Paris le

Date de notification du présent avenant n°1:

Avenant établi en cinq exemplaires originaux dont un sera remis à chaque signataire.

Pour le Ministère de l'Intérieur,

le directeur général de la police nationale

Pour Optile,

le directeur général

Jean-Marc Falcone

Thierry Colle

Pour la RATP,

la directrice du département commercial

Pour la SNCF

le directeur -Transilien

Patricia Delon

Alain Krakovitch

Pour le STIF,

la directrice générale,

Sophie Mougard

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/465
Séance du 07 octobre 2015**

**CONTRAT 2016-2020
ENTRE LE STIF ET LA RATP**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.2142-9, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la RATP et aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, le STIF et la RATP, et notamment ses articles 16 et 18 ;
- VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et la RATP signé le 16 mars 2012 ;
- VU** le rapport n°2015/465 ;
- VU** les avis de la Commission de la qualité de service, de la Commission de démocratisation, de la Commission de l'offre de transport, de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015, de la Commission investissements et suivi du contrat de projets et du Comité des partenaires du transport public du 2 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le contrat entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP pour la période 2016-2020 est approuvé.

ARTICLE 2: La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, et notamment de la mise à jour du plan régional des transports. La présente délibération sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON





CONTRAT

entre

le Syndicat des Transports d'Ile-
de-France

et

la Régie Autonome des Transports
Parisiens

2016 – 2020

CONTRAT	1
Préambule	11
Chapitre I - Les ambitions du contrat	11
Chapitre II - L'OBJET ET durée DU CONTRAT	14
article 1 - Objet du contrat	14
article 2 - Durée du contrat	14
Chapitre III - missions DES PARTIES	15
article 3 - Missions du STIF	15
article 4 - Missions de la RATP	15
Chapitre IV - Périmètre du contrat	16
article 5 - Le champ d'application du contrat	16
article 5-1 - Activités directement liées à l'exécution du service défini par le STIF	16
article 5-2 - Les activités annexes	17
article 6 - Activités exclues du champ d'application du contrat	17
article 7 - Obligations de service public incombant à la RATP	17
Titre I - l'offre et la régularité associée	18
Chapitre I - LE METRO	18
A - l'offre et la régularité associée	18
article 8 - Principes de description de l'offre	18
article 8-1 - Périmètre	18
article 8-2 - Intégration de la description de l'offre dans le système d'information « Offre de Référence Contractualisée »	19
article 9 - Description de l'offre du métro	19
article 9-1 - Principes de description de l'offre	19
article 9-2 - Mise à jour des documents relatifs à la description de l'offre	20
article 10 - Modification de l'offre contractuelle	20
article 10-1 - Principes généraux	20
article 10-2 - Programmation des modifications d'offre contractuelle	20
article 10-3 - Programme pluriannuel d'évolution métro	21
article 10-4 - Les modifications temporaires programmées pouvant conduire à une modification de l'offre contractuelle	22
article 10-5 - Les modifications pérennes de l'offre contractuelle	24
B - Réalisation de l'offre	25
article 11 - Mesure de l'offre réalisée	26
article 11-1 - Mesure de la production kilométrique réalisée	26
Cas particulier : sur Orlyval, la production réalisée est mesurée sur l'ensemble de la journée	26
article 11-2 - Mesure de la qualité de l'offre réalisée	27
article 12 - Continuité du service	27
article 12-1 - Principes généraux	27
article 12-2 - Les travaux	28
article 12-3 - Situations perturbées	29
Chapitre II - LE RER	30
A - L'offre	30
article 13 - Principes de description de l'offre	30

article 13-1 - Périmètre	30
article 13-2 - Intégration de la description de l'offre dans le système d'information « Offre de Référence Contractualisée »	30
article 14 - Description de l'offre du RER	31
article 14-1 - Principes de description de l'offre	31
article 14-2 - Mise à jour des documents relatifs à la description de l'offre	32
article 15 - Modification de l'offre contractuelle	32
article 15-1 - Principes généraux	32
article 15-2 - Programmation des modifications d'offre contractuelle	32
article 15-3 - Les modifications temporaires programmées pouvant conduire à une modification de l'offre contractuelle	33
article 15-4 - Les modifications pérennes de l'offre contractuelle	35
B - Réalisation de l'offre	36
article 16 - Mesure de l'offre réalisée	37
article 16-1 - Mesure de la production de l'offre contractuelle	37
article 16-2 - Mesure de la qualité de l'offre	39
article 17 - Continuité du service	42
article 17-1 - Principes généraux	42
article 17-2 - Les travaux	42
article 17-3 - Situations perturbées	43
Chapitre III - Le réseau de surface	44
A - L'OFFRE CONTRACTUELLE	44
article 18 - L'offre contractuelle du réseau de surface	44
article 19 - Description de l'offre contractuelle du réseau de surface	45
article 19-1 - Intégration de la description de l'offre dans le système d'information « Offre de Référence Contractualisée »	45
article 20 - Documents descriptifs de l'offre contractuelle	45
article 20-1 - Principes généraux	45
article 20-2 - Mise à jour des documents relatifs à l'offre contractuelle	46
article 21 - Modification de l'offre contractuelle	46
article 21-1 - Principes généraux	47
article 21-2 - Programmation de l'offre contractuelle	47
article 21-3 - Les modifications temporaires pouvant conduire à une modification de l'offre contractuelle	47
article 21-4 - Les modifications pérennes sans incidence financière	48
article 21-5 - Les modifications pérennes avec incidence financière	48
B - Réalisation de l'offre contractuelle	50
article 22 - Mesure de la qualité de l'offre réalisée	50
article 22-1 - Mesure de la production de l'offre contractuelle	50
article 22-2 - Mesure de la régularité/ponctualité	53
article 22-3 - Temps de parcours :	53
article 23 - Continuité du service	54
article 23-1 - Principes généraux	54
article 23-2 - Les travaux	54
article 23-3 - Réemploi du matériel roulant	54
article 23-4 - Situations perturbées	55

article 24 - Maintien des interfaces avec les gestionnaires de voirie	56
article 24-1 - Tramways et BSP	56
article 24-2 - Bus – Priorité aux carrefours	56
Chapitre IV - Engagement de service et d'information en cas de grèves.....	56
article 25 - Principe général	56
article 26 - Engagement de service et d'information en cas de grèves	56
article 26-1 - Engagement de niveau de service	56
article 26-2 - Engagement d'information	57
article 27 - Remboursement des voyageurs	57
article 28 - Prise en compte de l'effet de la grève sur les recettes.....	57
article 29 - Audits et contrôles	57
Chapitre V - sécurité des systèmes de transports publics guidés	57
article 30 - Missions dans le cas de nouvelles réalisations, d'extensions ou de modifications substantielles de systèmes de transport publics guidés.	58
article 30-1 - Dans le cadre de la maîtrise d'ouvrage conjointe :.....	58
article 30-2 - Dans le cadre d'opération pour laquelle la RATP est désignée maître d'ouvrage par le STIF (soit seule soit en multi-maîtrise d'ouvrage)	58
article 30-3 - Dans le cadre de modifications substantielles apportées à un système existant dont la RATP est exploitant ainsi que gestionnaire, sur le fondement de l'Accord entre le STIF et la RATP fixant le montant de l'indemnité due au titre des transferts de propriété des biens de reprise et définissant le régime des ouvrages constitutifs de l'infrastructure tramway et Transport en Commun en Site Propre (TCSP) signé le 21 septembre 2012 et du présent contrat (cas des tramways) ou en tant que gestionnaire d'infrastructure au sens des dispositions de l'article L.2142-3 du code des transports (cas du métro et du RER).	58
article 30-4 - Dans le cadre de la réalisation ou l'extension d'un système pour laquelle la RATP n'exercera pas la maîtrise d'ouvrage alors qu'elle deviendra gestionnaire du nouveau système, ou du système étendu, sur le fondement du présent contrat ou en tant que gestionnaire d'infrastructure au sens des dispositions de l'article L.2142-3 du code des transports.	59
article 31 - Missions de la RATP en cours d'exploitation des systèmes de transports publics guidés	59
article 31-1 - Établissement et mise en œuvre des règlements de sécurité de l'exploitation et des plans d'intervention de sécurité.	59
article 31-2 - Systèmes exploités par la RATP mis en service antérieurement au décret n°2003-425 du 9 mai 2003.....	59
article 31-3 - Réévaluation périodique de la sécurité des systèmes exploités par la RATP.....	59
article 31-4 - Rapports annuels sur la sécurité de l'exploitation	60
article 31-5 - Rapports sur les événements notables liés à la sécurité ou sur les accidents ou incidents graves	60
Titre II - Les obligations de qualité de service associées à l'exécution de l'offre contractuelle	61
Chapitre I - les engagements de qualité de service	61
article 32 - Le niveau de service attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise en matière d'information voyageur	61
article 32-1 - L'amélioration de la qualité de l'information fournie	61
article 32-2 - Le développement des services d'information voyageurs	63
article 32-3 - La participation au système d'information multimodale régional du STIF	63
article 32-4 - Innovations et mutualisation communautaire.....	64
article 33 - Le niveau de service attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise en matière de gestion des espaces (ambiance, accueil, entretien, sécurité)	64
article 33-1 - Engagement global / généralités (Identique à version 2012)	64
article 33-2 - Nettoyage des espaces et des trains (Identique à version 2012)	64
article 33-3 - Accueil et assistance.....	65

article 33-4 - Politique de la ville – Prévention sécurité des biens et des personnes (Identique à version 2012)	65
article 34 - Le niveau de service attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise en matière d'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)	66
Chapitre II - Le système de mesure et d'évaluation de la qualité de service	67
article 35 - Les principes de mesure	68
article 35-1 - Niveaux de service	68
article 35-2 - Modalités de mesure.....	68
article 36 - Critères d'appréciation de la qualité de service	68
article 36-1 - Les indicateurs par politique	68
Sécurité et prévention	69
Indicateur soumis à bonus malus.....	69
article 36-2 - Enquête annuelle d'évaluation de la perception des voyageurs.....	70
article 37 - Les incitations financières à la qualité de service.....	70
article 37-1 - Bonus/Malus relatifs aux indicateurs de qualité de service	70
article 37-2 - Pénalités pour non-respect de certains engagements de qualité de service	70
article 37-3 - Impact financier de l'enquête de perception voyageur.....	71
article 37-4 - Pénalités pour écarts constatés lors d'un contrôle effectué par le STIF	71
Chapitre III - Le Suivi de la qualité de service	71
article 38 - Le comité de suivi de la qualité de service.....	71
article 39 - Les groupes de travail thématiques	73
Chapitre IV - Citoyenneté et relation voyageurs.....	73
article 40 - Comités de ligne	73
article 41 - Réclamation des voyageurs.....	73
article 41-1 - Traitement des réclamations voyageurs	73
article 41-2 - Dispositif de suivi des réclamations voyageurs	75
article 41-3 - Dispositions spécifiques aux signalements pour l'accessibilité des systèmes de transport.....	75
article 41-4 - La relation au quotidien avec les associations d'usagers	75
Titre III - UNE COMMUNICATION AU SERVICE DU VOYAGEUR	76
Chapitre I - Rôles respectifs des parties.....	76
article 42 - Le rôle du STIF en matière de communication	76
article 43 - Le rôle de la RATP en matière de communication	76
Chapitre II - Définition, Périmètre, classification	76
article 44 - Définitions.....	76
article 45 - Domaines de communication et niveau d'implication du STIF.....	76
Périmètre de Niveau 1 : Communication autonome de la RATP sans référence au STIF.....	77
Périmètre de Niveau 2 : Communication autonome de la RATP avec référence au STIF	77
Chapitre III - chapitre iii - pilotage.....	78
article 46 - L'information du STIF	78
article 47 - Le plan d'action de la communication et sa mise en œuvre.....	78
Chapitre IV - CHAPITRE IV - MISE EN COHERENCE DU SYSTEME DE TRANSPORT REGIONAL	79
article 48 - Respect de la cohérence graphique et sémantique, respect de l'identité du STIF et des éléments d'identification des produits, services et projets élaborés par le STIF sur les supports de communication.	79
article 49 - Les marques.....	80
article 50 - Matériel roulant	80

Chapitre V - CHAPITRE V - LA DIFFUSION.....	80
article 51 - Les principes et modalités pratiques de la diffusion des documents produits par le STIF.....	80
article 52 - Les espaces d'affichage.....	81
Chapitre VI - DISPOSITIONS DIVERSES	81
article 53 - Cas d'application de pénalités	81
article 53-1 - Pénalités pour défaut de transmission.....	81
article 53-2 - Pénalités pour défaut relatif aux actions de communication	81
article 54 - Non-respect du plan de diffusion.....	81
article 55 - Déduction en cas de non réalisation	81
Titre IV - Tarification, gestion des produits tarifaires et suivi du trafic	82
Chapitre I - Tarification.....	82
article 56 - Obligations relatives à la tarification	82
article 56-1 - Mise en œuvre des décisions tarifaires du STIF	82
article 56-2 - Informations à communiquer au STIF	83
article 57 - Obligations relatives aux supports des titres de transport.....	83
article 57-1 - Mise en œuvre des décisions du STIF relatives aux supports des titres de transport	83
article 57-2 - Informations à communiquer au STIF	84
article 57-3 - Fourniture de Cartes événementielles	84
Chapitre II - Gestion des produits tarifaires.....	85
article 58 - Distribution des produits tarifaires.....	85
article 58-1 - Dispositions générales	85
article 58-2 - Vente des produits tarifaires dans les espaces de vente de la RATP	86
article 58-3 - Vente des produits tarifaires en dehors des espaces de vente du métro et du RER	87
article 58-4 - Service après-vente des produits tarifaires dans les espaces de vente et Agences du métro et du RER.....	88
L'annexe IV-B-3 décrit les différents actes de souscription et SAV, ainsi que les lieux où ils sont réalisés.....	88
article 58-5 - Expérimentation pour la mise en œuvre de nouveaux services de vente et billettique	88
article 58-6 - Vente via d'autres canaux de distribution (ex 54-7).....	90
article 59 - Lutte contre la fraude (validation, contrôle, sécurité billettique)	90
article 59-1 - Objectifs assignés par le STIF	90
article 59-2 - Validation.....	91
La validation est systématique à l'entrée, quel que soit le mode de transport.	91
Les équipements de validation utilisés par la RATP sont décrits en annexe IV-B-6.....	91
article 59-3 - Contrôle.....	91
article 60 - Système billettique RATP	92
article 61 - Gestion communautaire	92
article 61-1 - Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires	92
article 61-2 - Charte du système télébillettique Navigo.....	93
article 62 - Sécurité du Système NAVIGO	93
Chapitre III - Etudes et suivi du trafic voyageurs	94
article 63 - Transmission au STIF des études réalisées par la RATP.....	94
article 63-1 - Modalités d'information sur les études	94
article 63-2 - Propriété des études réalisées par la RATP et clause de confidentialité	94
article 64 - Suivi du trafic par comptages et enquêtes.....	94
article 64-1 - Comptages et enquêtes	94

Sur la base des données issues des comptages automatiques, la RATP transmet :	96
article 64-2 - Mesure globale du trafic	97
article 64-3 - Suivi du trafic voyageurs grâce à l'utilisation des données numériques.....	97
article 64-4 - Transmission des informations.....	97
article 64-5 - Conditions de la mise à disposition des données de comptages de validations et d'enquêtes du trafic voyageurs par la RATP au STIF.....	97
article 64-6 - Information sur les données de comptages et d'enquêtes du trafic voyageurs par la RATP à des tiers	98
article 64-7 - Mise en open data des données de trafic	98
Chapitre IV - Données de validation TÉLÉBILLETTIQUES	98
article 65 - Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise.	98
article 65-1 - Principes généraux	98
article 65-2 - Traitement des anomalies.	99
article 66 - Suivi et amélioration de la qualité des flux de données télébillettiques.	100
article 67 - Accès aux données et auditabilité du système.	101
article 68 - Mesure du taux de validation sur les bus et tram.	102
article 69 - Incitation à la performance sur la qualité des données de validation télébillettiques.....	103
Titre V - BIENS ET INVESTISSEMENTS	104
Chapitre I - Préambule	104
article 70 - Rôle du STIF dans la définition des investissements	104
article 71 - Rôle de la RATP dans la définition des investissements	105
article 72 - Eléments constitutifs du PQI.....	105
article 72-1 - Dispositions particulières aux matériels roulants	106
article 72-2 - Suivi de l'avancement physique du PQI.....	107
Chapitre II - Régime des biens.....	108
article 73 - Nature juridique et périmètre des biens	108
article 74 - Description des biens affectés à l'exécution du présent contrat	108
article 75 - Maîtrise du foncier des infrastructures Métro et RER, ainsi que tramway et TCSP	109
Chapitre III - Obligations relatives aux biens	109
article 76 - Généralités.....	109
article 77 - Entretien, maintien en état et renouvellement des biens affectés à l'exploitation.....	109
article 77-1 - Entretien et maintenance	109
article 77-2 - Renouvellement et rénovation	110
article 78 - Les opérations de création de centres bus	110
article 78-1 - Etudes d'opportunité	110
article 78-2 - Montage du projet.....	110
article 78-3 - Sort des biens	111
article 78-4 - Fongibilité avec les autres opérations du PQI	111
Chapitre IV - PRINCIPES DE GOUVERNANCE du PQI	111
article 79 - Programmation des investissements.....	111
article 79-1 - Programmation quinquennale des investissements	111
article 79-2 - Actualisation du PQI et perspectives d'investissements sur le plus long terme	112
article 79-3 - Traitement des opérations complémentaires au PQI initial	112
article 80 - Engagement de la RATP pour la réalisation des investissements du PQI	113
article 81 - Financement du PQI	113

article 82 - Suivi de la réalisation du PQI	114
article 82-1 - Instances de suivi des investissements	114
article 82-2 - Le Comité de Suivi du PQI	114
article 82-3 - Informations et documents à fournir au comité de suivi du PQI (CSPQI)	114
article 82-4 - Les comités de programmes	114
article 82-5 - Informations et documents à fournir aux comités de programmes	115
article 82-6 - Travaux relatifs aux biens affectés à l'exploitation	116
Titre VI - regime financier.....	117
Chapitre I - La rémunération	117
article 83 - Principes généraux relatifs à la rémunération.	117
article 84 - Les recettes directes de la RATP.....	118
article 84-1 - Le calcul des recettes directes.	118
article 84-2 - Le calcul de l'objectif de recettes directes pour la RATP.....	118
article 84-3 - Prise en compte des effets des décisions tarifaires du STIF.....	119
article 84-4 - Partage du risque sur les recettes tarifaires.	120
article 84-5 - Prise en compte de l'effet de la grève sur les recettes directes.....	121
article 85 - recettes complémentaires	121
Cas particulier des recettes d'interconnexion :	122
article 86 - Les contributions du STIF.....	122
article 86-1 - Principe général	122
article 86-2 - La contribution d'exploitation « C1 » relative aux obligations de service public	122
La contribution « C13 »	123
Les modalités de calcul sont décrites à l'article 84-3 -	123
L'objectif d'offre nouvelle « C15 »	124
article 86-3 - La contribution « C2 » au financement des investissements.....	124
article 86-4 - La contribution « C4 » spécifique au financement du matériel roulant	124
Chapitre II - Les adaptations de la rémunération liées à l'exécution du service contractualisé.....	125
article 87 - Modification significative du service contractualisé.....	125
article 87-1 - Principe général	125
article 87-2 - Ajustement des contributions.....	125
article 88 - Création d'un titre ou modification significative des conditions d'utilisation d'un titre existant.	125
article 89 - Modification de l'offre ayant une conséquence sur la convention d'interconnexion SNCF-RATP	125
article 90 - Les mesures tarifaires en cas d'alerte à la pollution.	126
article 91 - Les autres mesures de gratuité partielle ou totale.	126
article 92 - Mesures commerciales et ristournes.	126
article 92-1 - Ventes en grand nombre à des intermédiaires.	126
article 92-2 - Mesures commerciales.....	126
article 92-3 - Remboursement des voyageurs en cas de situation inacceptable.....	126
Chapitre III - Modalités de facturation et de règlement.....	127
article 93 - Factures prévisionnelles	127
article 94 - Règlement des acomptes mensuels	127
article 94-1 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution « C11 ».....	128
article 94-2 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution « C13 ».....	128

article 94-3 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution « C2 »	129
article 95 - La facture annuelle.....	129
article 95-1 - Indexation annuelle de la contribution C11	129
article 95-2 - Indexation annuelle de la contribution pour le financement des investissements C2.....	130
article 95-3 - Règlement de la facture annuelle	130
article 96 - Impact financier de la non réalisation du Programme d'Investissements Contractuel	131
article 96-1 - Ajustement annuel de la contribution C2	131
article 96-2 - Ajustement annuel autre que la contribution C2	132
article 96-3 - Ajustement en fin de contrat	132
article 97 - Dispositions relative aux projets d'extension des infrastructures	132
article 98 - Clause de revoyure	133
Titre VII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT	134
Chapitre I - Clauses sociales et environnementales	134
article 99 - Préservation des conditions de travail et de la qualité du dialogue social	134
article 100 - Lutte contre le dumping social	134
article 101 - Lutte contre les discriminations	134
article 102 - Engagement en faveur de l'insertion professionnelle	134
article 102-1 - Une politique d'emploi en faveur de l'insertion professionnelle	134
article 102-2 - Clauses d'insertion dans les marchés passés par la RATP.....	135
Extrait du rapport financier & RSE 2014	135
article 103 - Prise en compte de la sensibilité des voyageurs à la place de la publicité dans les espaces de transport.....	135
article 104 - Mise en œuvre d'une politique environnementale partagée	135
article 104-1 - Energie-climat.....	136
article 104-2 - Santé des voyageurs et des riverains.....	136
article 104-3 - Économie circulaire.....	137
article 104-4 - Management environnemental des sites	137
article 104-5 - Déchets.....	138
article 104-6 - Eco-conception des projets	138
Chapitre II - Information, suivi et contrôle	138
article 105 - Informations sur l'exécution du contrat	138
article 105-1 - Principes généraux	138
article 105-2 - Comptabilité du service	138
article 105-3 - Information mensuelle et trimestrielle sur l'exécution du contrat	139
Information trimestrielle.....	139
article 105-4 - Rapport annuel d'exécution du contrat	139
article 105-5 - Information sociale et financière additionnelle en cours de contrat.....	140
article 106 - Suivi de l'exécution du contrat	140
article 106-1 - Comités de suivi thématiques	140
article 106-2 - Audition de la RATP par le Conseil d'administration du STIF	141
article 107 - Contrôle de l'exécution du contrat	141
article 107-1 - Contrôle de l'exécution du contrat par la RATP	141
article 107-2 - Droit général de contrôle et d'audit par le STIF	141
article 107-3 - Modalités d'exercice des contrôles ou audits	141
article 108 - Sanction en cas de non-respect des modalités d'information.....	142

Chapitre III - Obligation de confidentialité.....	143
article 109 - Obligation de confidentialité	143
article 109-1 - Définition des « Informations Confidentielles »	143
article 109-2 - Obligation générale de Confidentialité	144
article 109-3 - Obligations particulières de confidentialité	144
article 109-4 - Durée des obligations de Confidentialité	145
Chapitre IV - PROPRIETE INTELLECTUELLE	145
Chapitre V - OPEN DATA	146
Chapitre VI - Vie du contrat	146
article 110 - Recours à la procédure d’avenant.....	146
article 111 - Révision du contrat.....	146
article 111-1 - Principe général	146
article 112 - Règlement amiable des différends	146
Chapitre VII - Dispositions diverses.....	147
article 113 - Fiscalité	147
article 113-1 - Généralités	147
article 113-2 - Les impôts et taxes supportés par la RATP.....	147
article 113-3 - La fiscalité des versements du STIF à la RATP	147
article 113-4 - Transfert des droits à déduction de la TVA	148
article 114 - Responsabilité et assurance.....	148
article 115 - Intervention des tiers	148
article 115-1 - Affrètement partiel de l'offre de transport.....	148
article 115-2 - Autres contrats	149
article 116 - Force majeure	149
article 117 - Dispositions de fin de contrat permettant d’assurer la transition avec le prochain contrat ..	150

PREAMBULE

Chapitre I - LES AMBITIONS DU CONTRAT

Les élus membres du Conseil du STIF ont réaffirmé leur attachement au développement et à la qualité du service public de transport. Par son action de développement d'une offre de transport multimodale, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (« STIF »), autorité organisatrice des transports publics de voyageurs dans la Région capitale, participe du rayonnement, de l'attractivité et de l'équilibre de l'Ile-de-France. Renforcer la cohésion sociale, proposer des modes de transports plus respectueux de l'environnement, contribuer au rééquilibrage territorial : le STIF et la RATP partagent les mêmes objectifs et ont pour ambition commune de construire des modes de déplacements performants et respectueux de l'environnement. Cette vision est celle du PDUIF, qui prévoit une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs entre 2010 et 2020, mais également celle portée par le SDRIF et les projets du Nouveau Grand Paris des Transports.

Les contrats constituent un outil de mise en œuvre du PDUIF en ce qu'ils déclinent et permettent la mise en œuvre opérationnelle des politiques d'offre et de services rendus aux voyageurs franciliens. Le contrat 2016-2020 consolide la relation entre le STIF et la RATP, entreprise nationale de service public, en vue de la modernisation des transports collectifs. Afin de poursuivre l'amélioration et le développement des transports publics, le STIF s'appuie sur un partenariat fort avec la RATP qui dispose des moyens (humains, techniques et financiers) nécessaires pour améliorer l'offre et la qualité du service rendu.

Face au défi que constitue l'amélioration de la ponctualité et de la qualité de service, le STIF renouvelle par ce nouveau contrat une ambition partagée avec la RATP : une priorité réaffirmée à la ponctualité et à l'amélioration de l'information des voyageurs et de la propreté, une présence humaine renforcée pour davantage de sécurité, un programme d'investissement élevé, la volonté de bâtir des transports publics respectueux de l'environnement et socialement responsable et cela dans un cadre financier maîtrisé.

La priorité réaffirmée à l'amélioration de la ponctualité

Parce que les transports publics sont un outil du quotidien pour près de 4 millions de franciliens, mais aussi un service à travers lequel les millions de voyageurs occasionnels et de touristes qui viennent en Ile-de-France portent directement un regard sur l'accueil et l'attractivité de la région, la qualité de l'offre réalisée est une priorité pour le STIF et la RATP. C'est la raison pour laquelle le contrat 2012-2015 avait mis en place des indicateurs de mesure de la qualité de l'offre réalisés associés à des incitations financières clarifiés et affichant la priorité donnée à la ponctualité/régularité. La mesure de la performance de la RATP et les mesures d'incitation associées avaient ainsi été profondément modifiées pour correspondre davantage au vécu des voyageurs. Par ailleurs, une enquête réalisée auprès de 60.000 personnes, permettait d'évaluer précisément et régulièrement le ressenti des voyageurs sur la qualité du service rendu, et de compléter ainsi les indicateurs techniques, y compris avec une incitation financière à l'amélioration de ce ressenti.

Le contrat 2016-2020 s'inscrit dans la continuité des améliorations du contrat précédent. Le STIF et la RATP souhaitent poursuivre la dynamique de progrès sur l'ensemble des réseaux :

- Sur le réseau de surface : le STIF et la RATP ont engagé la revue des temps de parcours de l'ensemble des lignes de bus du réseau. Un comité de suivi des temps de parcours doit examiner les écarts entre les temps théoriques et réels de toutes les lignes de bus sur la durée du contrat. Dès 2016, des moyens supplémentaires sont mobilisés afin de remédier à la dégradation des temps de parcours des 40 lignes de bus les plus pénalisées, et ainsi proposer une promesse voyageur qui soit plus conforme à la réalité de la circulation.
- Sur le métro, le STIF et la RATP s'engagent dans une réflexion sur la définition d'un programme pluriannuel d'évolution de l'offre à l'horizon 2020 qui prenne en compte d'une part les besoins des voyageurs avec une attention particulière pour la soirée et la nuit, mais aussi l'arrivée de nouveaux matériels roulants et la mise en service des prolongements des lignes 4, 12 et 14.
- Sur le RER, une plus grande robustesse de l'exploitation est attendue :
- Après la mise en œuvre de la suppression de la relève sur le RER B fin 2009 et le regroupement des entités opérationnelles dans un centre de commandement unique à Denfert en 2013, la RATP et SNCF Mobilités ont l'objectif de poursuivre la gestion unifiée sur la ligne B en cohérence avec le schéma directeur du RER B piloté par le STIF.
- La RATP s'engage également à travailler, dans le cadre du schéma directeur de la ligne A piloté par le STIF, à la mise en œuvre de mesures d'amélioration de l'exploitation et du service rendu aux voyageurs. Pour cela elle collaborera activement avec SNCF Mobilité et SNCF Réseau pour définir les modalités d'exploitation les plus appropriées au travers d'un plan d'actions commun RER A. Ce dernier vise à l'amélioration de l'information voyageurs, à un rapprochement des modalités de supervision et de pilotage de la ligne, à l'optimisation de la gestion du matériel roulant et des circulations en zone frontière. Un effort particulier sera réalisé pour améliorer la gestion des situations perturbées. En 2017, l'ensemble

de la ligne A sera équipée de trains à 2 niveaux, ce qui contribuera également à faciliter les règles d'exploitation de la ligne la plus chargée d'Europe.

La qualité de l'offre est également mesurée à l'aune du vécu des voyageurs :

- Sur le métro : la mesure de l'attente des voyageurs en soirée est modifiée pour se rapprocher encore davantage de la vision voyageur : la plage horaire de « soirée », dans laquelle une promesse de temps d'attente est fixée pour chaque ligne est augmentée d'une demi-heure en début de contrat et pourrait atteindre une heure en fin de contrat à la faveur des renforts d'offre qui seraient décidés. De même, la mesure de la performance de la RATP en matière de production est revue pour inciter à une réalisation de l'offre encore plus en phase avec les attentes des voyageurs.
- Sur le RER : la ponctualité de la ligne entière fait l'objet d'un suivi plus fin en distinguant les résultats selon que l'on se situe aux heures de pointe ou aux heures creuses. Les objectifs et les résultats de ponctualité de la ligne entière qui donnent lieu à une incitation financière sont analysés mensuellement et non plus annuellement. Au-delà des incitations financières liées au nombre de circulations des trains sur les branches, le STIF suit désormais le taux de respect des arrêts en gare.
- Sur le réseau de surface : le respect de l'engagement de production est renforcé, avec des pénalités augmentées en cas de service non couvert du fait de la RATP. L'indicateur de régularité est réformé en vue de le bâtir au plus proche du ressenti des voyageurs.

Le nouveau contrat affine le suivi de la programmation des travaux en interface avec le reste du réseau, en particulier en lien avec la SNCF. Il renforce également le suivi de l'impact des travaux programmés sur la circulation. Une réunion annuelle STIF/SNCF/RATP permettra de partager une vision de la programmation des travaux sur un horizon 3-5 ans.

Enfin, le contrat contient une enveloppe globale de 125 M€ courants de renforts d'offre qui seront définis par avenant. Cela donne des souplesses pour répondre à des besoins de services qui ne seraient pas bien identifiés au moment de l'élaboration du contrat, ou pour financer des offres qui ne seraient pas complètement étudiées. A titre d'exemple cela pourrait contribuer à améliorer l'offre de transport la nuit, sujet pour lequel une étude est en cours.

L'amélioration de la qualité de service

Le STIF souhaite renforcer la qualité du service offert aux voyageurs dans l'ensemble des espaces de transport franciliens. Le présent contrat vise à renforcer la mobilisation de la RATP pour l'amélioration de la qualité du service rendu aux voyageurs.

Le STIF et la RATP sont conscients de la forte attente des usagers en matière de qualité de l'information voyageurs notamment en situation perturbée. Le premier axe de travail a porté sur la fiabilisation et l'homogénéisation de l'information voyageur, notamment entre les opérateurs (davantage de cohérence dans l'information voyageur notamment en situation perturbée donnée par les différents opérateurs sur les différents supports, prise en compte du volet cartographie du SDIV, intégration communautaire...). L'information voyageur est disponible et accessible sur plusieurs supports dans les espaces et les trains/bus (écrans, annonces sonores), mais également diffusée via des médias distants, ce qui permet une meilleure appropriation et même une personnalisation de chaque parcours par les voyageurs.

Conscients que l'information sur les services de transport peut contribuer à proposer aux voyageurs des services sous de multiples formes, et élargir le *temps du transport* pour en faire un *temps utile*, le STIF et la RATP sont déterminés à diffuser largement en Open Data des informations sur le fonctionnement du réseau, y compris des données en temps réel.

Le contrat marque également une augmentation des exigences en matière de qualité de service au travers notamment :

- D'un rehaussement des objectifs d'information voyageurs (notamment dynamique);
- De l'introduction d'une notion de situation inacceptable sur la propreté en cas de dégradation et d'un nouvel indicateur de propreté sur les stations de tramways ;
- D'un rehaussement des objectifs en matière d'accessibilité PMR, notamment pour les palettes bus ;
- D'un rehaussement des objectifs de délai d'assistance dans le métro et le RER.

Conscients des attentes des voyageurs en matière de propreté et de sécurité, le STIF et la RATP ont décidé de mobiliser des moyens importants (65 M€ sur la durée du contrat) afin de proposer des actions nouvelles ou complémentaires dans le contrat 2016-2020 en vue notamment de :

- Accroître le nombre de gares et stations faisant l'objet d'opérations « coups de propre » et améliorer le nettoyage à bord des trains ;
- Renforcer la présence humaine et la sécurité, par la création de 100 postes supplémentaires d'agents GPSR dont 50 dès 2016 ;

- Renforcer les équipes mobiles d'accompagnement des bus après minuit (création de 100 postes supplémentaires dont 50 dès 2016).

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

Avec 8,5 Mds€ d'investissements financés pour la période 2016-2020, le programme quinquennal d'investissement accroît encore l'effort d'investissement de près de 10 % (en moyenne annuelle) par rapport au contrat 2012-2015 (qui représentait une hausse de 30 % par rapport au contrat 2008-2011).

L'extension du réseau sera accélérée, avec les prolongements des lignes de métro 4, 11, 12 et 14, et les prolongements des lignes de tramway T1, T3 et T6.

Ce nouveau plan d'investissement permet l'accélération de la transition énergétique du parc conformément à la délibération du Conseil du STIF du 11 décembre 2013 qui a décidé « *d'engager les actions permettant la transition du parc de l'Ile-de-France vers des matériels tout électrique et des matériels de la filière GNV Bio Gaz* ». Le programme d'investissement prévoit ainsi :

- la poursuite des expérimentations de véhicules « propres » ;
- le fort développement des matériels de la filière GNV ainsi que l'ambition d'un passage de la technologie hybride à la technologie tout électrique à partir de 2019 afin de remplacer les véhicules les plus polluants et atteindre l'objectif d'un parc composé de véhicules électriques ou GNV en 2025 ;
- la fourniture d'un gaz certifié Bio dans le cadre des relations liant la RATP et son (ses) fournisseur(s) ;
- les travaux d'adaptation des centres bus et des réseaux de fourniture de l'énergie nécessaires aux nouveaux matériels roulants.

La croissance soutenue des enveloppes d'investissements souligne la volonté des parties de poursuivre les investissements nécessaires à la production d'un service de qualité, garantissant une meilleure fiabilité pour les déplacements quotidiens des franciliens. Ainsi, les crédits affectés à la modernisation de réseau existant (soient les crédits hors matériel roulant et hors nouvelles infrastructures) progressent de 60 % par rapport à l'engagement du PQI 2012-2015 initial, et permettront en particulier d'engager les opérations sur les infrastructures du RER en application des schémas directeurs, la rénovation des gares du RER l'automatisation de la ligne 4 et la modernisation du système billettique.

Cet ambitieux programme d'investissement est poursuivi grâce à l'effort du STIF, des collectivités franciliennes et de la RATP. Le contrat 2012-2015 avait réformé la gouvernance des investissements par la contractualisation en emplois et en ressources, des plans d'investissements déclinant les orientations stratégiques du STIF, dans une perspective de stabilité de la dette de la RATP. Le contrat 2016-2020 maintient cette exigence et renforce la gouvernance en l'appuyant sur un suivi physique des investissements.

Un cadre financier consolidé

Compte tenu de la nécessité pour le STIF de dégager un autofinancement suffisant pour rendre soutenable le financement des investissements, mais également pour la RATP de dégager les résultats nécessaires au financement, dans la durée, du maintien en état et de sécurité d'une infrastructure de plus de 9 milliards d'euros, la préoccupation de maîtrise financière est au cœur de la relation contractuelle entre le STIF et la RATP.

Les contrats précédents avaient modernisé le mécanisme de rémunération pour le rendre plus stable, plus lisible et plus clair. Le contrat 2016-2020 conserve ces avancées. Il donne à la RATP les moyens sur 5 ans à la fois de financer un service en constante amélioration, et de financer des investissements très ambitieux. En contrepartie, il renforce les mécanismes de récupération, au profit du STIF, des moyens financiers mobilisés pour la modernisation des réseaux de la RATP qui n'auraient pas été investis.

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

Une responsabilité sociale et environnementale confirmée

Le nouveau contrat renforce la dimension sociale et environnementale de l'action de la RATP. Il prévoit que la RATP vienne présenter annuellement aux élus du STIF le bilan de son action en matière sociale et environnementale afin de permettre au STIF de s'assurer concrètement des progrès réalisés.

Attentif aux conditions de travail des agents de la RATP, le STIF invite l'entreprise nationale de service public à veiller à la préservation de la qualité du dialogue social et à l'amélioration de la qualité des conditions de travail de ses agents. La RATP s'efforce d'assurer les meilleures conditions de travail possibles à ses salariés, de prévenir les accidents du travail et de garantir la santé au travail des salariés. La RATP mène une politique active de promotion de l'égalité au sein de l'entreprise et de lutte contre toutes formes de discrimination, que le STIF souhaite soutenir.

Le STIF souhaite également soutenir la RATP dans sa volonté d'accompagner le développement du tissu économique local et d'inscrire son action dans une démarche de progrès social par le biais notamment de l'aide à l'insertion, du développement des achats solidaires ou de la lutte contre le dumping social.

Au-delà des bénéfices écologiques associés au développement des transports en commun, tels que la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des pollutions locales, le STIF et la RATP mènent une politique environnementale plus globale : recherche de solutions techniques minimisant la consommation de ressources (relamping LED,...), management environnemental des sites industriels, arrêt de l'utilisation de produits phytosanitaires nuisibles à l'environnement, valorisation des déchets recyclables, priorité donnée à l'éco-conception des projets...

Le contrat 2016-2020 innove ainsi en instituant une incitation financière à la performance environnementale.

Chapitre II - L'OBJET ET DUREE DU CONTRAT

article 1 - **Objet du contrat**

Le présent contrat, conformément à l'article 5 du décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, définit les conditions de réalisation par la RATP du service public de transport collectif de voyageurs en Ile-de-France dont elle est chargée.

Le présent contrat définit également, conformément aux articles L.2142-3 du code des transports et aux articles 2 et 3 du décret n°2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la RATP, les modalités de fonctionnement des relations entre le STIF et la RATP pour l'exécution des missions de gestionnaire d'infrastructure.

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

- la consistance et les engagements de réalisation des services publics réguliers de voyageurs, appelés dans les articles suivants « offre contractuelle », ainsi que la mesure de la réalisation de cette offre qui sont définis au Titre I ;
- les obligations de qualité de service ainsi que le système de mesure et d'évaluation de ces obligations tel que définis au Titre II ;
- la mise en œuvre d'une communication au service des voyageurs dans les conditions définies dans le Titre III
- le régime applicable à la tarification, à la gestion des produits tarifaires et au suivi du trafic tel que précisé dans le Titre IV ;
- le régime et les obligations relatives aux biens, y compris ceux constitutifs de l'infrastructure au sens des articles L. 2142-3 et L. 2142-10 du code des transports, ainsi que les principes de programmation et de réalisation des investissements pour ces biens, qui sont définis au Titre V ;
- la rémunération du service, y compris les activités de gestionnaire d'infrastructures de la RATP, dans les conditions prévues aux Titres V et VI ;
- les modalités spécifiques de fonctionnement de la relation contractuelle entre le STIF et la RATP en termes de clauses sociales et environnementales, d'information, de suivi, de contrôle, de révision et de fin de contrat dans les termes prévus au titre VII.

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

article 2 - **Durée du contrat**

Le contrat est conclu pour une durée de cinq années à compter du 1er janvier 2016.

Chapitre III - **MISSIONS DES PARTIES**

article 3 - **Missions du STIF**

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

- Fixer les relations à desservir, en définissant notamment l'offre de transport et le niveau de qualité de service ;
- Désigner les exploitants ;
- Définir les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services de transport ;
- Veiller à la cohérence des programmes d'investissement, sous réserve des compétences reconnues à Réseau ferré de France et à la RATP en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure ;
- Arrêter la politique tarifaire de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social du système de transport ;
- Concourir aux actions de prévention de la délinquance et de sécurisation des personnels et des usagers
- Favoriser le transport des personnes à mobilité réduite en définissant les principes de mise en œuvre des articles L 1112-1 et suivants du code des transports sur l'accessibilité des réseaux ;
- Définir, assurer ou faire assurer l'information multimodale ;
- Garantir le caractère intermodal des systèmes ;
- Contrôler l'exécution de l'offre ;
- Coordonner la modernisation du système de transport collectif francilien, en définissant les schémas de principe des grands investissements publics et en approuvant les avant-projets correspondants des maîtres d'ouvrage concernés ; le STIF peut dans ce cas assurer la maîtrise d'ouvrage ;
- Etre à l'initiative de l'élaboration et de la révision du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France dans le cadre des dispositions des articles L 1214-14 et suivants du code des transports ;
- Définir et mettre en œuvre la politique globale de communication relative à l'organisation des transports en Ile-de-France, hormis celle des entreprises.

article 4 - **Missions de la RATP**

La RATP, conformément à l'article L.2142-1 du code des transports, exploite le service public de transports de voyageurs tel que défini dans le présent contrat et assure la mission de gestion d'infrastructures au sens des articles L. 2142-3 et L. 2142-10 du code des transports.

La RATP peut assurer la maîtrise d'ouvrage et/ou assure la co-maîtrise d'ouvrage dans les conditions définies à l'article L 1241-4 du Code des transports.

La RATP :

- assure la fourniture de l'offre de transport et autres services définis dans le contrat ;
- assure l'entretien, la maintenance et le renouvellement du matériel, des installations et équipements nécessaires à l'exécution du service ;
- commercialise tous les produits tarifaires (hormis ceux délégués à un tiers), contribue à la promotion du service (marketing et développement) et assure le service après-vente et une information globale auprès de la clientèle ;
- contribue à la mise en œuvre de la loi n°2005-102 du 11 février 2005, codifiée aux articles L 1112-1 et suivants du code des transports sur l'accessibilité des réseaux ;
- respecte les spécifications définies par le STIF en matière d'interopérabilité des systèmes et des réseaux et met en œuvre, en collaboration avec le STIF et les autres transporteurs, les moyens adéquats pour l'assurer ;
- informe le STIF sur l'exécution du service public et du présent contrat, notamment au moyen d'un rapport annuel ;
- propose les adaptations de l'offre qui lui paraissent nécessaires compte tenu de sa connaissance des besoins de la clientèle ;

- met à disposition les informations dont elle dispose pour assurer le fonctionnement du dispositif d'informations communautaire assuré par le STIF ;
- assure des prestations d'études, de conseil, d'ingénierie et d'assistance relevant de l'exploitation du service ;
- est force de proposition tant en ce qui concerne la qualité, la modernisation de réseaux et leur interopérabilité, que le développement de l'offre ;
- réalise le programme d'investissements défini par le présent contrat.

La mission de gestionnaire d'infrastructures assurée par la RATP, définie à l'article L.2142-3 du code des transports complétée par le décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 comprend notamment :

- la surveillance et l'entretien régulier de l'infrastructure définie aux articles L. 2142-3 et L. 2142-10 du code des transports ;
- les réparations, dépannages et mesures nécessaires au fonctionnement du réseau et à la sécurité de l'ensemble des plates-formes, ouvrages d'art, voies, quais, réseaux, installations et bâtiments techniques s'y rattachant ;
- la contribution à la définition des objectifs et principes relatifs à la gestion du trafic et des circulations sur ce réseau, en cohérence avec l'offre définie par le STIF.

Chapitre IV - **PERIMETRE DU CONTRAT**

article 5 - **Le champ d'application du contrat**

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

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

- l'exploitation de l'ensemble des services réguliers de voyageurs, créés avant le 3 décembre 2009 dans des conditions prévues à l'article L.1241-6 du code des transports. Ces services sont définis en annexes I-A-1 et I-B-1.
- l'exploitation et la maintenance des biens immobiliers et mobiliers nécessaires à l'exécution des services ;
- les dispositifs de vente et de promotion commerciale, ainsi que la commercialisation des produits tarifaires utilisables en Ile-de-France dans le respect de la tarification applicable en Ile-de-France et sans préjudice des droits des autres transporteurs franciliens en la matière ;
- les activités concourant directement à la réalisation du service de transport public en Ile-de-France exercées en commun avec les autres transporteurs ;
- les autres activités contribuant à la valorisation des services et espaces de transport sans préjudice des compétences reconnues à la RATP en tant que gestionnaire d'infrastructures ;
- le contrôle des voyageurs, au regard des règles de police des chemins de fer ;
- les actions de prévention concourant au sentiment de sécurité par les voyageurs.

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

Certains services réguliers figurant en annexes I-A-1 et I-B-1 peuvent également être financés, en tout ou partie :

- par des collectivités locales ou leurs groupements, en vertu de conventions spécifiques conclues conformément à l'article 9 du décret du 7 janvier 1959 ;
- par des entreprises, en vertu de conventions spécifiques conclues antérieurement au présent contrat ;

Les services réguliers financés, en tout ou partie, par des collectivités locales ou des entreprises, sont mis en œuvre en application du présent contrat, et de leurs conventions spécifiques. La RATP communique au STIF lesdites conventions. La RATP complète et met à jour annuellement l'annexe I-B-5 dans ce sens.

La RATP, après accord du STIF, est autorisée à contractualiser avec des tiers des services réguliers publics temporaires, accessoires au service de référence. Ces services réguliers publics temporaires et complémentaires au « service de référence », ne doivent ni détériorer l'équilibre du contrat, ni nuire à la qualité du service dans le cadre des orientations générales définies par le STIF.

article 5-2 - Les activités annexes

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

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

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

article 6 - Activités exclues du champ d'application du contrat

Les activités exclues du champ d'application du contrat, notamment l'activité de la RATP exercée en dehors de l'Ile de France, ne peuvent en aucun cas être financées par l'utilisation des rémunérations prévues pour l'exécution du présent contrat.

article 7 - Obligations de service public incombant à la RATP

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

- de transporter, s'analysant comme l'obligation d'accepter et d'effectuer tout transport de voyageurs à des tarifs publics et aux conditions de transport déterminées par le STIF ;
- d'entretenir et d'exploiter le matériel roulant affecté aux services dont elle a la charge et dont le STIF est propriétaire
- d'appliquer la tarification, considérée comme l'obligation pour la RATP de vendre et d'accepter les produits tarifaires de transport selon les conditions générales de vente fixées par le STIF
- de participer à des systèmes intégrés en matière d'information, de délivrance des titres de transport et d'utilisation des points de correspondance ;
- de contribuer à la sûreté des voyageurs ;
- de contribuer aux obligations liées à l'accessibilité des services de transport issues des articles L 1112-1 et suivants du code des transports ;
- sur le réseau métro, d'assurer la responsabilité de l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure, garantissant à tout moment le maintien des conditions de sécurité, d'interopérabilité et de continuité du service public, ainsi que de la gestion des systèmes de contrôle, de régulation et de sécurité des lignes et des réseaux ferroviaires en Ile-de-France. La RATP est chargée de la gestion du trafic et des circulations sur ces lignes et ces réseaux lorsque les exigences de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire ou la continuité du service public l'imposent. Elle est également gestionnaire, dans les mêmes conditions, des lignes du réseau express régional dont elle assurait l'exploitation à la date du 1er janvier 2010. Elle adapte les lignes, ouvrages et installations dont elle assure la gestion technique en prenant en compte les besoins des utilisateurs et favorise leur interopérabilité. Elle prend en compte les besoins de la défense.

TITRE I - L'OFFRE ET LA REGULARITE ASSOCIEE

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

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

Chapitre I - LE METRO

A - L'OFFRE ET LA REGULARITE ASSOCIEE

article 8 - Principes de description de l'offre

article 8-1 - Périmètre

L'offre du métro faisant l'objet du présent contrat porte sur les services réguliers ouverts au public. Le réseau comprend :

- Les lignes de métro :
 - o Ligne 1 : la Défense – Château de Vincennes
 - o Ligne 2 : Porte Dauphine – Nation y compris le funiculaire
 - o Ligne 3 : Pont de Levallois Bécon – Gallieni
 - o Ligne 3bis : Porte des Lilas – Gambetta
 - o Ligne 4 : Porte de Clignancourt – Mairie de Montrouge
 - o Ligne 5 : Bobigny Pablo Picasso – Place d'Italie
 - o Ligne 6 : Charles de Gaulle Etoile – Nation
 - o Ligne 7 : La Courneuve 8 mai 1945 – Mairie d'Ivry / Villejuif Louis Aragon
 - o Ligne 7bis : Louis Blanc – Pré Saint Gervais
 - o Ligne 8 : Balard – Créteil Pointe du Lac
 - o Ligne 9 : Pont de Sèvres – Mairie de Montreuil
 - o Ligne 10 : Boulogne Pont de Saint Cloud – Gare d'Austerlitz
 - o Ligne 11 : Châtelet – Mairie des Lilas
 - o Ligne 12 : Aubervilliers Front Populaire – Mairie d'Issy
 - o Ligne 13 : Saint Denis Université / Asnières Gennevilliers Les Courtilles – Châtillon Montrouge
 - o Ligne 14 : Saint Lazare – Olympiades
 - o Orlyval : Antony – Terminal Sud Aéroport d'Orly

L'offre au 1er janvier 2016 distingue :

- La description de l'offre contractuelle décidée par le STIF (cf. annexe I-A-1)
- La description des lignes (cf. annexe I-A-1 et suivantes)
- Le matériel roulant, propriété du STIF, dont les modalités de gouvernance sont définies selon le protocole annexé au présent contrat.
- Les données kilométriques de l'offre contractuelle sont détaillées par ligne et par an pour la durée du contrat et établies en distinguant les trains x kilomètres totaux et les trains kilomètres commerciaux en heures de pointe et en heures hors pointe. Ces données sont reprises dans l'Annexe I-A-4 et servent de référence à l'indicateur de suivi de réalisation d'offre.

- Le nombre et la liste des événements exceptionnels récurrents dont il est tenu compte dans la définition de l'offre contractuelle (renforcements pour des événements ponctuels tels que les salons, les rencontres sportives...) figurent dans l'annexe I-A-3. Cette annexe est actualisée chaque année comme décrit à l'article 9-2 -.
- Les données relatives à l'offre sont fournies sous format électronique au plus tard le 15 décembre de l'année n-1, selon les modalités définies à l'article article 9 -.

article 8-2 - Intégration de la description de l'offre dans le système d'information « Offre de Référence Contractualisée »

Les annexes contractuelles visées dans cet article sont : I-A-1 "description de l'offre de référence", I-A-3 "liste et nombre d'événements exceptionnels pris en compte dans l'offre contractuelle" et I-A-4 "volume d'offre contractuelle".

Dans le cadre du système d'information développé par le STIF comportant les données relatives à l'offre contractuelle, la RATP s'engage à :

- ne pas modifier les formats de transmission des annexes utilisés à l'occasion de la transmission du service annuel 2015 (fichiers excel conservant exactement la même structure en termes de lignes et de colonnes). Tout projet de modification de ces formats devra faire l'objet d'échanges en amont et d'un accord du STIF afin de s'assurer de la possible récupération des données.
- désigner chacun des objets contractuels (lignes et arrêts) présents dans ces annexes selon les principes définis dans l'annexe II-A-5 du présent contrat. L'objectif de mise en œuvre de l'intégralité de ces principes est la transmission du service annuel 2018 (au 31 mars 2018). Cette échéance sera respectée sous réserve d'une éventuelle adaptation des systèmes d'information de la RATP. Ceci fera l'objet d'études préalables pour identifier les contraintes techniques, organisationnelles et financement associés dans le cadre de la dynamique des projets et elles seront évaluées par le STIF.
- participer aux groupes de travail mis en place par le STIF afin de simplifier d'ici la fin du contrat les modalités d'échange entre le STIF et la RATP des données relatives à l'offre contractuelle.

Ces travaux doivent permettre d'aboutir à la définition d'interfaces (de type API, webservices...) entre les systèmes d'information de la RATP et du STIF en vue d'une alimentation directe du système d'information « Offre de Référence Contractualisée »

article 9 - Description de l'offre du métro

article 9-1 - Principes de description de l'offre

Le service contractualisé est donné ligne par ligne en annexe I-A-1 et suivantes. Il précise, selon les indications ci-après, la description des lignes et du parc de matériel roulant affecté, la description de l'offre commandée par le STIF, ainsi que les éléments demandés à titre indicatif, et comporte les éléments suivants :

Description des lignes :

Au titre de sa mission de gestionnaire d'infrastructure, la RATP précise :

Les caractéristiques de la ligne :

- o le schéma de la ligne ;
- o la longueur de la ligne commerciale ;
- o la longueur de la ligne totale ;
- o le nombre de stations ;

Les caractéristiques des stations :

- o la liste des stations et leurs correspondances ;
- o les dispositifs d'accessibilité PMR.

Au titre de sa mission d'opérateur de transport, la RATP précise :

Pour chaque ligne :

- o le type de matériel roulant ;
- o le nombre de voitures par train ;
- o le nombre total de trains affectés à la ligne ;
- o la vitesse commerciale théorique ;

- la capacité d'une voiture et d'une rame, en nombre de places assises, places debout et nombre total de places à raison de 4 personnes au m² ;

Pour chaque station :

- l'amplitude d'ouverture ;
- le nombre de guichets, comptoirs d'information, automates... ;

Description de l'offre contractuelle :

La RATP transmet chaque année, pour l'exhaustivité des tableaux de marche (TM) et selon le type de jour et de période (exemple : JO hiver, JO demi-saison, JO juillet, JO août, samedi d'hiver et d'été, dimanche et jour férié hiver et été, nuits festives...), les éléments suivants :

- le nombre de jours et le calendrier prévisionnel des jours d'application de ces tableaux de marche ;
- les TKC (trains x km commerciaux) et TKT (trains x km totaux) annuels, et leur décomposition par type de TM ;
- le tableau d'offre en nombre de départs par demi-heure, par sens, et par type de service (en application des TM ci-dessus) ;
- le nombre de trains par sens à l'interstation la plus chargée dans le sens de la charge selon les plages horaires d'heures de pointe (normes AFNOR) et des heures creuses par type de TM ;
- les horaires de premier et de dernier passage à chaque station en JO, les vendredis et samedis.
- l'intervalle en heures de pointe et en heures creuses ;

La description contenue dans ces tableaux de marche types représente 100% de l'offre globale contractuelle dont le niveau annuel, qui sert de référence pour le calcul de l'indicateur de réalisation d'offre, est indiqué en Annexe I-A-4.

La liste des données à fournir par la RATP concernant le trafic est décrite plus précisément dans l'article 64 -. Ces données figurent à titre d'information au service contractualisé de chaque ligne.

article 9-2 - Mise à jour des documents relatifs à la description de l'offre

L'offre contractuelle est susceptible d'être modifiée chaque année à la demande de l'autorité organisatrice. L'annexe I-A-1 décrivant l'offre est actualisée pour tenir compte des évolutions décidées par le STIF. Les mises à jour sont transmises par la RATP :

- à chaque révision de l'offre contractuelle du mode métro décidée par le STIF : dans un délai de 30 jours ouvrés à compter de la première mise en application des modifications concernées
- à chaque évolution de la description de la ligne: lors de la mise à jour annuelle de l'annexe I-A-1

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

article 10 - Modification de l'offre contractuelle

Le STIF et la RATP recherchent en permanence l'amélioration de l'offre de transport sur la durée du contrat, pour une meilleure adéquation de l'offre à la demande. Dans le cadre de sa mission de conseil auprès du STIF, la RATP lui propose les améliorations qu'elle estime opportunes.

article 10-1 - Principes généraux

Par modification de l'offre contractuelle, on entend les adaptations à la hausse et à la baisse par rapport à l'offre contractuelle au 1er janvier de l'année en cours définie à l'article 8-1 -, et qui font l'objet d'une décision du STIF. Toute adaptation à la hausse ou à la baisse doit faire l'objet d'une analyse et d'un chiffrage établis sur la base des coûts marginaux et des recettes pour déterminer notamment son impact sur les moyens et sur la rémunération de la RATP.

L'offre commandée par le STIF peut être modifiée de façon :

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

Les demandes de renforcements d'offre temporaire formulées par un tiers sont transmises au STIF par la RATP dès qu'elle en a connaissance. La mise en œuvre de ces renforcements est conditionnée par la délivrance d'une autorisation préalable du STIF.

article 10-2 - Programmation des modifications d'offre contractuelle

Les modifications d'offre contractuelle (pérennes ou temporaires) envisagées au cours de l'exécution du contrat font l'objet d'une programmation régulière et pluriannuelle, examinée par les Parties.

En Septembre de l'année N-3, la RATP adresse au STIF une proposition de tableau de bord, listant l'ensemble des études d'évolution d'offre envisagées pour les trois années à venir.

Au cours du comité de suivi de l'offre du 4^{ème} trimestre, la RATP présente un tableau de bord consolidé de ces évolutions d'offre tenant compte des retours du STIF.

Ces propositions d'évolutions d'offre sont étudiées en comités techniques avec le STIF afin de proposer en comité de suivi de l'offre du 1^{er} trimestre de l'année suivante un tableau de bord actualisé et partagé entre les Parties.

Ce tableau de bord est présenté et réactualisé par la RATP à chaque comité de suivi de l'offre.

Ce tableau de bord est réalisé, le cas échéant, à partir :

- des propositions d'adaptations formulées par les Parties ou par des tiers (courriers, comités de ligne, réclamations),
- des remontées terrains constatées directement par les directions de lignes RATP : constat d'affluence voyageurs, saturation des quais ou des flux montants et descendants dans les trains. Des analyses menées par l'Exploitant RATP pour améliorer la tenue du plan de transport. Ces analyses seront présentées par la RATP soit lors des réunions mensuelles ponctualité, soit lors de réunions techniques spécifiques, puis en Comité de Suivi de l'Offre.
- des projets d'investissements prévus sur les lignes, notamment des déploiements de matériel roulant et modification de l'infrastructure,
- des données de comptage les plus actualisées.

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

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

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

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

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

Concernant les études et enquêtes que le STIF commande :

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

Les dossiers identifiés et étudiés dans le cadre de ce processus seront présentés au STIF à minima deux mois avant le passage à son Conseil.

article 10-3 - Programme pluriannuel d'évolution métro

Compte tenu des possibilités, des opportunités offertes et des besoins identifiés, un programme de renforcement de l'offre métro pourrait être mis en œuvre au cours du présent contrat selon un calendrier prévisionnel envisagé comme suit :

- 2016 : Ligne 1, ligne 7 et ligne 11 en nuit
- 2017 : Ligne 2, 5 et 8
- 2018 : Ligne 9, 13, et 3 en nuit
- 2019-2020: Prolongement ligne 4, 12 et 14

Le calendrier prévisionnel et le type de renfort sont donnés à titre indicatif. Ils seront précisés et confirmés en fonction des études plus précises qui seront conduites ultérieurement par la RATP en lien avec le STIF pour un passage en conseil du STIF.

Le programme pluriannuel d'évolution de l'offre qui pourrait être envisagé sur la durée du contrat comprend le type de renfort suivant :

- Renforcement à 5 min de la fréquence des trains sur l'ensemble des lignes aux heures creuses de nuit.

- Ces renforts pourraient être mis en œuvre sur l'ensemble des lignes (hors ligne 10, 3bis, 7bis) à l'issue du contrat.
- Renforcement de l'offre sur les lignes 2, 5 et 9 lié à l'arrivée de 12 nouveaux matériels roulants supplémentaires MF01. Nota : le renfort complet de l'offre de la ligne 9 nécessitera la mise à niveau des infrastructures prévue à l'horizon 2020.
- Renforcement complet de l'offre sur les lignes 7 et 8 à infrastructure et parc matériel roulant constant
- Etude de la faisabilité d'un renforcement de l'offre sur la ligne 13 durant le week-end et notamment le samedi après-midi.
- Mise en service des prolongements des lignes 4, 12 et 14

A l'occasion des mises en service des prolongements des lignes 4, 12 et 14 en 2019, des ajustements d'offre seront réalisés à ce moment-là.

A l'occasion de la mise en œuvre de ce programme d'évolution pluriannuel d'offre de transport, une attention particulière sera portée sur le renforcement de l'offre de transport pendant les vacances scolaires et l'été pour les lignes identifiées.

article 10-4 - Les modifications temporaires programmées pouvant conduire à une modification de l'offre contractuelle

Les modifications temporaires pouvant éventuellement conduire à une modification de l'offre contractuelle relèvent notamment des causes distinctes suivantes :

- d'ajustements calendaires relevant notamment de l'incertitude sur la programmation des vacances scolaires à la date de signature du contrat ;
- d'événements exceptionnels autres que ceux prévus déjà dans l'offre contractuelle et décrits en annexe I-A-3 ;
- de travaux programmés impactant la capacité de transport.

Pour chacune des causes visées ci-dessus, la RATP soumet à l'accord du STIF lors de chaque comité de suivi « offre », la liste des modifications temporaires de l'offre contractuelle par ligne et leur incidence sur la production kilométrique. La RATP présente également une évaluation de l'incidence financière de ces modifications. La décision de modification des niveaux d'offre contractuelle kilométriques avec ses conséquences financières éventuelles est prise par le STIF après examen en comité de suivi « Offre ».

Il sera examiné en Comité de Suivi Offre trimestriel (COSO) les cas :

- ne donnant pas lieu au processus d'instruction d'un avenant au présent contrat
- des évolutions devant être instruites par voie d'avenant, et détaillant les conséquences sur l'offre et les conséquences financières

1/ Les ajustements calendaires

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

2/ Les événements exceptionnels

L'annexe I-A-3 précise la liste des événements exceptionnels pris en compte dans l'offre contractuelle et le niveau d'offre annuel par ligne au titre de ces événements. La RATP transmet annuellement au plus tard le 31/10/n-1 une mise à jour de cette annexe pour l'année n dont les conséquences sur l'offre contractuelle sont traitées conformément aux modalités précisées ci-avant.

L'annexe I-A-2 précise les 2 nuits festives exceptionnelles prises en compte dans l'offre contractuelle : Nuit de la Saint Sylvestre et Nuit de la Fête de la Musique. Ces 2 nuits sont incluses également dans l'annexe I-A-3. A titre exceptionnel, le STIF peut décider la mise en œuvre d'un dispositif de type « Nuits Festives » au-delà des 2 événements prévus contractuellement, pour étoffer l'offre de nuit exceptionnelle de 2 à 5 nuits festives (soit 3 Nuits Festives supplémentaires). Les dates des trois grandes nuits festives non identifiées pour le métro auront été précisées par le STIF au moins 6 mois avant leur mise en œuvre.

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

Les renforts d'offre liés à des événements exceptionnels non pris en compte dans l'offre contractuelle (voir liste en annexe I-A-3) font l'objet d'une demande préalable de la RATP au STIF dès qu'elle en a connaissance. Cette demande est obligatoirement accompagnée d'un projet chiffré, 6 semaines au plus tard avant sa date prévisionnelle de mise en œuvre. Le STIF adresse ses demandes de renforts liés à des événements exceptionnels 2 mois au moins avant la mise en œuvre prévisionnelle, sauf cas d'urgence dûment motivé par le STIF.

Les éléments fournis par la RATP précisent les coûts marginaux et les recettes prévisionnelles attendues. L'instruction de la demande par les services du STIF peut nécessiter des compléments d'informations sur les éléments communiqués. La décision du STIF intervient dans les meilleurs délais, au plus tard 5 jours avant l'évènement. Le dispositif de communication accompagnant l'évènement est défini selon les modalités décrites au Titre III.

3/ Les travaux :

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

Les travaux programmés concernent essentiellement :

- la circulation du métro (ligne totalement ou partiellement interrompue et/ou exploitation en mode dégradé) ;
- la fermeture totale ou partielle de stations de métro.
- Adaptations temporaires programmées pour causes travaux pouvant conduire à une modification de l'offre contractuelle sans avenant

La réalisation de travaux programmés peut conduire à la mise en œuvre opérationnelle d'une offre différente de l'offre contractuelle, sans toutefois avoir modifié au préalable l'offre de référence par avenant.

Pour permettre au STIF d'évaluer les impacts de ces modifications d'offre sur les usagers et les mesures mises en œuvre pour les maîtriser, la RATP livrera pour chaque année n et au plus tard le 31/10/n-1 l'annexe I-A-6 décrivant les travaux ayant un impact sur l'offre contractuelle, et permettant de suivre les éventuels services de substitution proposés pour prendre en charge les usagers de manière optimale.

En cas de mise en place d'un service de substitution, l'annexe I-A-6 permettra d'en indiquer le type :

- Type 1 : mise en place de bus sur les mêmes Origine-Destination que les interruptions de circulation, avec par défaut les mêmes arrêts de desserte et offrant une capacité adaptée au regard du trafic,
- Type 2 : mise en place d'autres types de substitution comme le renfort de lignes régulières du bus, de métro ou d'autres modes. La RATP précisera dans ce cas le type de renfort (lignes et OD concernés, renfort en fréquence et/ou en capacité de places offertes –ex : mise en articulés, UM.-).

Pour les substitutions de type 2, des échanges techniques, sur la base de l'annexe I-A-6 et le cas échéant lors de réunions dédiées, permettront au STIF d'évaluer la pertinence des plans de transport alternatifs proposés au regard du trafic attendu, des principales O/D et de l'évolution du temps de parcours sur la zone interrompue et pour les principaux OD.

La RATP actualise le contenu de l'annexe I-A-6 pour l'année n trimestriellement, et le transmet au plus tard une semaine avant chaque Comité de suivi d'offre (CoSO).

Le **COSO OFFRE trimestriel** sera l'instance de validation des plans de transports. La revue se tiendra au plus tard lors du COSO OFFRE qui précède les travaux (date du début des impacts sur l'offre).

Les trains x kilomètres substitués de type 1 sont comptabilisés dans l'offre réalisée pour le calcul de l'indicateur de production du service contractualisé.

Les trains x kilomètres substitués selon les cas de type 2 peuvent être comptabilisés dans l'offre réalisée sous réserve d'une validation en CoSO.

Conformément au programme de rénovation des stations et gares inscrit au programme d'investissements défini dans le Titre V, la RATP est autorisée à fermer de façon simultanée pour travaux, pendant toute la durée du service, totalement ou partiellement, un maximum de 10 stations sur l'ensemble du réseau. Si la RATP prévoit de dépasser ce nombre, elle en informe préalablement le STIF pour examen par le comité de suivi offre de transport. Sauf accord de ce dernier, les pénalités définies à l'article 12-2 - s'appliquent.

Au titre de sa mission d'opérateur de transport, la RATP communique également pour l'ensemble des travaux prévus l'incidence des travaux sur la réalisation de l'offre kilométrique.

- Modifications temporaires programmées pour causes travaux pouvant conduire à une modification de l'offre contractuelle avec avenant

La RATP peut demander à ce que certains travaux programmés exceptionnels, impactant fortement la capacité de transport et à caractère pluriannuel, donnent lieu à une modification de l'offre de référence et à un avenant.

Sur la base de la programmation des travaux décrite en annexe I-A-7 à horizon 3-5 ans, la RATP peut proposer une modification de l'offre contractuelle pour les travaux programmés perturbant de façon significative l'exploitation normale du service, c'est-à-dire induisant une réduction importante de l'offre contractuelle, et à caractère pluriannuel.

La RATP communique au STIF chaque année, et au plus tard le 31/01/n-1 les travaux sur les lignes de métro qui pourraient faire l'objet d'un avenant et transmet :

- La nature et le calendrier prévisionnel du chantier et pour lequel la RATP demande la mise à jour de l'offre de référence avec avenant ;
- Une estimation des impacts de ces travaux sur l'offre et le nombre de voyageurs touchés, pour l'année n et en prévision au-delà.

Ces documents permettront au STIF de prendre une décision sur l'intégration ou non par voie d'avenant des opérations proposées à l'offre de référence, lors des instances COSO Offre, à échéance mars n-1. Dans le cas où l'opération est validée par le STIF, l'avenant correspondant sera présenté au conseil du STIF au plus tard fin de l'année n-1.

- La RATP transmet au STIF au plus tard 3 mois avant la date du conseil de fin d'année, un dossier comprenant :
- Le plan de transport proposé pour prendre en compte les usagers de manière optimale (offre de transport de substitution prenant en compte la capacité d'accueil, les principales Origine-Destination, le rallongement du temps de parcours, aussi bien via bus de substitution ou renforts de lignes régulières) ;
- L'estimation des impacts financiers en termes de surcoûts et d'économies induites. Le projet d'avenant sera transmis par la RATP au plus tard 2 mois avant la date de conseil.

Le STIF peut également demander à la RATP d'intégrer par voie d'avenant certaines opérations travaux d'envergure à l'offre de référence, en particulier en lien avec la SNCF. Le calendrier des échéances de passage en conseil est alors fixé par le STIF.

article 10-5 - **Les modifications pérennes de l'offre contractuelle**

Les évolutions de l'offre contractuelle décidées par l'autorité organisatrice en cours de contrat rendent nécessaire une actualisation de l'offre contractuelle.

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

L'approbation de l'avenant par le conseil du STIF est un préalable à la mise en œuvre des modifications répertoriées à l'article article 10-2 -. Pour les autres modifications, le STIF transmettra par courrier l'approbation de la modification et de ses caractéristiques.

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

A la demande du STIF, la RATP lui transmet une note de synthèse de bilan sur toute évolution d'offre structurante au cours de l'année suivant la mise en service de cette nouvelle offre. Ce bilan présentera notamment des données de fréquentation voyageurs et d'exploitation.

1/ Les modifications hors Contrat de Projet

Ces modifications de l'offre contractuelle concernent des opérations de nature et de niveaux très différents, à la hausse ou à la baisse.

Modalités générales :

Les évolutions d'offre contractuelle résultent d'une décision du STIF portant sur une modification de l'offre contractuelle et de la rémunération à la hausse ou à la baisse.

A la demande du STIF, la RATP examine les conditions de mise en œuvre de l'offre modifiée. Elle établit un descriptif et un devis détaillé qu'elle transmet au STIF dans un délai minimal de 4 mois avant la date prévisionnelle de mise en service.

Le descriptif comporte les caractéristiques détaillées de la modification de l'offre, son impact sur le trafic et plus largement les conditions offertes aux voyageurs, ainsi que les éléments financiers :

- tous les éléments de modification d'offre contractuelle avant/après concernant les itinéraires, les arrêts, l'amplitude, la fréquence, le type de matériel... ;
- les prévisions de trafic et de recettes en valeur annuelle ;
- le devis des moyens mis en œuvre avec, pour chaque grand type de dépenses, le nombre d'unités d'œuvre et le coût de l'unité d'œuvre.

Dans le cas de projets particuliers nécessitant une instruction plus longue, le délai sera déterminé de concert par les parties en comité de suivi « Offre ».

2/ Les modifications liées aux Contrats de Projets

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

L'avant-projet (AvP) approuvé par le STIF constitue une étape décisionnelle pour l'exécution des travaux d'aménagement de ces infrastructures. Il contient les éléments prévus par la délibération n°2011/0631 du 6

juillet 2011, notamment ceux relatifs au niveau et au coût d'exploitation. L'AvP contient en particulier un bilan financier détaillant les principaux postes de dépenses du projet ainsi que les hypothèses retenues en unités d'œuvre et en coût par unités d'œuvre, pour le projet lui-même ainsi que pour les lignes concernées par la restructuration liée au projet. Les informations attendues sont décrites à l'annexe I-A-7.

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

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

Les projets d'exploitation (PEX) à réaliser sur la durée du contrat (dont la liste prévisionnelle figure dans l'annexe I-A-6 qui pourra être actualisée par avenant), doivent être transmis au STIF dans un délai de 8 à 12 mois avant la date prévisionnelle de mise en service de la nouvelle infrastructure. Dans le cas contraire, l'approbation de l'avenant par le conseil du STIF n'est pas un préalable à la mise en service, qui ne peut être différée en invoquant cette raison. En cas de variation des dates prévisionnelles de mise en service, les conséquences sont examinées en comité.

Les projets d'exploitation comprennent :

- la proposition de calendrier de travail avec la date de remise des informations nécessaires. Ce calendrier tient compte d'un délai minimum de 4 mois avant la mise en place prévisionnelle, qui est nécessaire au STIF pour l'instruction auprès des collectivités et pour sa prise de décision ;
- le coût marginal prévisionnel d'exploitation détaillé avec, pour tous les postes de dépenses ou d'économies : le nombre d'unités d'œuvre nécessaires et leur coût, tous les éléments de modification d'offre contractuelle avant/après concernant les itinéraires, les arrêts, l'amplitude, la fréquence, le type de matériel..., y compris sur d'autres lignes ou réseaux impactés par le projet ;
- le trafic attendu au total et sur l'interstation la plus chargée, comparé le cas échéant aux données de la ligne sur les dernières années ;
- l'hypothèse du taux de fraude et des recettes ;
- un tableau indiquant le détail de l'écart éventuel entre les coûts de l'avant-projet et ceux du projet d'exploitation ainsi que sa justification. En tout état de cause, les coûts ne peuvent être supérieurs, en euros constants et hors modifications des projets demandés par le STIF, de plus de 5 % à ceux de l'avant projet, hors aléas prévus à l'AVP.

Les compléments d'information nécessaires à la décision du STIF demandés par courrier ou par courriel doivent être communiqués dans un délai de deux à quatre semaines, sauf cas dûment justifié et accepté par le STIF, sous peine de pénalités définies à l'article 108 -.

A l'issue des travaux d'affinement du projet d'exploitation et de négociation par les Parties, la RATP transmet son devis dans les mêmes délais et conditions que pour les modifications hors contrat de projets (article 10-5 - 1/).

La décision du STIF porte sur la modification de l'offre contractuelle et les montants financiers afférents, qui font l'objet d'un avenant au présent contrat.

B - REALISATION DE L'OFFRE

La qualité de l'offre réalisée est une priorité pour le STIF. C'est la raison pour laquelle le contrat prévoit la mise en place d'indicateurs de mesure de la qualité de l'offre réalisée associés à des incitations financières. La RATP s'engage à réaliser l'offre contractuelle ou à défaut l'offre la plus proche possible de l'offre contractuelle.

Par ailleurs, la RATP mettra en œuvre selon les délais prévus toutes les mesures qui concourent à l'amélioration de la réalisation de l'offre et notamment :

- les mesures d'exploitation (situation nominale, situation dégradée) du ressort de l'exploitant
- les investissements à réaliser, conformément au programme d'investissement et aux règles de gouvernance du présent contrat

A ces fins, une réunion de travail dite « Réunion Mensuelle Ponctualité » se tiendra une fois par mois (à partir du 20 de chaque mois sauf en juillet-août, la réunion prévue en fin d'année N pouvant exceptionnellement se tenir en Janvier N+1) pour examiner les résultats de performance aux heures de pointe métro et d'attente aux heures creuses métro. A cet égard, les parties échangeront sur les tendances chiffrées des indicateurs du mois M-1, et consolidées du mois M-2.

Lors de cette réunion seront notamment analysés les causes : de non production métro et les principaux incidents affectant les circulations. Une note sera produite par la RATP en support de cette réunion.

article 11 - **Mesure de l'offre réalisée**

article 11-1 - **Mesure de la production kilométrique réalisée**

1/ Principes

La mesure de la réalisation de l'offre contractuelle porte sur la production kilométrique telle que décrite en Annexe I-A-4, actualisée des différents avenants conclus au cours de la période d'exécution du contrat. Cette mesure donne lieu à une réfaction de charges lorsque le niveau de production constaté pour une année du contrat est inférieur à la valeur de référence minorée de la franchise contractuelle indiquée à l'article 11-1 -

La mesure de la production kilométrique réalisée est effectuée, pour chacune des lignes de métro définies à l'article 8-1 -, en trains x km (TK) commerciaux.

Cette mesure est effectuée par la RATP. Les mesures et leurs modalités de mise en œuvre sont contrôlées le cas échéant par le STIF, conformément au droit d'audit et de contrôle défini à l'article 107 -

2/ Modalités de la mesure

La mesure de la production réalisée sur le métro distingue, pour chaque ligne (sauf cas particuliers mentionnés ci-après) :

- la période des heures de pointe, couvrant pour les Jours Ouvrables les heures de pointe du matin (de 7 heures 30 à 9 heures 30) et celles du soir (de 16 heures 30 à 19 heures 30) dans le sens de la charge.
- la période des heures hors pointe, correspondant aux autres périodes de production de l'offre contractuelle.

Afin de tenir compte des aléas normaux d'exploitation, l'engagement de production kilométrique de l'offre contractuelle métro est assorti, pour chacune de ces deux périodes séparément et pour chaque ligne, d'une franchise annuelle précisée au point 4/ du présent article.

Le détail des modalités de mesure de l'indicateur associé au suivi de l'engagement de production et de la franchise correspondante apparaît en annexe I-A-5.

Cas particulier : sur Orlyval, la production réalisée est mesurée sur l'ensemble de la journée.

3/ Informations à communiquer pour le suivi de la production kilométrique réalisée

La RATP fournit au STIF, sous la forme d'un fichier compatible Excel permettant une exploitation des données par le STIF, ligne par ligne définies à l'article 8-1 - :

- chaque mois, trimestre, et en récapitulatif annuel en distinguant la production aux heures de pointes et aux heures creuses : la production kilométrique prévue de l'offre contractuelle, la production programmée et la production kilométrique effectivement réalisée, exprimées en TK totaux et commerciaux ;
- chaque trimestre, et en récapitulatif annuel: les écarts détaillés par mois entre l'offre contractuelle et l'offre réalisée ; l'analyse par type de cause sur le trimestre ;

La RATP fournit sous un mois à la demande ponctuelle du STIF :

- la production kilométrique par ligne de métro réalisée un jour donné en TK commerciaux, et l'engagement contractuel correspondant.

4/ Franchise et réfaction de charges pour non réalisation de la production kilométrique contractuelle

Une réfaction de charges est appliquée si la production kilométrique réalisée par la RATP, telle que mesurée selon les principes décrits à l'article 10-1-1 se trouve être annuellement inférieure à la production de l'offre contractuelle définie dans l'Annexe I-A-4, actualisée des différents avenants conclus au cours de la période d'exécution du contrat, et minorée de la franchise correspondante, sauf cas de force majeure.

Cas particulier d'une production kilométrique mensuelle réalisée excédant l'offre contractuelle actualisée et ramenée à la période considérée :

Dans ce cas, la production kilométrique réalisée, prise en compte pour le calcul de réfaction de charges, est l'offre contractuelle actualisée, à l'exception de deux mois de l'année où la production kilométrique réalisée prise en compte pourra excéder jusqu'à 2% la production contractuelle actualisée.

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

La franchise est appréciée par ligne.

Le niveau de franchise :

- pour la production aux heures de pointe est fixé à 3,5% pour chacune des lignes.
- pour la production hors pointe est fixé à 3,5% pour chacune des lignes.

Le montant de la réfaction de charges est pour chaque ligne le produit du nombre de trains x kilomètres commerciaux contractuels non réalisés par un montant unitaire de 6,83 €₂₀₁₁.

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

La réfaction de charges maximale annuelle (ensemble des heures « pointe » et « hors pointe ») pour le réseau métro est fixée à 5,5 M€₂₀₁₁.

article 11-2 - **Mesure de la qualité de l'offre réalisée**

1/ Principes

Le STIF souhaite mettre la ponctualité au cœur du système de mesure de la qualité de l'offre. Le dispositif de suivi doit être mis en œuvre selon les principes suivants :

- une meilleure prise en compte du ressenti des voyageurs à travers deux nouveaux indicateurs distinguant les heures de pointes et les heures creuses.
- une meilleure lisibilité du système d'incitation financier qui évalue les résultats atteints en fonction des objectifs fixés par le STIF.
- un poids financier accru des indicateurs mesurant l'attente du métro en dehors des heures de pointes et la performance du métro aux heures de pointes
- la prise en compte de la satisfaction des voyageurs dans le système d'incitation financière

2/ Indicateurs suivis

La qualité de l'offre est mesurée pour chacune des 16 lignes du métro par deux indicateurs :

- L'indicateur de performance aux heures de pointes mesure la production aux heures de pointes.
- L'indicateur d'attente des voyageurs en dehors des heures de pointes, calculé en comparant les temps d'attente annoncés aux voyageurs par la RATP et les temps d'attente effectifs.

A titre informatif, la RATP fournit également la disponibilité de l'espace dans les rames aux heures de pointes.

3/ Système d'incitation financière à l'atteinte des objectifs

Le dispositif d'incitation financière a pour objectif de faire progresser la qualité du service offert par la RATP sur chacune des lignes de métro. Les niveaux d'objectifs contractuels fixés par le STIF sont définis pour récompenser un niveau de service aux voyageurs satisfaisant.

Les engagements souscrits par la RATP pour les indicateurs d'attente des voyageurs en dehors des heures de pointes et de performance aux heures de pointes trouvent leur contrepartie dans un système d'incitation qui fonctionne selon les principes suivants :

Un objectif est fixé assorti d'un bonus maximum.

Si le résultat annuel des indicateurs est supérieur à la valeur médiane fixée par le STIF, la rémunération RATP sera affectée d'un bonus calculé selon les modalités définies en annexe I-A-8.

Si le résultat annuel des indicateurs est inférieur à la valeur médiane fixée par le STIF, la rémunération RATP sera affectée d'un malus calculé selon les modalités définies en annexe I-A-8.

article 12 - **Continuité du service**

L'engagement de la RATP sur le service et l'information en cas de grèves est décrit au chapitre IV.

article 12-1 - **Principes généraux**

La RATP assure la continuité du service contractualisé, sauf cas de force majeure, en particulier :

- sur le plan technique, la continuité du service est assurée par la mobilisation des moyens nécessaires au - maintien en état de fonctionnement des installations fixes et des véhicules. Ces moyens font partie des charges de production et sont soumis le cas échéant aux expertises nécessaires, tant à l'initiative du STIF qu'à celle de la RATP ;
- sur le plan social, la RATP s'engage à mettre en œuvre et à favoriser les mécanismes existants dans l'entreprise pour la prévention des conflits, en privilégiant par là même la qualité du dialogue social et la poursuite de la politique contractuelle.

En cas de défaillance dans la continuité du service, la RATP s'engage à diffuser si possible en temps réel et le plus complètement possible les informations nécessaires aux voyageurs, et à les conseiller sur les itinéraires de substitution possibles y compris ceux empruntant d'autres réseaux que ceux exploités par la RATP.

article 12-2 - Les travaux

1/ Programmation, réalisation et incidence des travaux

Au titre de sa mission de gestionnaire d'infrastructure, la RATP s'engage à privilégier les modalités de réalisation des travaux minimisant l'impact pour les voyageurs. A cet effet, la RATP s'engage à respecter le processus d'anticipation et de programmation des travaux défini en annexe I-A-7. Le comité de suivi « Offre » examine préalablement l'incidence des travaux pour les voyageurs, les modalités de substitution et l'impact des modifications temporaires programmées sur l'offre contractuelle, conformément à l'article 10-4 -.

2/ Le service de substitution

Lorsque le service est interrompu sur un territoire situé à l'extérieur du périmètre formé par les lignes 2 et 6 du métro, lignes 2 et 6 incluses, le STIF demande la mise en place systématique d'un service de substitution pendant la durée des travaux, à l'aide de bus de remplacement et /ou d'autres types de substitution (ex : renforts de lignes régulières, cf. article A - article 10-4 -3/. A l'intérieur de ce périmètre la RATP met en place un service de substitution en fonction des besoins.

Les services de substitution mis en place couvrent au minimum l'intégralité des tronçons dont l'exploitation est interrompue à partir de la dernière station ouverte du tronçon. L'accord préalable du STIF est requis pour toute autre situation. Pour les substitutions par bus, la RATP recherche à minimiser les temps de parcours en proposant des dessertes par zone si nécessaire. Sauf cas de force majeure ou circonstance particulière liée à la gravité de l'événement ou à l'urgence, la RATP ne dégrade pas l'offre des lignes de bus régulières pour assurer les services de substitution.

La RATP établit le cas échéant un horaire spécifique pour tenir compte des conséquences de travaux ou LTV en lien avec la SNCF pour les lignes coexploitées.

Le comité de suivi « Offre » est informé à chaque séance des niveaux de substitution prévus qui doivent être en adéquation avec les besoins, via l'annexe IA6 actualisée trimestriellement, cf.A - article 10-4 -3/. Hors avenant et pour les travaux de maintenance, le STIF ne finance pas les surcoûts induits par les plans de transport de substitution.

Les trains x kilomètres substitués, mentionnés dans l'annexe IA6, sont réintégrés dans l'offre réalisée pour le calcul de l'indicateur de production du service contractualisé.

Pour les événements ayant un impact significatif sur le niveau d'offre d'une ligne, et impliquant la mise en œuvre de moyens de substitution conséquents, le STIF et la RATP peuvent demander à se réunir pour étudier ensemble l'offre de substitution adéquate et ses conséquences financières.

En cas d'alerte et à la demande du STIF, la RATP transmettra un retour d'expérience sur la mise en œuvre du plan de transport de substitution et son utilisation par les usagers. Le STIF pourra organiser une réunion ad hoc en cas de difficulté avérée de prise en charge des voyageurs pendant les travaux.

3/ Information des voyageurs

La RATP, au titre de sa mission d'opérateur, en lien avec la SNCF pour les lignes coexploitées, a la responsabilité de communiquer aux voyageurs et au STIF le plan de transport adapté prévu pour chaque perturbation liée aux travaux.

En particulier, la RATP met à disposition des voyageurs les informations au plus tard 1 semaine avant le démarrage des travaux sur le site Internet, et cherchera à améliorer ce délai en particulier pour l'outil de recherche d'itinéraire. La RATP met à disposition des voyageurs les informations environ 15 jours avant le démarrage des travaux sur des affiches en gare. Les travaux rentrent en compte dans le périmètre du processus de transmission des données décrit dans les annexes II-A-3 et II-A-5.

De plus, la RATP prévoit, lorsque la nature du chantier le justifie, des annonces sonores régulières dans les gares de la ligne ou en correspondance avec celle-ci pour avertir de manière synthétique les voyageurs de travaux prévus ou en cours et des perturbations attendues.

Pour les travaux à fort impact jugés très significatifs, et en particulier pour les projets de renouvellement du réseau, RATP élabore en complément de la communication détaillée sur le plan de transport adapté assuré par ailleurs, un plan de communication spécifique sur la nature des travaux et leurs impacts.

De plus, la RATP, au titre de ses missions d'opérateur et de gestionnaire d'infrastructure, s'implique en amont dans le processus de concertation institutionnelle, notamment :

- par sa participation aux différents comités de ligne organisés par le STIF,
- par des échanges directs avec les élus locaux et les associations d'usagers.

4/ Pénalité en cas de fermeture de stations/gares pour travaux

Conformément à l'article 10-4 -, et sauf cas de force majeure ou aléas exceptionnels, au-delà de 10 stations de métro sur l'ensemble du réseau fermées totalement ou partiellement et de façon simultanée pour travaux pendant toute la durée du service sans accord préalable du comité de suivi « Offre », une pénalité financière de 2 000 euros HT par jour*station/gare de fermeture sera appliquée pour tenir compte du service non rendu sans réduction de la production kilométrique.

article 12-3 - **Situations perturbées**

1/ Information du STIF sur les perturbations significatives

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

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

Pour ce type d'incidents, la RATP informe systématiquement le STIF selon la procédure suivante décrite dans l'annexe II-D-7.

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

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

2/ Mesures d'exploitation en situation perturbée

La RATP s'engage à offrir aux voyageurs le meilleur service adapté possible dans les meilleurs délais dans les cas de perturbations inopinées sur le réseau. Ce service adapté tiendra notamment compte du degré et du type de perturbation ainsi que des capacités offertes par l'infrastructure.

Afin de réduire les délais d'intervention et de rétablissement du trafic en cas de perturbation et pour limiter les conséquences des incidents survenant sur le réseau métro, la RATP s'attache à renforcer ses principes de coordination avec les autres opérateurs et à améliorer l'information (multimodale) des voyageurs.

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

3/ Retours d'expérience

Le STIF et la RATP sont particulièrement attentifs à la régularité des circulations.

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

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

L'annexe I-A-9 précise la démarche d'ensemble à laquelle la RATP, au titre de ses missions d'opérateur et de gestionnaire d'infrastructure, adhère et participe activement. Cette démarche prévoit notamment des retours d'expérience, sous le pilotage du STIF, suite à des situations perturbées inopinées sur le réseau ferroviaire (RER, métro).

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

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

Chapitre II - LE RER

A - L'OFFRE

article 13 - Principes de description de l'offre

article 13-1 - Périmètre

L'offre du RER faisant l'objet du présent contrat porte sur les services réguliers ouverts au public exploités par la RATP. Le réseau RER comprend deux lignes co-exploitées avec la SNCF. La RATP s'engage à proposer aux voyageurs, en partenariat avec la SNCF, un service cohérent sur l'ensemble de ces lignes. Le périmètre contractuel du ressort de la RATP est constitué de 5 branches et de deux tronçons centraux selon les regroupements suivants :

- RER A :
 - o Vincennes - Nanterre Préfecture (tronçon central)
 - o Vincennes – Marne la Vallée Chessy
 - o Vincennes – Boissy Saint Léger
 - o Nanterre Préfecture - St Germain en Laye
- RER B :
 - o Gare du Nord - Bourg la Reine (tronçon central)
 - o Bourg la Reine – Robinson
 - o Bourg la Reine - Saint Rémy lès Chevreuse

La RATP est gestionnaire d'infrastructure et exploitant du tunnel commun RERB/ RERD.

L'offre au 1er janvier 2016 est définie dans l'annexe I-A-1 et distingue :

- La description de l'offre contractuelle décidée par le STIF
- La description des lignes

Les données kilométriques de l'offre contractuelle correspondant au périmètre contractuel du ressort de la RATP sont détaillées par branche de ligne et établies en distinguant les trains x kilomètres totaux et les trains kilomètres commerciaux en heures de pointe et en heures hors pointe. Ces données sont reprises dans l'Annexe I-A-4 et servent de référence à l'indicateur annuel de suivi de réalisation d'offre.

Le nombre et la liste des événements exceptionnels récurrents dont il est tenu compte dans la définition de l'offre contractuelle (renforcements pour des événements ponctuels tels que les salons, les rencontres sportives...) figurent dans l'annexe I-A-3. Cette annexe est actualisée chaque année comme décrit au titre III.

Les données relatives à l'offre sont fournies sous format électronique le 15 décembre de chaque année, selon les modalités définies à l'article 14 -.

article 13-2 - Intégration de la description de l'offre dans le système d'information « Offre de Référence Contractualisée »

Les annexes contractuelles visées dans cet article sont : I-A-1, "description de l'offre de référence", I-A-3, « liste et nombre d'événements exceptionnels pris en compte dans l'offre contractuelle » I-A-4 « volume d'offre contractuelle ».

Dans le cadre du système d'information développé par le STIF comportant les données relatives à l'offre contractuelle, la RATP s'engage à :

- ne pas modifier les formats de transmission des annexes utilisés à l'occasion de la transmission du service annuel 2015 (fichiers excel conservant exactement la même structure en termes de lignes et de colonnes).

Tout projet de modification de ces formats devra faire l'objet d'échanges en amont et d'un accord du STIF afin de s'assurer de la possible récupération des données.

- désigner chacun des objets contractuels (lignes et arrêts) présents dans ces annexes selon les principes définis dans l'annexe II-A-5 du présent contrat.

L'objectif de mise en œuvre de l'intégralité de ces principes est la transmission du service annuel 2018 (au 31 mars 2018).

Cette échéance sera respectée sous réserve d'une éventuelle adaptation des systèmes d'information de la RATP. Ceci fera l'objet d'études préalables pour identifier les contraintes techniques, organisationnelles et financement associés dans le cadre de la dynamique des projets et elles seront évaluées par le STIF.

- participer aux groupes de travail mis en place par le STIF afin de simplifier d'ici la fin du contrat les modalités d'échange entre le STIF et la RATP des données relatives à l'offre contractuelle.

Ces travaux doivent permettre d'aboutir à la définition d'interfaces (de type API, webservices...) entre les systèmes d'information de la RATP et du STIF en vue d'une alimentation directe du système d'information « Offre de Référence Contractualisée ».

article 14 - **Description de l'offre du RER**

article 14-1 - **Principes de description de l'offre**

Le service contractualisé des RER A et B est donné ligne par ligne et branche par branche en annexe I-A-1. Il précise, selon les indications ci-après, la description des lignes, la description de l'offre commandée par le STIF, ainsi que les éléments demandés à titre indicatif, et comporte les éléments suivants :

Description des lignes:

Au titre de sa mission de gestionnaire d'infrastructure, la RATP précise sur son domaine :

- Les caractéristiques de la ligne, établies de manière conjointe avec la SNCF :
 - o le schéma de l'ensemble de la ligne ;
 - o la longueur de la ligne (commerciale et totale) et de ses branches ;
- Les caractéristiques des gares :
 - o la liste des gares et leurs correspondances ;
 - o les dispositifs d'accessibilité PMR ;

Au titre de sa mission d'opérateur de transport, la RATP précise pour chaque gare :

- o l'amplitude d'ouverture ;
- o le nombre de guichets, comptoirs d'information, automates... ;

Description de l'offre contractuelle :

La RATP transmet chaque année, pour les tableaux de marche (TM) types établis conjointement avec la SNCF et selon le type de jour et de période (exemple : JO hiver, JO demi-saison, JO juillet, JO août, samedi d'hiver et d'été, dimanche et jour férié hiver et été, nuits festives...), les éléments suivants :

- le nombre de jours et le calendrier prévisionnel des jours d'application de ces tableaux de marche (TM) ;
- les TKC (trains x km commerciaux), TKT (trains x km totaux), les VKC (voitures x km commerciaux) et les PKO (places x km x offertes) annuels et leur décomposition par type de TM (y compris pour les renforcements exceptionnels) sur le périmètre contractuel du ressort de la RATP ;
- le nombre d'arrêts en gare par jour et par sens, pour les principaux TM sur le périmètre contractuel du ressort de la RATP. La RATP ajoutera à titre d'information les éléments relevant du périmètre contractuel de la SNCF ;
- le nombre de trains prévus au passage par gare, par heure, par sens, et pour les principaux TM, à l'heure d'affluence du matin, en heure creuse, à l'heure d'affluence du soir et en nuit (en précisant l'amplitude horaire de chacune de ces périodes) sur le périmètre contractuel du ressort de la RATP. La RATP ajoutera à titre d'information les éléments relevant du périmètre contractuel de la SNCF ;
- les horaires de premier et de dernier passage à chaque gare sur le périmètre contractuel du ressort de la RATP. La RATP ajoutera à titre d'information les éléments relevant du périmètre contractuel de la SNCF ;
- pour les principaux TM, la description des missions sur le périmètre contractuel du ressort de la RATP qui détaille : le code mission, les horaires des arrêts de trains, ainsi que les données concernant le matériel roulant assurant la mission (type de matériel, composition en unités simples ou en unités multiples, et nombre de voitures affectées à la mission). La RATP ajoutera à titre d'information les éléments relevant du périmètre contractuel de la SNCF ;

La description de ces tableaux de marche types représente 100% de l'offre commandée par le STIF dont le niveau annuel, qui sert de référence pour le calcul de l'indicateur de réalisation d'offre pour les éléments relevant du périmètre contractuel de la RATP, est indiqué en Annexe I-A-4.

La liste des données à fournir par la RATP concernant le trafic est décrite plus précisément dans l'article 64 -. Ces données figurent à titre d'information au service contractualisé de chaque ligne.

article 14-2 - Mise à jour des documents relatifs à la description de l'offre

L'offre contractuelle est susceptible d'être modifiée chaque année à la demande de l'autorité organisatrice. L'annexe I-A-1 décrivant l'offre est actualisée, en liaison avec la SNCF, pour tenir compte des évolutions décidées par le STIF. Les mises à jour sont transmises par la RATP :

- à chaque révision de l'offre contractuelle du mode RER décidée par le STIF : dans un délai de 30 jours ouvrés à compter de la première mise en application des modifications concernées
- à chaque évolution de la description de la ligne ou du parc de matériel roulant : lors de la mise à jour annuelle de l'annexe I-A-1
- dans le cas de déploiement progressif de nouveaux matériels roulants : par la transmission semestrielle de la mise à jour de la description des missions, telle que prévue à l'annexe I-A-1

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

article 15 - Modification de l'offre contractuelle

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

article 15-1 - Principes généraux

Par modification de l'offre contractuelle, on entend les adaptations à la hausse et à la baisse par rapport à l'offre contractuelle au 1er janvier de l'année en cours définie à l'article 13-1 -, et qui font l'objet d'une décision du STIF.

Le service contractualisé peut être modifié de façon :

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

Les demandes de renforcements d'offre temporaire formulées par un tiers sont transmises au STIF par la RATP ou la SNCF dès qu'elles en ont connaissance. La mise en œuvre de ces renforcements est conditionnée par la délivrance d'une autorisation préalable du STIF.

article 15-2 - Programmation des modifications d'offre contractuelle

Les modifications d'offre contractuelle (pérennes ou temporaires) envisagées au cours de l'exécution du contrat font l'objet d'une programmation régulière et pluriannuelle, examinée par les Parties.

En septembre de l'année N-3, la RATP adresse au STIF une proposition de tableau de bord, établi conjointement avec la SNCF, listant l'ensemble des études d'évolution d'offre envisagées pour les trois années à venir.

Au cours du comité de suivi de l'offre du 4^{ème} trimestre, la RATP présente un tableau de bord consolidé de ces évolutions d'offre tenant compte des retours du STIF.

Ces propositions d'évolutions d'offre sont étudiées en comités techniques avec le STIF afin de proposer en comité de suivi de l'offre du 1^{er} trimestre de l'année suivante un tableau de bord actualisé et partagé entre les Parties.

Ce tableau de bord est présenté et réactualisé par la RATP à chaque comité de suivi de l'offre.

Ce tableau de bord est réalisé, le cas échéant, à partir :

- des propositions d'adaptations formulées par les Parties ou par des tiers (courriers, comités de ligne, réclamations),
- des remontées terrains constatées directement par les directions de lignes RATP : constat d'affluence voyageurs, saturation des quais ou des flux montants et descendants dans les trains.

- des analyses menées par l'Exploitant RATP pour améliorer la tenue du plan de transport. Ces analyses seront présentées par la RATP soit lors des réunions mensuelles ponctualité, soit lors de réunions techniques spécifiques, puis en Comité de Suivi de l'Offre.
- des projets d'investissements prévus sur les lignes, notamment des déploiements de matériel roulant et modification de l'infrastructure,
- des données de comptage les plus actualisées.

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

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

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

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

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

Concernant les études et enquêtes que le STIF commande :

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

Les dossiers identifiés et étudiés dans le cadre de ce processus seront présentés au STIF à minima deux mois avant le passage à son conseil.

article 15-3 - Les modifications temporaires programmées pouvant conduire à une modification de l'offre contractuelle

Les modifications temporaires pouvant éventuellement conduire à une modification de l'offre contractuelle relèvent notamment des causes distinctes suivantes :

- d'ajustements calendaires relevant notamment de l'incertitude sur la programmation des vacances scolaires à la date de signature du contrat ;
- d'événements exceptionnels autres que ceux prévus dans l'offre contractuelle ;
- de travaux programmés par la SNCF ou par la RATP au titre de leur mission de gestionnaire d'infrastructure et impactant la capacité de transport ;
- pour chacune des causes visées ci-dessus, la RATP soumet à l'accord du STIF lors de chaque comité de suivi « offre », la liste des modifications temporaires de l'offre contractuelle par ligne et leur incidence sur la production kilométrique, établies conjointement avec la SNCF pour les RER A et B. La RATP présente également une évaluation de l'incidence financière de ces modifications. La décision de modification des niveaux d'offre contractuelle kilométriques avec ses éventuelles conséquences financières est prise par le STIF après examen en Comité de Suivi « Offre » trimestriel (COSO). Les modifications apportées à l'offre contractuelle ayant des conséquences financières sur l'équilibre économique du contrat sont intégrées par voie d'avenant au contrat.

1/ Les ajustements calendaires

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

2/ Les événements exceptionnels

L'annexe I-A-3 précise la liste des événements exceptionnels pris en compte dans l'offre contractuelle et le niveau d'offre annuel par ligne au titre de ces événements. La RATP transmet annuellement au plus tard le 31/10/n-1 une mise à jour de cette annexe pour l'année n, établie en liaison avec la SNCF, dont les conséquences sur l'offre contractuelle sont traitées conformément aux modalités précisées ci-avant.

L'annexe I-A-2 précise les 2 nuits festives exceptionnelles prises en compte dans l'offre contractuelle : Nuit de la Saint Sylvestre et Nuit de la Fête de la Musique. Ces 2 nuits sont incluses également dans l'annexe I-A-3. A titre exceptionnel, le STIF peut décider la mise en œuvre d'un dispositif de type « Nuits Festives » au-delà des 2 événements prévus contractuellement, pour étoffer l'offre de nuit exceptionnelle de 2 à 5 nuits festives (soit 3 Nuits Festives supplémentaires). Les dates des trois grandes nuits festives non identifiées pour le RER auront été précisées par le STIF au moins 6 mois avant leur mise en œuvre.

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

Les renforts d'offre liés à des événements exceptionnels non pris en compte dans l'offre contractuelle (voir liste en annexe I-A-3) font l'objet d'une demande préalable de la RATP, et de la SNCF le cas échéant, au STIF dès qu'elle en a connaissance. Cette demande est obligatoirement accompagnée d'un projet chiffré, 6 semaines au plus tard avant sa date prévisionnelle de mise en œuvre. Le STIF adresse ses demandes de renforts liés à des événements exceptionnels 2 mois au moins avant la mise en œuvre prévisionnelle, sauf cas d'urgence dûment motivé par le STIF.

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

3/ Les travaux

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

Les travaux programmés concernent essentiellement :

- la circulation du RER (ligne totalement ou partiellement interrompue et/ou exploitation en mode dégradé) ;
- la fermeture totale ou partielle de gares de RER ;
- les adaptations temporaires programmées pour causes travaux pouvant conduire à une modification de l'offre contractuelle sans avenant.

La réalisation de travaux programmés peut conduire à la mise en œuvre opérationnelle d'une offre différente de l'offre contractuelle, sans toutefois avoir modifié au préalable l'offre de référence par avenant.

Pour permettre au STIF d'évaluer les impacts de ces modifications d'offre sur les usagers et les mesures mises en œuvre pour les maîtriser, la RATP livrera pour chaque année n et au plus tard le 31/10/n-1 l'annexe I-A-6 décrivant les travaux ayant un impact sur l'offre contractuelle, et permettant de suivre les éventuels services de substitution proposés pour prendre en charge les usagers de manière optimale.

En cas de mise en place d'un service de substitution, l'annexe I-A-6 permettra d'en indiquer le type :

- Type 1 : mise en place de bus sur les mêmes Origine-Destination que les interruptions de circulation, avec par défaut les mêmes arrêts de desserte et offrant une capacité adaptée au regard du trafic,
- Type 2 : mise en place d'autres types de substitution comme le renfort de lignes régulières du bus, de métro ou d'autres modes. La RATP précisera dans ce cas le type de renfort (lignes et OD concernés, renfort en fréquence et/ou en capacité de places offertes –ex : mise en articulés, UM.-).

Pour les substitutions de type 2, des échanges techniques, sur la base de l'annexe I-A-6 et le cas échéant lors de réunions dédiées, permettront au STIF d'évaluer la pertinence des plans de transport alternatifs proposés au regard du trafic attendu, des principales O/D et de l'évolution du temps de parcours sur la zone interrompue et pour les principaux OD.

La RATP actualise le contenu de l'annexe I-A-6 pour l'année n trimestriellement, et le transmet au plus tard une semaine avant chaque Comité de suivi d'offre (CoSO).

Le COSO OFFRE trimestriel sera l'instance de validation des plans de transports. La revue se tiendra au plus tard lors du COSO OFFRE qui précède les travaux (date du début des impacts sur l'offre).

Les trains x kilomètres substitués de type 1 sont comptabilisés dans l'offre réalisée pour le calcul de l'indicateur de production du service contractualisé.

Les trains x kilomètres substitués selon les cas de type 2 peuvent le cas échéant être comptabilisés dans l'offre réalisée sous réserve d'une validation en COSO.

Conformément au programme de rénovation des stations et gares inscrit au programme d'investissements défini dans le Titre V, la RATP est autorisée à fermer de façon simultanée pour travaux, pendant toute la durée du service, totalement ou partiellement, un maximum de 10 gares du RER sur l'ensemble du réseau. Si la RATP prévoit de dépasser ce nombre, elle en informe préalablement le STIF pour examen par le comité de suivi offre de transport. Sauf accord de ce dernier, les pénalités définies à l'article 17-2 -4/ s'appliquent.

Au titre de sa mission d'opérateur de transport, la RATP communique également pour l'ensemble des travaux prévus l'incidence des travaux sur la réalisation de l'offre kilométrique.

- Modifications temporaires programmées pour causes travaux pouvant conduire à une modification de l'offre contractuelle avec avenant

La RATP peut demander à ce que certains travaux programmés exceptionnels, impactant fortement la capacité de transport et à caractère pluriannuel, donnent lieu à une modification de l'offre de référence et à un avenant.

Sur la base de la programmation des travaux décrite en annexe I-A-7 à horizon 3-5 ans, la RATP peut proposer une modification de l'offre contractuelle pour les travaux programmés perturbant de façon significative l'exploitation normale du service, c'est-à-dire induisant une réduction importante de l'offre contractuelle, et à caractère pluriannuel.

La RATP communique au STIF chaque année, et au plus tard le 31/01/n-1 les travaux sur les lignes de RER qui pourraient faire l'objet d'un avenant et transmet :

- La nature et le calendrier prévisionnel du chantier et pour lequel la RATP demande la mise à jour de l'offre de référence avec avenant ;
- Une estimation des impacts de ces travaux sur l'offre et le nombre de voyageurs touchés, pour l'année n et en prévision au-delà.
- Ces documents permettront au STIF de prendre une décision sur l'intégration ou non par voie d'avenant des opérations proposées à l'offre de référence, lors des instances COSO Offre, à échéance mars n-1. Dans le cas où l'opération est validée par le STIF, l'avenant correspondant sera présenté au conseil du STIF au plus tard fin de l'année n-1.
- La RATP transmet au STIF au plus tard 3 mois avant la date du conseil de fin d'année, un dossier comprenant :
 - o Le plan de transport proposé pour prendre en compte les usagers de manière optimale (offre de transport de substitution prenant en compte la capacité d'accueil, les principales Origine-Destination, le rallongement du temps de parcours, aussi bien via bus de substitution ou renforts de lignes régulières) ;
 - o L'estimation des impacts financiers en termes de surcoûts et d'économies induites. Le projet d'avenant sera transmis par la RATP au plus tard 2 mois avant la date de conseil.

Le STIF peut également demander à la RATP d'intégrer par voie d'avenant certaines opérations travaux d'envergure à l'offre de référence, en particulier en lien avec la SNCF. Le calendrier des échéances de passage en conseil est alors fixé par le STIF.

article 15-4 - **Les modifications pérennes de l'offre contractuelle**

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

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

L'approbation de l'avenant par le conseil du STIF est un préalable à la mise en œuvre des modifications répertoriées au point 2 du présent sous article). Pour les autres modifications, le STIF transmettra par courrier l'approbation de la modification et de ses caractéristiques.

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

A la demande du STIF, la RATP lui transmet une note de synthèse de bilan sur toute évolution d'offre structurante au cours de l'année suivant la mise en service de cette nouvelle offre. Ce bilan présentera notamment des données de fréquentation voyageurs et d'exploitation

1/ Les modifications hors Contrat de Projet

Ces modifications de l'offre contractuelle concernent des opérations de nature et de niveaux très différents, à la hausse ou à la baisse.

Modalités générales :

Les évolutions d'offre contractuelle résultent d'une décision du STIF portant sur une modification de l'offre contractuelle et de la rémunération à la hausse ou à la baisse.

A la demande du STIF, la RATP examine les conditions de mise en œuvre de l'offre modifiée. Elle établit un descriptif et un devis détaillé qu'elle transmet au STIF dans un délai minimal de 4 mois avant la date prévisionnelle de mise en service. Ce devis sera établi conjointement avec la SNCF et pourra distinguer les éléments relevant de chacune des Parties.

Le descriptif comporte les caractéristiques détaillées de la modification de l'offre, son impact sur le trafic et plus largement les conditions offertes aux voyageurs, ainsi que les éléments financiers :

- tous les éléments de modification d'offre contractuelle avant/après concernant les itinéraires, les arrêts, l'amplitude, la fréquence, le type de matériel... ;
- les prévisions de trafic et de recettes en valeur annuelle ;
- le devis des moyens mis en œuvre avec, pour chaque grand type de dépenses, le nombre d'unités d'œuvre et le coût de l'unité d'œuvre.

Dans le cas de projets particuliers nécessitant une instruction plus longue, le délai sera déterminé de concert par les parties en comité de suivi « Offre ».

2/ Les modifications liées au Contrat de Projets

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

L'avant-projet (AvP) approuvé par le STIF constitue une étape décisionnelle pour l'exécution des travaux d'aménagement de ces infrastructures. Il contient les éléments prévus par la délibération n°2011/0631 du 6 juillet 2011, notamment ceux relatifs au niveau et au coût d'exploitation. L'AvP contient en particulier un bilan financier détaillant les principaux postes de dépenses du projet ainsi que les hypothèses retenues en unités d'œuvre et en coût par unités d'œuvre, pour le projet lui-même ainsi que pour les lignes concernées par la restructuration liée au projet. Les informations attendues sont décrites à l'annexe I-A-7.

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

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

Les projets d'exploitation (PEX) à réaliser sur la durée du contrat (dont la liste prévisionnelle figure dans l'annexe I-A-6 qui pourra être actualisée par avenant), doivent être transmis au STIF dans un délai de 8 à 12 mois avant la date prévisionnelle de mise en service de la nouvelle infrastructure. Dans le cas contraire, l'approbation de l'avenant par le conseil du STIF n'est pas un préalable à la mise en service, qui ne peut être différée en invoquant cette raison. En cas de variation des dates prévisionnelles de mise en service, les conséquences sont examinées en comité.

Les projets d'exploitation comprennent :

- la proposition de calendrier de travail avec la date de remise des informations nécessaires. Ce calendrier tient compte d'un délai minimum de 4 mois avant la mise en place prévisionnelle, qui est nécessaire au STIF pour l'instruction auprès des collectivités et pour sa prise de décision ;
- le coût marginal révisé d'exploitation détaillé avec, pour tous les postes de dépenses ou d'économies : le nombre d'unités d'œuvre nécessaires et leur coût, tous les éléments de modification d'offre contractuelle avant/après concernant les itinéraires, les arrêts, l'amplitude, la fréquence, le type de matériel..., y compris sur d'autres lignes ou réseaux impactés par le projet ;
- le trafic attendu au total et sur l'interstation la plus chargée, comparé le cas échéant aux données de la ligne/branche sur les dernières années ;
- l'hypothèse du taux de fraude et des recettes ;
- un tableau indiquant le détail de l'écart éventuel entre les coûts de l'avant-projet et ceux du projet d'exploitation ainsi que sa justification. En tout état de cause, les coûts ne peuvent être supérieurs, en euros constants et hors modifications des projets demandés par le STIF, de plus de 5 % à ceux de l'avant projet.

Les compléments d'information nécessaires à la décision du STIF demandés par courrier ou par courriel doivent être communiqués dans un délai de deux à quatre semaines, sauf cas dûment justifié et accepté par le STIF, sous peine de pénalités définies à l'article 108 -.

A l'issue des travaux d'affinement du projet d'exploitation et de négociation par les Parties, la RATP transmet son devis dans les mêmes délais et conditions que pour les modifications hors contrat de projets (article 14-4-0).

La décision du STIF porte sur la modification de l'offre contractuelle et les montants financiers afférents, qui font l'objet d'un avenant au présent contrat.

B - REALISATION DE L'OFFRE

La qualité de l'offre réalisée est une priorité pour le STIF. C'est la raison pour laquelle le contrat prévoit la mise en place d'indicateurs de mesure de la qualité de l'offre réalisée associés à des incitations financières. La RATP s'engage en liaison avec la SNCF à réaliser l'offre contractuelle ou à défaut l'offre la plus proche possible de l'offre contractuelle.

À ces fins, une réunion de travail RATP/SNCF Transilien/ SNCF Réseau/STIF, dite « Réunion Mensuelle Ponctualité » se tiendra une fois par mois (à partir du 20 de chaque mois sauf en juillet-août, la réunion prévue en fin d'année N pouvant exceptionnellement se tenir en Janvier N+1) pour examiner les résultats de

ponctualité RER. A cet égard, les parties échangeront sur les tendances chiffrées des indicateurs du mois M-1, et consolidées du mois M-2.

Lors de cette réunion seront notamment analysés les causes : de non ponctualité par ligne RER et les principaux incidents affectant les circulations. Une note sera produite par la RATP en support de cette réunion.

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

- Les mesures d'exploitation (situation normale, situation dégradée) et d'organisation concourant à une meilleure unicité du service et une plus grande transparence pour les voyageurs.
- En particulier, après la mise en œuvre de la suppression de la relève sur le RER B fin 2009 et le regroupement des entités opérationnelles dans un centre de commandement unique en 2013, la SNCF et la RATP ont l'objectif de poursuivre la gestion unifiée sur la ligne B en cohérence avec le schéma directeur du RER B piloté par le STIF.
- La RATP poursuivra le travail collaboratif engagé avec la SNCF pour mettre en œuvre les modalités d'exploitation les plus appropriées à travers notamment le plan d'action commun RERA et plus précisément les domaines d'actions suivants : l'amélioration de l'information voyageurs, l'évolution des modalités communes de supervision et de pilotage de la ligne, l'optimisation de la gestion du matériel roulant et des circulations en zone frontière, et l'évolution des modes de collaboration entre les opérateurs de transport. En termes d'échéancier, les actions suivantes sont identifiées :
 - o Courant 2016 : création d'une structure commune d'analyse et de pilotage de la ligne A avec SNCF Mobilités et SNCF Réseau,
 - o Fin 2017 (service annuel 2018) : perspective d'un nouvel horaire pour la ligne A, en lien avec la ligne L Groupe III du réseau SNCF Mobilités, visant notamment à mettre en place une offre plus robuste aux heures de pointes grâce à l'augmentation de capacité des nouveaux trains.
- Le plan d'action commun RER A fait l'objet d'un suivi par le STIF lors des trajectoires de ligne et à l'occasion des Comités de ligne RER A.
- Les investissements à réaliser :
 - o Dans le cadre du programme d'investissement et conformément aux règles de gouvernance du présent contrat,
 - o Conformément aux Schémas Directeurs des lignes A et B pilotés par le STIF lorsqu'ils seront inscrits au PQI en emplois et en ressources.
- Les trajectoires de lignes RER :

Pilotée par les directeurs de ligne, cette réunion, dite de « trajectoire de ligne », associe étroitement le STIF, la RATP et la SNCF pour les RERA et RERB.

Elle doit permettre d'apprécier la pertinence des investissements proposés en complément des mesures sur l'exploitation, notamment en termes de régularité et d'information voyageurs, ainsi que la cohérence et l'optimisation de leur programmation.

L'ordre du jour est établi conjointement par le STIF, et les directions de ligne RATP et SNCF.

La trajectoire de ligne est notamment l'occasion de présenter :

- un focus sur l'actualité de la ligne et les conditions de son exploitation : revue récente des indicateurs de qualité de service et plans d'action envisagés court terme pour traiter des dysfonctionnements identifiés ;
- un bilan des évolutions d'offre récentes sur la ligne et/ou une présentation du cahier des charges d'une évolution d'offre à venir ;
- les investissements engagés pour optimiser le fonctionnement de la ligne (notamment en matière d'information voyageurs, d'acquisition ou fiabilisation de matériel roulant, de régénération ou renouvellement de l'infrastructure, de programmation des travaux) ;
- un point d'étape sur les avancées des investissements prévus aux Schémas Directeurs.

Sur chaque ligne de RER, une trajectoire de ligne est organisée a minima annuellement pour que le STIF dispose d'éléments récents à communiquer aux élus ou associations concernant les perspectives pluriannuelles d'investissements de ces lignes et des différentes actions engagées pour améliorer le service.

article 16 - **Mesure de l'offre réalisée**

article 16-1 - **Mesure de la production de l'offre contractuelle**

1/ Principes

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

Le détail des modalités de mesure de l'indicateur apparaît en annexe I-A-5.

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

Cette mesure est effectuée par la RATP. Les mesures et leurs modalités de mise en œuvre sont contrôlées le cas échéant par le STIF, conformément au droit d'audit et de contrôle défini à l'article 107 -.

2/ Modalités de la mesure

L'engagement de la production réalisée sur le RER distingue pour chaque branche :

- la période des heures de pointe, couvrant pour les Lignes Ouvrables les heures de pointe du matin et celles du soir dans les deux sens de circulation pour les tronçons centraux et dans le sens de la charge sur les autres branches.
- la période des heures hors pointe, correspondant aux autres périodes de production de l'offre contractuelle.
- Ces périodes sont décrites dans l'annexe I-A-1.

Afin de tenir compte des aléas normaux d'exploitation, l'engagement de production kilométrique de l'offre contractuelle RER est assorti, pour chacune de ces deux périodes séparément, d'une franchise annuelle précisée au point 4/.

Le détail des modalités de mesure de l'indicateur associé au suivi de l'engagement de production et de la franchise correspondante apparaît en annexe I-A-5.

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

- La RATP fournit au STIF, la forme d'un fichier compatible excel permettant une exploitation des données par le STIF, ligne par ligne :- chaque mois, trimestre, et en récapitulatif annuel en distinguant la production aux heures de pointe et aux heures creuses: la production kilométrique prévue de l'offre contractuelle et la production kilométrique effectivement réalisée sur chacune des branches, exprimées en TK totaux et commerciaux et VK commerciaux ;
- chaque trimestre, et en récapitulatif annuel : les écarts détaillés par mois entre l'offre contractuelle et l'offre réalisée ; l'analyse par type de cause sur le trimestre ; Pour les causes de non production RER, il est convenu que la RATP mène un travail en lien avec la SNCF pour identifier quelques causes communes et leur codification, notamment pour la cause « difficultés SNCF », afin de fournir au STIF ce suivi à partir de Janvier 2017 pour les RERA et RERB. Une expérimentation sera menée en ce sens en 2016 sur la ligne B, puis sur la ligne A.

La RATP fournit sous un mois à la demande ponctuelle du STIF :

- la production kilométrique réalisée un jour donné en TK et VK commerciaux, et celle du service contractualisé correspondant par branche de RER.

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

Une réfaction de charges est appliquée si la production kilométrique réalisée par la RATP, telle que mesurée selon les principes décrits à l'article 16-1 -se trouve être annuellement inférieure à la production de l'offre contractuelle définie dans l'Annexe I-A-4, actualisée des différents avenants conclus au cours de la période d'exécution du contrat, et minorée de la franchise correspondante, sauf cas de force majeure.

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

La franchise est appréciée par branche ou tronçon central de ligne.

Le niveau de franchise :

- pour la production aux heures de pointe est fixé à 4 % pour chacune des branches et chacun des tronçons.

- pour la production hors pointe est fixé à 2 % pour chacune des branches et chacun des tronçons.

Le montant de la réfaction de charges est pour chaque branche ou tronçon central le produit du nombre de trains x kilomètres commerciaux non réalisés par un montant unitaire de 13,80 €₂₀₁₁ pour les trains x kilomètres non réalisés

La réfaction de charges est nulle lorsque le niveau de production réalisé, tel que mesuré selon les principes décrits à l'article 15-1-1/, est supérieur ou égal à l'offre contractuelle annuelle actualisée des différents avenants conclus au cours de la période d'exécution du contrat minorée de la franchise.

La réfaction de charges maximale annuelle (ensemble des heures « pointe » et « hors pointe ») est fixée à 5 M€₂₀₁₁ pour le RER (dont 3 M€₂₀₁₁ pour le RER A et 2 M€₂₀₁₁ pour le RER B)

article 16-2 - **Mesure de la qualité de l'offre**

1/ Principes

Le STIF souhaite mettre la ponctualité au cœur du système de qualité de l'offre. Le dispositif de suivi est mis en œuvre selon les principes suivants :

- une meilleure prise en compte du ressenti des voyageurs avec un poids financier accru des indicateurs mesurant la ponctualité
- un système d'incitation à la ponctualité des voyageurs avec un mécanisme qui permet :
 - o d'évaluer les résultats au travers des indicateurs de ponctualité RER en co-responsabilité avec la SNCF
 - o de valoriser les progrès réalisés ou de sanctionner les régressions, au travers de la variation des indicateurs de ponctualité par branches
 - o d'inciter à la circulation des trains, au travers des indicateurs du nombre de trains ayant circulé aux heures de pointe dans les tronçons centraux et du nombre de trains ayant circulé sur l'ensemble de la journée sur chaque branche hors des tronçons centraux
- une prise en compte de la co-responsabilité dans la continuité du contrat 2012-2015
- une harmonisation du suivi de la ponctualité entre la RATP et la SNCF avec des méthodes de mesure des indicateurs similaires et une classification commune des causes de non ponctualité

2/ Mesure de la ponctualité RER en co-responsabilité avec la SNCF

a) Principes

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

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

Cette mesure est effectuée par la RATP et la SNCF. Les mesures et leurs modalités de mise en œuvre sont contrôlées le cas échéant par le STIF, conformément au droit d'audit et de contrôle défini à l'article 107 -.

Le détail des modalités de mesure de l'indicateur, niveaux d'objectifs et de l'enveloppe financière associée apparaît en annexe I-A-8.

Cet indicateur donne lieu à une incitation financière.

b) Informations à communiquer pour le suivi de la ponctualité en co-responsabilité avec la SNCF

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

c) Incitations financières liée à la ponctualité des RER en co-responsabilité avec la SNCF

Les engagements souscrits par la RATP pour l'indicateur de ponctualité trouvent leur contrepartie dans un système d'incitation qui repose sur la fixation de deux valeurs auxquelles le résultat mensuel de l'indicateur de ponctualité est comparé. Cet indicateur fait l'objet d'un calcul de bonus malus tous les mois.

Le calcul du bonus-malus est effectué de la façon suivante :

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

Ces valeurs sont décrites en annexe I-A-8.

Le montant maximal annuel de l'incitation financière est fixé à 2 520 000 € pour les lignes RERA et RERB. La répartition des montants maximaux de l'incitation financière par ligne est précisée en annexe I-A-8.

3/ Mesure de l'évolution de la ponctualité par branches

a) Principes

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

Cette mesure est effectuée par la RATP. Les mesures et leurs modalités de mise en œuvre sont contrôlées le cas échéant par le STIF, conformément au droit d'audit et de contrôle défini à l'article Titre VII - Chapitre II - article 107 -.

Le détail des modalités de mesure de l'indicateur, niveaux d'objectifs et de l'enveloppe financière associée apparaît en annexe I-A-8.

Cet indicateur donne lieu à une incitation financière.

b) Informations à communiquer pour l'évolution de la ponctualité par branches

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

c) Incitations financières liées à l'évolution de la ponctualité par branches

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

Pour chaque branche :

- Si le résultat annuel de l'indicateur de ponctualité de la branche a progressé par rapport à l'année précédente, la rémunération RATP sera affectée d'un bonus calculé selon les modalités définies en annexe I-A-8.
- Si le résultat annuel de l'indicateur de ponctualité de la branche a diminué par rapport à l'année précédente, la rémunération RATP sera affectée d'un malus calculé selon les modalités définies en annexe I-A-8.

Le montant maximal de l'incitation financière est fixé à 1 480 000 € pour l'ensemble des branches des RERA et RERB.

Les valeurs des pas de progression et des enveloppes bonus-malus sont définies par branche en annexe I-A-8.

4/ Mesure du nombre de trains ayant circulé aux heures de pointe dans les tronçons centraux en co-responsabilité avec la SNCF

a) Principes

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

Cette mesure est effectuée par la RATP. Les mesures et leurs modalités de mise en œuvre sont contrôlées le cas échéant par le STIF, conformément au droit d'audit et de contrôle défini à l'article 107 -.

Cet indicateur donne lieu à une incitation financière.

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

Le détail des modalités de mesure de l'indicateur, niveaux d'objectifs et de l'enveloppe financière associée apparaît en annexe I-A-8.

b) Informations à communiquer pour le suivi des trains ayant circulé aux heures de pointe dans les tronçons centraux

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

c) Incitation financière liée au nombre de circulations de trains aux heures de pointe dans les tronçons centraux

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

- Un objectif est fixé assorti d'un bonus maximum.
- Si le résultat annuel des indicateurs est supérieur à la valeur médiane fixée par le STIF, la rémunération RATP sera affectée d'un bonus calculé selon les modalités définies en annexe I-A-8.
- Si le résultat annuel des indicateurs est inférieur à la valeur médiane fixée par le STIF, la rémunération RATP sera affectée d'un malus calculé selon les modalités définies en annexe I-A-8.

Le montant maximum de l'incitation pour la RATP et la SNCF est fixé à 500 000€ pour le RER A et 500 000€ pour le RER B. Le montant de l'incitation calculé est ensuite réparti entre la RATP et la SNCF selon des clés de partage définies en annexe I-A-8.

5/ Mesure du nombre de trains ayant circulé sur les branches du domaine RATP hors tronçons centraux

a) Principes

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

Cette mesure est effectuée par la RATP pour l'ensemble des branches relevant de son périmètre contractuel sur chacune des lignes, hors tronçons centraux. Les mesures et leurs modalités de mise en œuvre sont contrôlées le cas échéant par le STIF, conformément au droit d'audit et de contrôle défini à l'**article 107** -.

Cet indicateur donne lieu à une incitation financière.

Le détail des modalités de mesure de l'indicateur, niveaux d'objectifs et de l'enveloppe financière associée apparaît en annexe I-A-8.

b) Informations à communiquer pour le suivi des trains ayant circulé sur les branches

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

c) Incitation financière pour circulation des trains sur les branches hors tronçons centraux

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

Un objectif est fixé assorti d'un bonus maximum.

- Si le résultat annuel des indicateurs est supérieur à la valeur médiane fixée par le STIF, la rémunération RATP sera affectée d'un bonus calculé selon les modalités définies en annexe I-A-8.

Si le résultat annuel des indicateurs est inférieur à la valeur médiane fixée par le STIF, la rémunération RATP sera affectée d'un malus calculé selon les modalités définies en annexe I-A-8.

Le montant maximal de l'incitation financière est fixé à 350 000 € pour l'ensemble des branches du domaine RATP hors tronçons centraux. La répartition des montants maximaux de l'incitation financière par branche est précisée en annexe I-A-8.

6/ Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

La RATP fournit au STIF les indicateurs suivants :

- Indicateurs soumis à incitation financière :
 - o indicateur de ponctualité RER en co-responsabilité avec la SNCF pour les RER A et B
 - o indicateur de ponctualité par branche pour les RER A et B
 - o indicateur du nombre de trains ayant circulé aux heures de pointe dans les tronçons centraux en co-responsabilité avec la SNCF
 - o indicateur du nombre de trains ayant circulé par branche du domaine RATP hors tronçons centraux sur l'ensemble de la journée
- Indicateurs à titre d'information :

- indicateur des différents niveaux de retard par branche : moins de 5 minutes, entre 5 et 15 minutes, plus de 15 minutes
- indicateur du retard moyen par branche
- indicateur portant sur le suivi des causes de non ponctualité
- taux de desserte des gares RER. Cet indicateur sera transmis à partir de Janvier 2017.
- indicateur de ponctualité pour les RERA et RERB en heures de pointe(voyageurs débutant leur trajet entre 6h et 10h et entre 16h et 20h les jours ouvrables, hors week end et jours fériés) en co-responsabilité ligne entière et en heures creuses. Cet indicateur sera transmis à partir de Janvier 2017.

article 17 - **Continuité du service**

article 17-1 - **Principes généraux**

La RATP, en liaison avec la SNCF, assure la continuité du service contractualisé, sauf cas de force majeure, en particulier :

- sur le plan technique, la continuité du service est assurée par la mobilisation des moyens nécessaires au maintien en état de fonctionnement des installations fixes et des véhicules. Ces moyens font partie des charges de production et sont soumis le cas échéant aux expertises nécessaires, tant à l'initiative du STIF qu'à celle de la RATP ;
- sur le plan social, la RATP s'engage à mettre en œuvre et à favoriser les mécanismes existants dans l'entreprise pour la prévention des conflits, en privilégiant par la même la qualité du dialogue social et la poursuite de la politique contractuelle.

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

article 17-2 - **Les travaux**

1/ Programmation, réalisation et incidence des travaux

Au titre de sa mission de gestionnaire d'infrastructure, la RATP s'engage à privilégier les modalités de réalisation des travaux minimisant l'impact pour les voyageurs. A cet effet, la RATP s'engage à respecter le processus d'anticipation et de programmation des travaux défini en annexe I-A-7. Le comité de suivi « Offre » examine préalablement l'incidence des travaux pour les voyageurs, les modalités de substitution et l'impact des modifications temporaires programmées sur l'offre contractuelle, conformément à l'article 15-3 -.

2/ Le service de substitution

Lorsque le service est interrompu sur un territoire situé à l'extérieur du périmètre formé par les lignes 2 et 6 du métro, lignes 2 et 6 incluses, le STIF demande la mise en place systématique d'un service de substitution pendant la durée des travaux, à l'aide de bus de remplacement et /ou d'autres types de substitution (ex : renforts de lignes régulières, cf. article 15-3 -). A l'intérieur de ce périmètre la RATP met en place un service de substitution en fonction des besoins.

Les services de substitution mis en place couvrent au minimum l'intégralité des tronçons dont l'exploitation est interrompue à partir de la dernière station ouverte du tronçon. L'accord préalable du STIF est requis pour toute autre situation. Pour les bus de substitution, la RATP recherche à minimiser les temps de parcours en proposant des dessertes par zone si nécessaire. Sauf cas de force majeure ou circonstance particulière liée à la gravité de l'évènement ou à l'urgence, la RATP ne dégrade pas l'offre des lignes de bus régulières pour assurer les services de substitution.

La RATP établit le cas échéant un horaire spécifique pour tenir compte des conséquences de travaux ou LTV en lien avec la SNCF pour les lignes co-exploitées.

Le comité de suivi « Offre » est informé à chaque séance des niveaux de substitution prévus qui doivent être en adéquation avec les besoins, via l'annexe IA6 actualisée trimestriellement, cf. article 15-3 -. Hors avenant et pour les travaux de maintenance, le STIF ne finance pas les surcoûts induits par les plans de transport de substitution.

Pour les événements ayant un impact significatif sur le niveau d'offre d'une ligne, et impliquant la mise en œuvre de moyens de substitution conséquents, le STIF et la RATP peuvent demander à se réunir pour étudier ensemble l'offre de substitution adéquate et ses conséquences financières.

En cas d'alerte et à la demande du STIF, la RATP transmettra un retour d'expérience sur la mise en œuvre du plan de transport de substitution et son utilisation par les usagers. Le STIF pourra organiser une réunion ad hoc en cas de difficulté avérée de prise en charge des voyageurs pendant les travaux.

3/ Information des voyageurs

La RATP, au titre de sa mission d'opérateur, en lien avec la SNCF pour les lignes coexploitées, a la responsabilité de communiquer aux voyageurs et au STIF le plan de transport adapté prévu pour chaque perturbation liée aux travaux.

En particulier, la RATP met à disposition des voyageurs les informations au plus tard 1 semaine avant le démarrage des travaux sur le site Internet, et cherchera à améliorer ce délai, en particulier pour l'outil de recherche d'itinéraire. La RATP met à disposition des voyageurs les informations environ 15 jours avant le démarrage des travaux sur des affiches en gare. Les travaux rentrent en compte dans le périmètre du processus de transmission des données décrit dans les annexes II-A-3 et II-A-5.

De plus, la RATP prévoit, lorsque la nature du chantier le justifie, des annonces sonores régulières dans les gares de la ligne ou en correspondance avec celle-ci pour avertir de manière synthétique les voyageurs de travaux prévus ou en cours et des perturbations attendues.

Pour les travaux à fort impact jugés très significatifs, et en particulier pour les projets de renouvellement du réseau, RATP élabore en complément de la communication détaillée sur le plan de transport adapté assuré par ailleurs, un plan de communication spécifique sur la nature des travaux et leurs impacts.

De plus, la RATP, au titre de ses missions d'opérateur et de gestionnaire d'infrastructure, s'implique en amont dans le processus de concertation institutionnelle, notamment :

- par sa participation aux différents comités de ligne organisés par le STIF,
- par des échanges directs avec les élus locaux et les associations d'usagers.

4/ Pénalité en cas de fermeture de stations/gares pour travaux

Conformément à l'article 15-3 -, et sauf cas de force majeure ou aléas exceptionnels, au-delà de 10 gares sur l'ensemble du réseau fermées totalement ou partiellement et de façon simultanée pour travaux pendant toute la durée du service sans accord préalable du comité de suivi « Offre », une pénalité financière de 2 000 euros HT par jour*station/gare de fermeture sera appliquée pour tenir compte du service non rendu sans réduction de la production kilométrique.

article 17-3 - Situations perturbées

1/ Information du STIF sur les perturbations significatives

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

- tout accident lié directement à l'offre contractuelle entraînant une blessure grave ou un mort (hors suicide) ;
- tout incident majeur touchant l'ordre public dans les emprises de la RATP;
- tout incident ayant pour origine l'exploitation entraînant une interruption de trafic de ligne ou d'axe ferroviaire de plus de 2 heures;
- d'une manière générale, les incidents pour lesquels la RATP anticipe ou capte un impact médiatique (y compris sur les réseaux sociaux)
- Pour ce type d'incidents, la RATP informe systématiquement le STIF selon la procédure suivante décrite dans l'annexe II-D-7.
-

La RATP remet par ailleurs au STIF, sous forme informatique exclusivement :

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

2/ Mesures d'exploitation en situations perturbées

La RATP, en liaison avec la SNCF, s'engage à offrir aux voyageurs le meilleur service adapté possible dans les meilleurs délais dans les cas de perturbations inopinées sur le réseau. Ce service adapté tiendra notamment compte du degré et du type de perturbation ainsi que des capacités offertes par l'infrastructure.

Afin de réduire les délais d'intervention et de rétablissement du trafic en cas de perturbation et pour limiter les conséquences des incidents survenant sur les lignes RER qu'elle exploite, la RATP s'attache à renforcer ses principes de coordination avec les autres opérateurs et à améliorer l'information (multimodale) des voyageurs.

Les scénarii de gestion des situations perturbées élaborés par la RATP et la SNCF intègrent à la fois les principes de plan de transport adapté mis en œuvre, mais également les principes liés à l'information voyageurs.

La RATP présentera au STIF lors d'une réunion annuelle un bilan d'utilisation des scénarii, tant de façon quantitative (nombre de cas de déclenchements) que qualitative. Ce bilan annuel pourra notamment se tenir lors de réunions de trajectoire de ligne.

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

3/ Retours d'expérience

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

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

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

L'annexe I-A-9 précise la démarche d'ensemble à laquelle la RATP, au titre de ses missions d'opérateur et de gestionnaire d'infrastructure, adhère et participe activement. Cette démarche prévoit notamment des retours d'expérience, sous le pilotage du STIF, suite à des situations perturbées inopinées sur le réseau ferroviaire (RER, métro).

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

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

Chapitre III - LE RESEAU DE SURFACE

A - L'OFFRE CONTRACTUELLE

article 18 - L'offre contractuelle du réseau de surface

L'offre du réseau de surface faisant l'objet du présent contrat porte sur les services réguliers ouverts au public. Le réseau de surface est lui-même subdivisé en 7 sous-réseaux :

- Les lignes de tramways ;
- Les lignes de bus en site propre (BSP) ;
- les lignes de bus Mobilien Paris ;
- les lignes de bus Mobilien Banlieue ;
- les lignes de bus Paris (autres que Mobilien) ;
- les lignes de bus Banlieue (autres que Mobilien) ;
- Les lignes de bus Noctilien.

Ces périmètres peuvent évoluer au cours du contrat par voie d'avenant. Le détail de la liste des lignes est donné par sous-réseaux à l'annexe I-B-1.

article 19 - **Description de l'offre contractuelle du réseau de surface**

L'offre contractuelle au 1^{er} janvier 2016 est décrite à l'annexe I-B-2.

article 19-1 - **Intégration de la description de l'offre dans le système d'information « Offre de Référence Contractualisée »**

Les annexes contractuelles visées dans cet article sont : I-B-1 "l'offre contractuelle", I-B-2 « l'offre contractuelle au 1^{er} janvier 2016 », I-B-4 "liste et nombre d'événements exceptionnels pris en compte dans l'offre contractuelle" et I-B-5 "cas particuliers des services conventionnés par des tiers et affrètements au 1^{er} janvier 2016".

Dans le cadre du système d'information développé par le STIF comportant les données relatives à l'offre contractuelle, la RATP s'engage à :

- ne pas modifier les formats de transmission des annexes utilisés à l'occasion de la transmission du service annuel 2015 (fichiers excel conservant exactement la même structure en termes de lignes et colonnes).

Tout projet de modification de ces formats devra faire l'objet d'échanges en amont et d'un accord du STIF afin de s'assurer de la possible récupération des données.

- désigner chacun des objets contractuels (lignes et arrêts) présents dans ces annexes selon les principes définis dans l'annexe II-A-5 du présent contrat.

L'objectif de mise en œuvre de l'intégralité de ces principes est la transmission du service annuel 2018 (au 31 mars 2018).

- participer aux groupes de travail mis en place par le STIF afin de simplifier d'ici la fin du contrat les modalités d'échange entre le STIF et la RATP des données relatives à l'offre contractuelle.

Ces travaux doivent permettre d'aboutir à la définition d'interfaces (de type API, webservices...) entre les systèmes d'information de la RATP et du STIF en vue d'une alimentation directe du système d'information « Offre de Référence Contractualisée ».

La RATP adhère aux objectifs énoncés par le STIF. Néanmoins les échéances de 2018 ainsi que les modalités d'échange des données décrites pourront être respectées sous réserve d'une éventuelle adaptation des systèmes d'information de la RATP. Ceci fera l'objet d'études préalables pour identifier les contraintes techniques, organisationnelles et de financements associés. Ces études se feront dans les meilleurs délais et seront évaluées par le STIF.

article 20 - **Documents descriptifs de l'offre contractuelle**

article 20-1 - **Principes généraux**

1/ Les données contractuelles :

La description de l'offre contractuelle comporte pour chaque ligne :

- o Le plan sectionné avec l'itinéraire détaillé et les points d'arrêt (annexe I-B-2);
- o Les « fiches lignes » descriptives des quatre périodes et jours de base : plein trafic, vacances scolaires, phase 1 (juillet) et phase 2 (août) construites à partir des trois jours types (semaine, samedi, dimanche) des TM de base par ligne (annexe I-B-2) ;
- o La liste des lignes, regroupées par sous-réseaux, avec l'indication des KCC (véhicules x km commerciaux contractuels) et KT (véhicules x kilomètres totaux) respectifs au premier janvier (annexe I-B-2);
- o La décomposition par ligne des KCC (véhicules x km commerciaux contractuels) et des KT (véhicules x kilomètres totaux) par type de jour et de période ainsi que le calendrier annuel d'application des quatre périodes et jours de base correspondant (annexe I-B-2) ;
- o L'ensemble des éléments constitutifs des tableaux de marche (TM) de Plein Trafic (PT), Vacances Scolaires (VS), Phase 1 (Ph1) et Phase 2 (Ph2) pour tous les jours de semaine (LàV), des samedis et dimanches des quatre périodes et jours de base ainsi qu'au 1^{er} janvier 2018 au plus tard les autres TM (pour les lignes contenant plus que douze TM de base) constitués des tableaux de régulation et des graphiques à plat par ligne avec l'indication en minutes des temps de roulage commercial, des temps de battement, des temps des parcours de remisage et des autres temps, du nombre maximum de voitures, des KCC et de la vitesse commerciale (en moyenne journalière pour chaque TM). Le format des TM transmis est précisé en annexe I-B-2. Les éléments constitutifs des TM constituent une donnée confidentielle, couverte par la clause répertoriée à l'annexe VII-2.
- o A partir de 2017, la RATP fournit un calendrier général prévisionnel annuel d'application des tableaux de marche du premier trimestre de l'année N+1 (2017) au 1er octobre de l'année N (2016) et du reste de l'année N+1 (2017) au 15 février de l'année N+1 (2017) pour l'ensemble des lignes du réseau de surface (annexe I-B-2). Toute modification ultérieure devra faire l'objet d'une communication en Comité de Suivi Offre (COSO).

La description de ces 12 tableaux de marche types doit représenter au global annuellement 100% de l'offre contractuelle kilométrique; par ligne la variation ne peut être supérieure à plus ou moins 3%.

La description de l'offre contractuelle inclut également :

- les informations relatives à des événements exceptionnels récurrents figurant dans l'annexe I-B-4 avec le volume de KCC correspondant dont il est tenu compte dans la définition de l'offre contractuelle (renforcements pour des événements ponctuels tels que les salons, les rencontres sportives...).
- les informations relatives à certaines particularités (financement par tiers, affrètements...) ; un récapitulatif de ces éléments figure dans l'annexe I-B-5.

1/ Informations relatives aux centres bus

Afin de mieux connaître le fonctionnement de l'exploitation du réseau de surface, la RATP met annuellement dans le cadre du service de référence, à disposition du STIF le descriptif des installations et des équipements de chaque centre bus, tel que prévu à l'annexe I-B-8.

Les éléments financiers et les principales unités d'œuvre seront transmis annuellement dans le rapport annuel d'exécution du contrat.

La RATP et le STIF continueront à se concerter pour suivre la mise en œuvre des données prévues.

2/ Eléments statistiques transmis au STIF

Pour chaque ligne, la RATP fournit les éléments statistiques suivants une fois par an, au plus tard le 31 mars.

- Le taux de charge brut et pondéré annuels par ligne conformément à l'annexe I-B-11.
- L'Indice de perturbation annuel par ligne dont le calcul figure à l'annexe I-B-12.

article 20-2 - **Mise à jour des documents relatifs à l'offre contractuelle**

L'annexe I-B-1 décrivant l'offre est actualisée pour tenir compte des évolutions décidées par le STIF.

Les mises à jour sont transmises par la RATP à chaque nouvelle année pour tenir compte des mises en service d'offres nouvelles qui font l'objet d'avenants en cours d'année ainsi que des adaptations de l'offre contractuelle qui n'impactent pas les moyens et qui ont fait l'objet d'une validation en Comité de Suivi d'Offre (COSO) qui se tient trimestriellement.

Le STIF est tenu informé lors de chaque Comité de Suivi d'Offre des mises à jour mineures du niveau de l'offre contractuelle kilométrique de chaque ligne et par sous-réseau.

La RATP fournit annuellement au STIF, au plus tard le 31 mars sous format électronique, les éléments suivants actualisés (au format Excel) :

- l'annexe I-B-2 décrivant l'offre contractuelle au premier janvier, actualisée pour tenir compte des changements intervenus au cours de l'année civile précédente ;
- l'annexe I-B-4 décrivant la liste des événements exceptionnels et les informations relatives à la consistance de l'offre mise en place pour chaque événement ;
- les données détaillées par ligne et consolidées par sous-réseaux selon les modalités de description définies à l'annexe I-B-1
- le calendrier d'application des tableaux de marche sur l'année N+1 pour l'ensemble des lignes du réseau de surface, soit un calendrier par ligne, afin de prendre en compte les spécificités d'exploitation (annexe I-B-2);
- l'annexe I-B-5 décrivant les lignes financées par des tiers ;
- le descriptif des installations et des équipements de chaque centre bus (annexe I-B-8).

article 21 - **Modification de l'offre contractuelle**

L'offre contractuelle est susceptible d'être modifiée de façon temporaire ou pérenne chaque année à la demande du STIF.

Le STIF et la RATP recherchent en permanence l'amélioration de l'offre de transport sur la durée du contrat, pour une meilleure adéquation de l'offre à la demande. Dans cette perspective, le STIF demande à la RATP l'examen de modifications du réseau de surface. Dans le cadre de sa mission de conseil auprès du STIF, la RATP lui propose les améliorations qu'elle estime opportunes.

Par ailleurs, le STIF et la RATP sont attentifs aux écarts entre les TM de l'offre contractuelle de référence et ceux observés lors de la production de cette offre (Annexe I-B-13).

Afin de répondre aux attentes fortes des collectivités et/ou des gestionnaires de voirie, la RATP s'engage au plus tard au 1^{er} janvier 2018 à construire des TM ne comportant pas plus de 2 bus en terminus lorsque la fréquence est supérieure ou égale à 6 minutes.

L'ensemble des TM sera révisé progressivement pendant la période restante du contrat à la demande du STIF, notamment dans le cadre du COSTP et des renforts d'offre.

De plus, la RATP veillera au principe d'extinction des moteurs des véhicules en terminus.

article 21-1 - **Principes généraux**

Par modification de l'offre contractuelle, on entend les adaptations à la hausse et à la baisse par rapport à l'offre contractuelle au 1^{er} janvier de l'année en cours définie à l'article 18 -, et qui font l'objet d'un avenant au contrat ou d'un réajustement annuel conformément aux **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** et article 21-5 -. Toute adaptation à la hausse ou à la baisse doit faire l'objet d'une analyse et d'un chiffrage par ligne établi sur la base des coûts marginaux et des recettes pour déterminer notamment son impact sur les moyens et sur la rémunération de la RATP.

L'offre commandée par le STIF peut être modifiée de façon :

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

Toute modification limitée d'offre est présentée au Comité de Suivi d'Offre.

article 21-2 - **Programmation de l'offre contractuelle**

Les modifications d'offre contractuelle envisagées au cours de l'exécution du contrat font l'objet d'une programmation régulière, annuelle ou pluriannuelle, examinée par les Parties dans le cadre du Comité de Suivi d'Offre.

La RATP et le STIF s'informent réciproquement, à chaque Comité de Suivi d'Offre :

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

La RATP informe le STIF d'études demandées par des collectivités, en précisant pour chacune de ces études leur objectif et les collectivités demanderesses, afin de permettre au STIF d'examiner préalablement l'opportunité du projet.

Avant chaque Comité de Suivi d'Offre, la RATP envoie au STIF la liste exhaustive de ces études, indiquant l'objet, le demandeur, les délais, à minima 2 semaines avant la tenue de l'instance. La RATP adresse copie des études au STIF, dès lors qu'elles sont envoyées aux collectivités.

Les études font l'objet de réunions techniques entre le STIF et la RATP et de présentations sous forme de Comités de pilotage avec les collectivités et le cas échéant, de Comités techniques intermédiaires avec celles-ci.

Concernant les études et enquêtes que le STIF réalise ou commande :

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

article 21-3 - **Les modifications temporaires pouvant conduire à une modification de l'offre contractuelle**

Des modifications temporaires de l'offre contractuelle concernent des événements particuliers hors ceux déjà prévus dans le cadre des événements exceptionnels à l'annexe I-B-4. Le financement des renforts d'offre est a priori à la charge des demandeurs et font l'objet d'un accord préalable du STIF donné à la RATP.

Pour les modifications d'offre temporaires demandées à la RATP par les collectivités, établissements publics, entreprises et assimilés couvrant une période de 3 jours au plus, pour un montant journalier de 3000 € maxi et/ou une offre modifiée à hauteur de 500 KCC journaliers au plus par ligne, la RATP met en œuvre cette modification après information simple du STIF. Les KCC produits n'impactent pas l'offre de référence.

Pour les autres cas, les demandes de renforts d'offre temporaires formulées par un tiers sont transmises au STIF par la RATP dès qu'elle en a connaissance ou inversement. Ces renforts d'offre font l'objet d'un projet présenté au STIF 4 mois au plus tard avant sa date prévisionnelle de mise en œuvre, sauf accord des parties. Cette demande est obligatoirement accompagnée d'un projet chiffré sur la base des coûts unitaires standards.

La mise en œuvre de ces renforts est conditionnée par la délivrance d'une autorisation préalable du STIF.

Dans le cas où le STIF décide de participer au financement des dessertes liées à l'événement, sa contribution est alors déterminée à partir d'un chiffrage sur la base des coûts unitaires standards présenté par la RATP. La décision du STIF, qui peut nécessiter des compléments d'informations sur les coûts ou recettes communiqués, intervient dans les meilleurs délais et au plus tard 1 mois avant l'événement, sauf accord des parties.

Le dispositif de communication accompagnant l'événement est défini conjointement par les Parties selon les modalités du Titre III, et peut associer les organisateurs de l'événement.

En cas de financement par le STIF, les conséquences financières associées seront traitées par voie d'avenant.

article 21-4 - Les modifications pérennes sans incidence financière

La RATP propose à l'accord du STIF, au plus tard 2 semaines avant chaque Comité de Suivi d'Offre et en vue d'une validation en séance, les réajustements limités et des adaptations proposées de l'offre contractuelle annuelle (par ligne et consolidée par sous-réseau) qui n'impactent pas les moyens (agents, véhicules).

Il s'agit en particulier de modifications mineures d'itinéraire, pour lesquelles elle a requis l'accord préalable de la collectivité concernée ou d'ajustements mineurs d'un TM. Il est précisé le montant des KCC journaliers et annuels et les motifs des variations. Il rentre dans cette catégorie d'ajustement, le redéploiement de moyens d'une ligne à l'autre si celui-ci permet de maintenir des moyens équivalents au total de ces lignes.

Les modifications pérennes sans incidence financière sont reprises annuellement dans l'actualisation de l'offre contractuelle prévue à l'article 20-2 -.

Ces modifications trimestrielles ne peuvent diminuer l'offre annuelle du réseau de surface sauf accord explicite des parties.

Toutefois, une information préalable à la mise en œuvre est requise dans le cas d'adaptations qui seraient susceptibles d'avoir des répercussions sur une ligne exploitée par un autre opérateur.

Par ailleurs, dans le cas de difficultés particulières survenues après la mise en place d'une adaptation sur le réseau de surface, le STIF peut demander à la RATP la remise en place du service tel qu'il était exploité. La faisabilité d'un retour à l'offre antérieure est alors examinée en Comité de Suivi d'Offre.

article 21-5 - Les modifications pérennes avec incidence financière

Les modifications de l'offre contractuelle concernent des opérations de nature et de niveaux très différents, à la hausse ou à la baisse.

Les modifications sur lesquelles les Parties s'accordent donnent lieu à un avenant au contrat portant sur une modification de l'offre contractuelle et de la rémunération de la RATP à la hausse ou à la baisse. Il comprend les évolutions de l'offre (cf. Annexe I-B-9) et les montants financiers retenus.

Les évolutions d'offre nécessitent une bonne coordination avec les sujets matériel roulant et remisage (TITRE V – Biens et investissements).

L'approbation de l'avenant par le conseil du STIF est un préalable à la mise en œuvre des modifications répertoriées à l'article 21-5 -. Pour les autres modifications, le STIF transmettra par courrier l'approbation de la modification et de ses caractéristiques.

La RATP transmet systématiquement une déclaration de mise en œuvre des modifications, dans un délai maximal de quinze jours après la date effective de mise en service.

Compte tenu de la charge de trafic de certaines lignes, le STIF identifie en lien avec la RATP une liste de lignes dont il serait nécessaire de modifier la capacité du matériel roulant. La RATP s'engage à mener les études de faisabilité et de chiffrage (exploitation, remisage, aménagements de voirie...) afin de pouvoir modifier la capacité sur ces lignes.

Les conséquences sur les installations et sur l'exploitation seront examinées dans le cadre d'un projet en vue d'un avenant au présent contrat.

Cas des restructurations substantielles du réseau de surface

Les moyens matériels et humains concernés par des évolutions substantielles dues à des restructurations liées aux projets CPER et CPRD seront redéployés sur le réseau RATP en Ile-de-France.

1/ Les modifications hors Contrat de Projet

A la demande du STIF, la RATP examine les conditions de mise en œuvre de modification de l'offre. Le cas échéant, il sera demandé une estimation des unités d'œuvres et du coût de la mesure. Ensuite, après échanges sur les évolutions d'offre à apporter, le STIF transmet un cahier des charges sous forme de fiche navette qui constitue une base de travail. La RATP établit une proposition s'efforçant d'optimiser les moyens et, le cas échéant, proposant une adaptation de cette fiche navette. Toute proposition d'évolution d'offre peut être établie à l'initiative de la RATP, avec la transmission au STIF d'une fiche navette associée à un projet de fiche d'offre.

Pour que l'ensemble des acteurs de la RATP et du STIF puissent réaliser les différentes opérations relatives à la construction et au traitement des dossiers de saisine en vue de leur présentation au Conseil du STIF, le calendrier suivant est arrêté, sauf accord des parties :

- Etape 1 : à To (date du Conseil du STIF moins 80 jours ouvrés : Envoi par le STIF de la liste des opérations à étudier pour le CA et des cahiers des charge (Fiches navette).
- Etape 2 : à To+5 jours ouvrés : RATP et STIF se rencontrent pour échanger sur ces opérations
- Etape 3 : à To+10 jours ouvrés : suite aux estimations RATP et derniers échanges, le STIF adresse à la RATP le cahier de charges définitif de l'opération (fiche Navette définitive) pour lancement des études de TM
- Etape 4 : à To+30 jours ouvrés : La RATP termine la réalisation, en Centre Bus, de l'ensemble des TM
- Etape 5 : à To+40 jours ouvrés : La RATP adresse, par voie postale et électronique, au plus tard le dossier de saisine au STIF.

Dans le cas où l'étape 4 se situe dans la période incluant les périodes de vacances d'été (juillet et août), la chronologie des opérations est modifiée tel que prévu en annexe I-B-9.

Le descriptif comporte les caractéristiques détaillées de la modification de l'offre, son impact sur le trafic ainsi que le devis et les éléments notamment financiers tels que définis à l'annexe I-B-9.

Dès que la RATP a connaissance de projets d'aménagements de voirie ou de terminus à l'initiative d'une collectivité, elle en informe le STIF avec une estimation de l'impact sur l'exploitation.

L'ensemble des lignes exploitées par la RATP peuvent, le cas échéant, faire l'objet d'études approfondies à la demande du STIF. Il convient de souligner plus particulièrement les études nécessaires aux projets liés :

- la restructuration des lignes parisiennes, le réseau n'ayant quasiment pas évolué depuis 70 ans ;
- la desserte des gares du Grand Paris Express afin de préparer un niveau et qualité de l'offre bus conforme aux attentes des collectivités et des voyageurs.

La RATP s'engage à réaliser les études afin que les calendriers puissent être conformes aux attentes du STIF et des collectivités.

Des REX pourront être établis à la demande du STIF afin d'appréhender l'impact des modifications sur l'exploitation des lignes et leur fréquentation.

2/ Les modifications liées aux Contrats de Projet

Les Contrats de Projets Etat-Région et Région-Département prévoient la réalisation de nouvelles infrastructures, arrêtent les crédits d'investissements alloués à chaque opération et leurs modalités de financement. Les incidences de ces projets sur l'offre contractuelle et les équilibres financiers du contrat sont traitées par voie d'avenant.

L'avant-projet (AvP) approuvé par le STIF constitue une étape décisionnelle pour l'exécution des travaux d'aménagement de ces infrastructures. Il contient les éléments prévus par la délibération n°2011/0631 du STIF du 6 juillet 2011, notamment ceux relatifs au niveau et au coût d'exploitation. L'AvP contient en particulier un bilan financier prévisionnel détaillant les principaux postes de dépenses du projet ainsi que les hypothèses retenues en unités d'œuvre et en coût par unités d'œuvre, pour le projet et pour la globalité des lignes du réseau de surface concernées par la restructuration. Pour chaque ligne, la RATP indique la variation des KCC et KT, avec des marges d'erreurs. Les informations attendues sont décrites à l'annexe I-B-9.

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

Le projet d'exploitation (PEX) réalisé par la RATP et approuvé par le STIF, plus détaillé, a pour objectif de définir très finement le niveau d'offre et de qualité de service à mettre en place, ainsi que le montant des dépenses d'exploitation à engager, pour l'infrastructure et pour chacune des lignes concernées du réseau de surface ainsi que les prévisions de trafic et de recettes.

Les projets d'exploitation à réaliser sur la durée du contrat doivent être transmis au STIF dans un délai de 8 à 12 mois avant la date prévisionnelle de mise en service de la nouvelle infrastructure. Pour cela, le STIF s'engage à ce que les principes d'itinéraires et de terminus liés aux restructurations soient stabilisés deux mois avant cette échéance ainsi qu'une indication des niveaux d'offre. A défaut, la remise du PEX sera différée d'autant. En cas de variation des dates prévisionnelles de mise en service, les conséquences seront examinées en Comité de Suivi d'Offre.

Les projets d'exploitation comprennent au moins les éléments décrits à l'annexe I-B-9 pour l'infrastructure de transport liée au contrat de Projet et chacune des lignes du réseau de surface concerné. La RATP fournit tout le détail des coûts en précisant les unités d'œuvre pour chacun des postes ainsi que les prévisions de trafic et de recettes. Ces éléments doivent permettre en particulier de reconstituer la traçabilité des principales évolutions d'offre depuis l'AVP, incluant les facteurs explicatifs des éventuels écarts dès lors que ceux-ci ont fait l'objet d'un compte rendu écrit. En tout état de cause, les coûts ne peuvent être supérieurs, en euros constants et hors modifications des projets demandées par le STIF, de plus de 5% à ceux de l'avant-projet, hors aléas prévus à l'AVP.

Les compléments d'information nécessaires à la décision du STIF demandés par courrier ou par courriel doivent être communiqués dans un délai de 10 jours ouvrables, sauf cas dûment justifié et accepté par le STIF.

Les restructurations des lignes du réseau de surface associées aux projets, notamment l'implantation des terminus, font l'objet d'études techniques de la RATP selon les orientations données par le STIF, aux différentes étapes du projet (DOCP, schéma de principe SP, et avant-projet AVP) mais nécessitent dans certains cas des adaptations entre la phase avant-projet (AVP) et la phase PEX.

Ces restructurations s'effectuent en concertation avec les collectivités et les gestionnaires de voiries. Le STIF et la RATP définissent le calendrier des études et les étapes de la concertation en vue de stabiliser le schéma général de l'organisation des lignes du réseau de surface.

Il est institué un comité de suivi spécifique qui examine, après la mise en service, le fonctionnement de la nouvelle infrastructure et des lignes du réseau de surface. Un retour d'expérience (REX), en présence des collectivités concernées, sera réalisé, environ un an après la mise en service de la nouvelle infrastructure.

Un premier bilan sommaire est réalisé au plus tard 6 mois après la mise en service au cours du Comité de Suivi d'Offre.

3/ Les modifications relatives à des services locaux réguliers faisant l'objet d'une délégation de compétence à une collectivité

Dans le cas d'une délégation de compétence sur des services locaux réguliers, accordée conformément à la décision du STIF du 14 février 2007, le RATP et le STIF examineront au cas par cas la date de sortie de la ligne du service contractualisé du présent contrat.

B - REALISATION DE L'OFFRE CONTRACTUELLE

La RATP s'engage à réaliser l'offre contractuelle et à mettre en œuvre toutes les mesures qui concourent à l'amélioration de la réalisation de l'offre.

article 22 - Mesure de la qualité de l'offre réalisée

article 22-1 - Mesure de la production de l'offre contractuelle

1/ Principe généraux

La mesure de la réalisation de l'offre contractuelle porte sur la production kilométrique actualisée conformément aux dispositions prévues par l'article 21 -.

La mesure de la production kilométrique est effectuée, pour chacune des lignes du réseau de surface (annexe I-B-1) :

- o en véhicules x km commerciaux (KCC) pour le mode bus ;
- o en rames x km commerciaux (KCC) pour le mode tramway

Cette mesure est effectuée par la RATP. Les mesures et leurs modalités de mise en œuvre sont contrôlées le cas échéant par le STIF, conformément au droit d'audit et de contrôle défini à l'article 107 -.

Pour le sous-réseau Tramway, la mesure de la production est effectuée et suivie aux heures de pointe, soit entre 7h15 et 9h15 et entre 17h00 et 19h00, en nombre de courses, conformément à l'annexe-I-B-8.

Cette méthode de mesure sera effective au plus tard le 1^{er} janvier 2017.

2/ Modalité de la mesure

L'engagement de production de l'offre contractuelle du réseau de surface est établi sur la base de la production trimestrielle de chaque ligne de bus et de tramway.

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

La RATP fournit au STIF, sous format Excel permettant une exploitation des données par le STIF, ligne par ligne d'une part et consolidé par sous-réseau d'autre part, les éléments à fournir périodiquement définis dans l'annexe I-B-8, à savoir :

Chaque mois, en valeur mensuelle, trimestrielle et en cumul annuel depuis le 01/01 de l'année N et avec pour le sous-réseau Tramway le suivi HP :

- o la production kilométrique prévue de l'offre contractuelle incluant les mises en service de l'année en cours et les ajustements trimestriels ;
- o la production kilométrique commandée ;
- o la production kilométrique effectivement réalisée, exprimées en KCC et KT ;
- o les écarts entre la production kilométrique prévue de l'offre contractuelle et la production kilométrique effectivement réalisée par type de cause (en KCC et en pourcentage) en distinguant les différentes

causes de non réalisation de service selon le régime d'application ou non, des réfections et des pénalités :

- les causes internes,
- les aléas externes,
- les causes sociales,
- les « haut-le-pied de régulation », nécessaires pour une bonne régulation de la ligne sont suivis sans être décomptés de l'offre de référence (à compter du 01/01/2017),
- les ajustements d'offre.

De manière identique, la RATP fournit chaque mois, en valeur mensuelle et en cumul annuel depuis le 01/01 de l'année N :

- Le taux de charge brut et pondéré par ligne (Annexe I-B-11)
- La valeur de l'indice de perturbation par ligne (Annexe I-B-12).

A la demande du STIF, pour une période donnée, la RATP fournit pour une ligne les éléments explicatifs du niveau de réalisation de l'offre et notamment de l'écart pouvant exister entre la référence et le service commandé sur la période considérée sous un délai de 10 jours ouvrables.

4/ Causes de non production, franchises, réfections ou pénalités associées

Compte tenu des aléas normaux d'exploitation, la RATP est souvent obligée de procéder à des manœuvres de régulation. Dans d'autres cas, lorsqu'elle a pu anticiper l'évènement, elle met en œuvre des TM adaptés aux contraintes.

La différence entre l'offre contractuelle et l'offre réalisée provient de différentes causes, définies à l'annexe I-B-6 qui sont répertoriées en fonction de leur nature : manifestations, travaux de voirie, aléas climatiques, indisponibilité du personnel ou du matériel, les haut-le-pied de régulation, causes sociales, adaptation ponctuelle de l'offre, faits de sécurité et leurs conséquences.

Les causes de non réalisation de l'offre, telles que définies à l'annexe I-B-6, font l'objet d'un suivi mensuel par ligne (mis en place au plus tard le 1^{er} janvier 2017) et sont consolidées trimestriellement par sous-réseaux.

Les calculs ci-dessous sont établis mensuellement sur la base de chaque ligne, par trimestre et consolidés par sous réseaux.

5/ Non production pour aléas externes

En cas d'aléas externes (difficultés de circulation, manifestations, travaux, accidents, intempéries, incidents voyageurs (malaise, incident entre voyageurs...)), l'offre contractuelle peut être adaptée selon les cas : par une régulation des services en temps réel ou par la mise en place de TM spécifiques. Il en résulte une perte de la production du volume kilométrique prévu contractuellement. En cas de déviation, cela peut entraîner une augmentation de l'offre réalisée en KCC.

Une des manœuvres de régulation consiste à couper un service afin de favoriser l'enlèvement de la charge en renvoyant le bus au terminus opposé. Ces « haut-le-pied de régulation » font l'objet d'un suivi spécifique (KCC) pour information.

Pour les aléas externes, l'engagement de production de l'offre contractuelle est assorti d'une franchise trimestrielle définie par sous-réseaux, suivant le tableau ci-dessous :

Sous-réseau	Franchise pour aléas externes
Tramway	0,3 %
Bus en site propre	0,3 %
Mobilien Paris	2,0 %
Mobilien banlieue	0,6 %
Bus Paris (autres que Mobilien)	2,5 %
Bus banlieue (autres que Mobilien)	0,6 %
Noctilien	0,3 %

Les KCC non réalisés au-delà de la franchise mentionnée ci-dessus pour causes d'aléas externes font l'objet d'une réfaction trimestrielle par ligne en vue d'un remboursement sur la base des coûts au km de maintenance

et d'énergie non engagés par la RATP. Ils s'élèvent à 1,91 €₂₀₁₁ pour le mode tramway et à 1,09 €₂₀₁₁ pour le mode bus, précisés à l'annexe I-B-6. Cette annexe sera mise à jour chaque année.

Cas particulier : les TM travaux

Il s'agit de travaux de voirie programmés, en particulier ceux relatifs aux aménagements du réseau de transports collectifs perturbant de façon longue et significative l'exploitation normale du service, et nécessitant pour la RATP la mise en place de TM travaux.

Compte tenu de l'importance et de la durée des travaux, la régulation ne permet pas une exploitation fiable et lisible pour les voyageurs. La RATP, après une période d'observation de 6 semaines, propose de mettre en place des TM travaux. La RATP transmet au STIF préalablement et dès que possible les éléments décrivant ces TM travaux. En Comité de Suivi d'Offre, un point est effectué à chaque séance par la RATP sur les lignes en TM Travaux sur la base notamment des éléments demandés à l'annexe I-B-10.

La RATP s'engage à suivre régulièrement l'impact des travaux de voirie sur la vitesse commerciale et à adapter en conséquence les TM de manière à minimiser au maximum l'impact sur les voyageurs de la réduction de l'offre qui en résulte.

Dans le cas où ces TM travaux s'appliquent dans le cadre de la réalisation de nouvelles infrastructures liées aux Contrats de Projets Etat-Région et aux Région-Département, la RATP s'engage à revenir aux TM de référence au plus tard lors de la mise en service de l'infrastructure, sauf accord des parties pour une date antérieure.

6/ Non production pour causes internes (hors causes sociales).

La non-réalisation de l'offre contractuelle peut être liée à des causes internes d'indisponibilité du personnel (hors causes sociales), d'indisponibilité du matériel roulant et de causes techniques pour le mode tramway.

Pour les causes internes, l'engagement de production de l'offre contractuelle est assorti d'une franchise trimestrielle pour les causes internes pour les sous-réseaux Mobilien Paris, Mobilien Banlieue, Bus Paris, Bus Banlieue et Noctilien. Pour les sous-réseaux Tramways et BSP, la franchise est de 0,3% dès 2016.

Dès 2016 la franchise est appréciée trimestriellement, par ligne, avec un effet dégressif pour les bus uniquement, selon les taux suivants :

Franchise causes internes	Bus	Tramway et BSP
2016	0,7 %	0,3 %
2017	0,6 %	0,3 %
2018	0,5 %	0,3 %
2019	0,4 %	0,3 %
2020	0,3 %	0,3 %

La RATP encourt une pénalité trimestrielle pour non réalisation de l'offre de 5,08€₂₀₁₁ pour le mode bus et de 6,25€₂₀₁₁ pour le mode tramway par KCC non réalisé au-delà de la franchise mentionnée ci-dessus.

Surpénalité pour situations inacceptables :

Dans le cas où la non-réalisation trimestrielle de l'offre par ligne serait supérieure ou égale de + 2 points à la franchise contractuelle de l'année en vigueur, alors le montant de la pénalité ci-dessus est multiplié par 1,5 pour les KCC non réalisés à partir de ce seuil (franchise contractuelle de l'année en vigueur + 2 points), cette situation correspondant à une situation inacceptable. Le montant maximal annuel de 12 M€₂₀₁₅ ne s'applique pas au montant financier lié spécifiquement à la surpénalité.

7/ Non production pour causes sociales

Les causes sociales peuvent entraîner la non-réalisation de l'offre contractuelle.

Les KCC non réalisés pour causes sociales font l'objet d'une réfaction trimestrielle par ligne sur la base des seuls coûts au km de maintenance et d'énergie non engagés par la RATP. Ils s'élèvent à 1,91€₂₀₁₁ pour le mode tramway et à 1,09€₂₀₁₁ pour le mode bus, précisés à l'annexe I-B-6.

8/ Haut-le-pied de régulation

Le retour direct en direction du terminus opposé sans voyageurs est une manœuvre de régulation qui consiste à couper un service afin de favoriser l'enlèvement de la charge en renvoyant le bus en direction du terminus opposé.

Les KCC comptabilisés comme « haut-le-pied de régulation » font l'objet d'une simple comptabilisation mensuelle par ligne.

9/ Ajustements d'offre

Les ajustements d'offre correspondent aux adaptations mineures de l'offre sur des périodes le plus souvent courtes pour un motif justifié par une variation ponctuelle de la demande : TM ponts, ouverture/fermeture de centres commerciaux ou d'établissements scolaires non programmées, événements sportifs ponctuels, affluence ponctuelle pour motifs divers, etc.

10/ Montant maximal annuel

Le montant maximal annuel pour les réfections pour aléas externes et les pénalités pour causes internes y compris les causes sociales et hors surpénalité est fixé à 12M€₂₀₁₅ pour le réseau de surface.

article 22-2 - **Mesure de la régularité/ponctualité**

La régulation des lignes est effectuée :

- pour les lignes de tramways depuis leurs sites de maintenance et remisage respectifs,
- pour les lignes BSP depuis le centre-bus de Thiais,
- pour les autres lignes de bus depuis le centre de régulation et d'information voyageur (CRIV).

1/ Principes

Le STIF souhaite maintenir la régularité/ponctualité au cœur du système de mesure de la qualité de l'offre. Le dispositif de suivi mis en œuvre doit permettre une meilleure prise en compte du ressenti des voyageurs. La méthode de mesure s'applique sur chaque ligne de bus et de tramway. Les relevés sont effectués via le système SIEL. La régularité est mesurée un jour sur deux par mois et étendue à l'ensemble de la durée du service. L'objectif est de mesurer, dès le 1^{er} janvier 2017, la régularité de début à fin de service afin d'être au plus près du ressenti des voyageurs.

La RATP s'efforcera d'effectuer une régulation coordonnée sur les secteurs présentant des lignes avec des tronçons communs.

2/ Modalités de la mesure

L'indicateur suivi dans le cadre du contrat et soumis à incitation financière, est l'indicateur de régularité/ponctualité du réseau de surface tel que défini à l'Annexe I-B-7.

Cet indicateur est suivi par ligne de début à fin de service, 1 jour sur 2 (par exemple, les jours impairs), pour tous les sous réseaux.

Cet indicateur mesure l'écart entre deux passages de bus ou de tramways et compare l'offre réalisée et donc ressentie par le voyageur et l'offre contractuelle, en termes de fréquence de passage ou d'horaires.

Les modalités pratiques de la mesure de l'indicateur pour chaque ligne figurent à l'annexe I-B-7.

A la demande ponctuelle du STIF, la RATP fournira pour une ligne la décomposition mensuelle de l'indicateur de régularité sous un délai de 10 jours ouvrables.

Dans le cas des correspondances garanties, l'indicateur sera neutralisé pour les jours et plages horaires concernés (article 23-4 -).

3/ Système d'incitation à l'atteinte de l'objectif

Le dispositif d'incitation financière a pour objectif d'évaluer les efforts mis en œuvre par la RATP pour atteindre les objectifs contractuels fixés par le STIF. Ces objectifs sont décrits à l'annexe I-B-7.

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

- si le résultat annuel de l'indicateur de régularité/ponctualité est supérieur à la valeur cible fixée par le STIF, la rémunération RATP sera affectée d'un bonus calculé selon les modalités définies en annexe I-B-7.
- si le résultat annuel de l'indicateur de régularité/ponctualité est inférieur la valeur cible fixée par le STIF, la rémunération RATP sera affectée d'un malus calculé selon les modalités définies en annexe I-B-7.

article 22-3 - **Temps de parcours :**

Les horaires théoriques des TM fournis au titre du contrat, peuvent diverger positivement ou négativement avec les valeurs relevées lors de la réalisation de l'offre, pour toute période et/ou tout type de jour. Pour mesurer ces écarts, la RATP procédera à l'analyse des temps de parcours de 70 à 80 lignes par an, réparties sur chaque centre-bus, soit environ 3 à 4 lignes par an et par centre. L'objectif est de réaliser une revue de l'ensemble des lignes du réseau de surface durant la période du contrat. La liste des lignes soumise à analyse chaque année sera établie sur la base des propositions du STIF et de la RATP, à nombre de lignes égal entre l'AO et l'opérateur. Pour chaque ligne retenue et avant analyse en comité, il sera procédé à des relevés s'étendant sur une durée d'un an couvrant l'ensemble des jours et périodes d'application des TM. Afin de répondre aux attentes fortes des collectivités et/ou des gestionnaires de voirie, la RATP s'engage pour les lignes examinées

dont la fréquence est supérieure ou égale à 6 minutes et qui comportent plus de 2 bus en terminus à proposer un nouveau TM ne comportant pas plus de 2 bus en terminus, sauf accord des parties. Ce dernier engagement prend effet au plus tard au 1er janvier 2018.

Ce sujet est traité dans le cadre d'un comité spécifique (COSTP) se réunissant trimestriellement. Ce comité examine la liste des lignes à étudier, les relevés et diagnostic et les propositions et actions à mettre en œuvre.

L'analyse inclura également celle de l'écart entre temps de battement théoriques et temps de battement réels.

Sur demande du STIF, la RATP effectue un retour d'expérience sur l'atteinte des objectifs (réduction des écarts) grâce aux actions mises en œuvre.

Les éléments détaillés sur ce volet sont définis en Annexe I-B-13.

Pour chacune des lignes bénéficiant d'un recalage des temps de parcours, la RATP fournira les JA avant et après le recalage. Pour les 40 premières lignes qui seront recalées, et qui sont listées à l'annexe I-B-13, le recalage à offre constante représente 28 000 JA supplémentaires.

article 23 - **Continuité du service**

L'engagement de la RATP sur le service et l'information en cas de grèves est décrit au Chapitre IV -.

article 23-1 - **Principes généraux**

La RATP assure la continuité du service contractualisé. Sur le plan social, la RATP s'engage à mettre en œuvre et à favoriser les mécanismes existants dans l'entreprise pour la prévention des conflits, en privilégiant par là même la qualité du dialogue social et la poursuite de la politique contractuelle.

En cas de défaillance dans la continuité du service, la RATP s'engage à diffuser le plus rapidement et le plus complètement possible les informations nécessaires aux voyageurs, et à les conseiller sur les itinéraires de substitution possibles.

article 23-2 - **Les travaux**

1/ L'incidence des travaux

La RATP s'engage à programmer les travaux de façon à minimiser au maximum l'impact pour les voyageurs. Elle informe le STIF à chaque Comité de Suivi d'Offre sur la base d'un calendrier annuel prévisionnel glissant et au moins 6 mois avant le début des travaux des projets de réfection de plateforme tramway ou bus en site propre ou tous autres travaux de voirie nécessitant l'arrêt de l'exploitation. La RATP met en place systématiquement un service de substitution approprié pendant la durée des travaux, pour les tronçons interrompus pour le mode tramway.

Pour les fermetures de tronçons de lignes de tramway ou de BSP supérieures à 2 jours consécutifs, la RATP communique au STIF, à titre d'information, les éventuelles conséquences techniques et économiques de ces fermetures.

2/ Le service de substitution

La RATP met en place systématiquement un service de substitution approprié pendant la durée des travaux, pour les tronçons de ligne de tramway. Pour les lignes des bus en site propre, celles-ci font l'objet d'une déviation de leur itinéraire.

Les services de substitution mis en place couvrent au minimum l'intégralité des tronçons dont l'exploitation est interrompue à partir de la dernière station ouverte du tronçon. L'accord préalable du STIF est requis pour toute autre situation.

Sauf circonstance particulière nécessitant dans ce cas l'approbation préalable du STIF, la RATP ne dégrade pas l'offre des lignes de bus régulières pour assurer les services de substitution.

Les KCC substitués sont réputés réalisés pour le mode tramway ou BSP (pas de réfaction pour aléas externes ou causes internes) et réintégrés dans l'offre réalisée pour le calcul de l'indicateur de production du service contractualisé.

Sur demande du STIF, la RATP envoie, comme défini en Annexe I-A-6, le détail de chacun des services de substitution qu'elle prévoit de réaliser (itinéraire, offre, nombre de véhicules, JA concernés, KCC, amplitude).

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

article 23-3 - **Réemploi du matériel roulant**

La RATP est autorisée à utiliser son matériel roulant pour des services de substitution en Île de France pour des services non couverts par le présent contrat.

Ce taux de réemploi est limité à 0,5% de la production annuelle de référence définie à l'annexe I-B-1, avec restitution des recettes au STIF en diminution du montant de la facture annuelle de l'exercice considéré. L'utilisation du matériel roulant dans le cadre du réemploi fait l'objet d'une information au COSO en listant par véhicule et par mission de réemploi, les KCC réalisés et les recettes recueillies. Ces éléments sont également mentionnés dans le rapport annuel tel que précisé à l'article 105-4 -.

Lors du premier COSO de l'année N, la RATP présentera un bilan des réemplois de l'année N-1.

article 23-4 - **Situations perturbées**

1/ Information du STIF sur les perturbations significatives

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

- tout accident lié directement à l'offre contractuelle entraînant une blessure grave ou un décès ;
- tout incident majeur touchant l'ordre public dans les emprises de la RATP ;
- tout incident ayant pour origine l'exploitation entraînant une interruption de trafic de ligne de bus en site propre/tramways de plus de 2 heures ;
- d'une manière générale, les incidents pouvant avoir un impact médiatique.

2/ Mesures d'exploitation en situations perturbées

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

3/ Soutien au réseau ferré en cas de perturbations

En cas de perturbation ou d'interruption de trafic supérieure à 2 heures sur les branches RATP du RER A et RER B hors Paris, la RATP met en œuvre un réseau de substitution bus.

Le STIF et la RATP définiront dans l'année qui suit la signature du contrat, les scénarios de substitution au réseau ferré.

4/ Correspondances garanties

La RATP et le STIF conviennent d'élaborer durant la période couverte par le contrat un dispositif permettant une meilleure correspondance entre le RER et les bus en fin de soirée dans un certain nombre de lieux de correspondance.

Ainsi, en cas d'arrivée en retard jusqu'à 8 minutes d'un train par rapport à l'horaire théorique dans une gare des lignes du RER et dans l'objectif de permettre une correspondance plus facile avec les bus sans trop pénaliser les voyageurs attendant aux autres points d'arrêt, la RATP pourra retarder le départ de ses véhicules du réseau de surface jusqu'à 8 minutes (480 secondes).

Dans une première étape, à compter du 1^{er} janvier 2017, cette mesure concernera :

- les 2 derniers départs de soirée de bus (dits balais et avant-balais), dans tous les cas après 22h30 ;
- pour les lignes A et B du RER, les branches RATP desservant les gares excentrées de banlieue, selon une liste qui sera proposée par la RATP et validée de manière conjointe entre le STIF et la RATP ;
- une seule correspondance par ligne.

Les indicateurs de régularité/ponctualité pour les lignes concernées seront neutralisés sur les créneaux horaires concernés en cas d'application de la correspondance garantie.

Ce dispositif de correspondances garanties constitue une première étape d'une mise en place plus large à l'échelle de l'Île-de-France durant la période couverte par le contrat.

Ce dispositif fera l'objet d'un suivi gare par gare, dont les modalités seront définies en COSO. Les statistiques d'activation de réalisation de correspondances garanties seront également mentionnées dans le rapport annuel remis au STIF tel que précisé à l'Annexe VII - Chapitre II - article 105-4 - article 105-4 -.

5/ Retours d'expérience

Le STIF et la RATP sont particulièrement attentifs à la régularité des circulations.

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

L'annexe I-A-9 précise la démarche d'ensemble à laquelle adhère la RATP et à laquelle elle participe activement. Cette démarche prévoit notamment des retours d'expérience, sous le pilotage du STIF, suite à des situations perturbées inopinées sur le réseau de surface.

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

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

article 24 - Maintien des interfaces avec les gestionnaires de voirie

article 24-1 - Tramways et BSP

La RATP met en place un Comité de suivi des gestionnaires par ligne de tramway et de BSP, à minima semestriellement, notamment chargé :

- de suivre le fonctionnement global de la ligne considérée : fonctionnement des carrefours à feux, événements particuliers, incidents/accidents,... ;
- de l'application des prescriptions législatives et réglementaires ou des prescriptions des personnes compétentes désignées par ces mêmes textes ;
- de veiller au maintien du niveau de sécurité de la ligne ;
- de suivre les sujets et projets en interface.

Les participants invités à ces comités sont l'ensemble des propriétaires et gestionnaires des domaines traversés et/ou en interface avec la ligne considérée.

La RATP propose un ordre du jour à l'ensemble des participants et s'assure d'avoir un retour de leur part, anime ces comités rédige et diffuse le compte rendu de ces réunions.

Le STIF participe à ces Comités des Gestionnaires et valide le compte-rendu.

article 24-2 - Bus – Priorité aux carrefours

La RATP et les collectivités gestionnaires assurent, chacune pour leur part, le maintien en état de fonctionnement de leurs dispositifs pour la priorité des bus aux carrefours à feux sur les lignes équipées.

La RATP assure notamment le maintien en état de fonctionnement de ses dispositifs embarqués et échange avec les gestionnaires des carrefours à feux concernés pour vérifier le fonctionnement effectif de la priorité (aide du gestionnaire de voirie pour les adaptations nécessaires du paramétrage des plans de feux, transmission des données d'exploitation détaillées ou des alertes de non fonctionnement sur certains carrefours permettant au gestionnaire de voirie d'intervenir sur ses équipements, et participation, le cas échéant, aux évaluations...).

Un bilan est établi une fois par an dans une instance spécifique (pour Paris le Comité TC), par la RATP et les gestionnaires de voirie sur le fonctionnement de ces dispositifs. Quand des gains substantiels sont constatés sur l'exploitation de la ligne et susceptibles de permettre une économie de moyens sur l'ensemble de la ligne, la RATP propose au STIF des améliorations de l'offre à moyens constants.

Chapitre IV - ENGAGEMENT DE SERVICE ET D'INFORMATION EN CAS DE GREVES

article 25 - Principe général

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

Dans le cas particulier des lignes interconnectées, la RATP s'engage à adapter le plan de transport en cas de grève de l'autre opérateur, en vue de maximiser le niveau d'offre pour les voyageurs.

article 26 - Engagement de service et d'information en cas de grèves

article 26-1 - Engagement de niveau de service

Dans la continuité du dispositif existant et conformément aux articles L1222-1 à L1222-12 du Code des Transports, en cas de perturbations significatives résultant d'un préavis de grève pour un jour donné, lorsque le

service prévisible est inférieur ou égal à 75% du service contractuel de référence sur un ou plusieurs sous-réseaux, la RATP s'engage à maintenir un niveau de service d'au moins 50% du service normal pour chacun des sous-réseaux aux heures de pointes.

Le plan de transport proposé par la RATP est approuvé par le STIF. Dans ce cas, la mesure des indicateurs de ponctualité et régularité est neutralisée.

En cas de grève impactant les RER A et B, la RATP conjointement avec la SNCF s'engage à mettre en place un plan de transport adapté sans rupture d'interconnexion dès lors que le service prévu sur l'ensemble de la ligne est au moins égal à 75% du service contractuel.

article 26-2 - Engagement d'information

La RATP s'engage à délivrer aux voyageurs au plus tard 24 heures avant le début d'une perturbation prévisible avec service inférieur ou égal à 75%, une information gratuite, précise et fiable dans les gares et par les différents médias (téléphone, internet, presse, radio). Les prévisions de service modifiées sont transmises au STIF 24 heures avant leur mise en application.

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

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

- la fiabilité de la prévision annoncée 24 heures avant le début de la perturbation ;
- le respect du référentiel de l'information voyageur joint en annexe I-C-1.

Pour le RER, la RATP s'engage à communiquer aux voyageurs la liste des horaires des trains qu'elle s'engage au minimum à faire circuler durant la grève.

article 27 - Remboursement des voyageurs

En application de l'article 9 de la loi précitée, la RATP s'engage à rembourser les voyageurs en cas de défaut d'exécution du plan de transport adapté ou du plan d'information lorsque la RATP est directement responsable de ce défaut d'exécution.

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

article 28 - Prise en compte de l'effet de la grève sur les recettes

L'effet de la grève sur les recettes voyageurs des titres journaliers est neutralisé pour le STIF dans les conditions et selon les modalités définies à l'article 84-5 -.

article 29 - Audits et contrôles

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

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

Chapitre V - SECURITE DES SYSTEMES DE TRANSPORTS PUBLICS GUIDES

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

Une particularité concerne le réseau RER compte tenu de la spécificité de l'application du cadre législatif.

Le décret 2003-425 relatif à la sécurité des systèmes de transports publics guidés précise en son titre III les dispositions applicables pour les systèmes mixtes.

article 30 - Missions dans le cas de nouvelles réalisations, d'extensions ou de modifications substantielles de systèmes de transport publics guidés.

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

article 30-1 - Dans le cadre de la maîtrise d'ouvrage conjointe :

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

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

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

article 30-2 - Dans le cadre d'opération pour laquelle la RATP est désignée maître d'ouvrage par le STIF (soit seule soit en multi-maîtrise d'ouvrage)

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

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

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

article 30-3 - Dans le cadre de modifications substantielles apportées à un système existant dont la RATP est exploitant ainsi que gestionnaire, sur le fondement de l'Accord entre le STIF et la RATP fixant le montant de l'indemnité due au titre des transferts de propriété des biens de reprise et définissant le régime des ouvrages constitutifs de l'infrastructure tramway et Transport en Commun en Site Propre (TCSP) signé le 21 septembre 2012 et du présent contrat (cas des tramways) ou en tant que gestionnaire d'infrastructure au sens des dispositions de l'article L.2142-3 du code des transports (cas du métro et du RER).

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

Ce cas de figure vise l'ensemble des modifications substantielles, sous réserve que celles-ci ne nécessitent pas de réaliser des aménagements sur une partie des éléments du système qui relèveraient de la maîtrise d'ouvrage conjointe STIF/RATP. Dans cette dernière hypothèse, les dossiers seront établis selon les termes de l'article 30-1 -, relatif à la maîtrise d'ouvrage conjointe.

Pour le cas particulier de l'acquisition de nouveaux matériels roulants ou de modification substantielle de matériels roulants existants, circulant en partie sur le RFN, la RATP, en tant qu'elle acquiert elle-même ce matériel ou a en charge sa modification en application des dispositifs du décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) et aux transferts patrimoniaux entre l'État, le Syndicat des Transports d'Île-de-France et la RATP, établit également un Dossier Technique de Sécurité au sens du décret n°2006-1279, en vue du traitement des modifications substantielles apportées sur la partie RFN du système.

Dans l'hypothèse d'une modification substantielle portant à la fois sur la partie RFN et sur celle du transport public guidé du système, la RATP remet au STIF ce dossier pour transmission au Préfet qui lui-même l'adressera à l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire pour avis. Dans l'hypothèse d'une modification substantielle ne concernant que la partie RFN du système, l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire sera directement saisi du dossier.

article 30-4 - Dans le cadre de la réalisation ou l'extension d'un système pour laquelle la RATP n'exercera pas la maîtrise d'ouvrage alors qu'elle deviendra gestionnaire du nouveau système, ou du système étendu, sur le fondement du présent contrat ou en tant que gestionnaire d'infrastructure au sens des dispositions de l'article L.2142-3 du code des transports.

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

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

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

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

article 31 - Missions de la RATP en cours d'exploitation des systèmes de transports publics guidés

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

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

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

article 31-1 - Établissement et mise en œuvre des règlements de sécurité de l'exploitation et des plans d'intervention de sécurité.

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

article 31-2 - Systèmes exploités par la RATP mis en service antérieurement au décret n°2003-425 du 9 mai 2003

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

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

article 31-3 - Réévaluation périodique de la sécurité des systèmes exploités par la RATP

Les articles 34 et 35 du décret 2003-425 du 9 mai 2003 prévoient une réévaluation décennale des systèmes de transports publics guidés, sur la base de dossiers dont le contenu a été précisé par l'arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la sécurité civile, du 17 janvier 2014. La RATP les prépare et les remet au STIF qui les adresse au préfet de la Région Île-de-France.

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

article 31-4 - Rapports annuels sur la sécurité de l'exploitation

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

article 31-5 - Rapports sur les événements notables liés à la sécurité ou sur les accidents ou incidents graves

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

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

TITRE II - LES OBLIGATIONS DE QUALITE DE SERVICE ASSOCIEES A L'EXECUTION DE L'OFFRE CONTRACTUELLE

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

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

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

Chapitre I - LES ENGAGEMENTS DE QUALITE DE SERVICE

article 32 - Le niveau de service attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise en matière d'information voyageur

article 32-1 - L'amélioration de la qualité de l'information fournie

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

Dans cette perspective, le STIF a élaboré un Schéma Directeur de l'Information Voyageur (SDIV), en concertation avec l'ensemble des acteurs. Ce schéma directeur définit la politique régionale d'amélioration de l'information voyageurs, dont les orientations sont mises en œuvre par les opérateurs. La Charte des supports et des contenus de l'information voyageurs sur site qui a été élaborée par le STIF en partenariat avec les opérateurs sera mise en œuvre dans les conditions définies par l'annexe II A 1. Les Chartes de prescriptions du SDIV qui seront élaborées dans le cadre des groupes de travail, conformément à l'article 39 -, seront annexées au contrat par voie d'avenant.

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

Ce cadre sera amené à évoluer du fait notamment de la généralisation de l'usage des technologies numériques et de la prise en compte des modes alternatifs aux transports collectifs.

1/ En situation nominale

Les équipements existants d'information voyageurs doivent être disponibles, c'est-à-dire présents et en bon état de fonctionnement ; les contenus d'information diffusés sont à jour, pertinents et lisibles et conformes aux Chartes et prescriptions du STIF (charte des supports et contenus d'information voyageur sur site (annexe II-A-2) et prescription pour la conception de cartographies voyageurs en Ile-de-France (Annexe II-A-6). Les développements et améliorations des équipements et des systèmes d'information associés sont prévus dans le cadre de la mise en conformité progressive avec les orientations du SDIV (en fonction des contenus fournis par le STIF et les autres transporteurs et en fonction du PQI pour les équipements) ; pour les Chartes et prescriptions en projet, les conditions de mise en application seront annexées au contrat par voie d'avenant.

2/ En situation perturbée

La RATP s'engage à porter une attention particulière à l'information en situations perturbée de façon à améliorer significativement le service sur la durée du présent contrat, y compris en cas de grèves ou de travaux tels que prévus à l'article 12-3 -, l'article 17-3 -et l'article 23-4 -. Les voyageurs doivent être informés au plus tôt, par tous les canaux possibles et de façon explicite des perturbations intervenant sur le réseau de la RATP et les réseaux en correspondance (dans les conditions d'échange définies dans les annexes II-A-3 et II-A-5) afin

qu'ils puissent prendre les bonnes décisions d'orientation et que l'impact des perturbations d'exploitation sur leur trajet soit le plus possible limité.

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

- l'information sonore dans les stations du métro, et les gares du RER et à bord des véhicules;
- l'information visuelle sur les supports dynamiques en place;
- le déploiement d'écrans d'information dynamique dans les stations et les gares conformément au PQI;
- la proposition, d'itinéraires alternatifs pour le Métro et le RER en cas d'interruption ou de forte perturbation du service
- la présence de personnel dans les espaces du métro et du RER, en cas de forte perturbation, afin d'assurer une prise en charge effective des voyageurs,
- une information complète sur les médias « à distance » de la RATP,
- pour les perturbations du réseau RATP, la communication rapide d'informations complètes aux transporteurs en correspondance et au STIF se fait selon les dispositifs actuellement disponibles et notamment ceux visés aux annexes II-A-3 et II-A-5.

En parallèle, les évolutions des conditions de ces échanges seront étudiées avec l'ensemble des transporteurs dans le cadre des groupes de travail, conformément à l'Chapitre III -article 39 - :

- la mise à jour des procédures internes afin de rendre effective la prise en considération de ces engagements ;
- l'information doit être pertinente, régulièrement mise à jour et cohérente entre les différents media de diffusion ; elle devra être supprimée après le retour à la normale dans les meilleurs délais ;

Les processus d'information doivent se faire en cohérence avec les autres opérateurs en correspondance et principalement la SNCF.

3/ Situation perturbée prévue

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

- au moins 24 heures avant la perturbation lorsque celle-ci est connue de l'entreprise depuis 72 heures,
- au moins 12 heures avant la perturbation lorsque celle-ci est connue entre 24 et 72 heures à l'avance, l'affichage devra être supprimé dans les meilleurs délais suivant la fin de la perturbation.
- Pour l'alimentation des systèmes tiers et notamment celui du STIF, la RATP s'engage à fournir les informations dans les délais visés aux annexes II-A-3 et II-A-5.

La RATP s'engage également à diffuser par affichage et/ou supports dynamiques sonores ou visuels implantés l'origine, la nature, le début et la fin prévisionnelle de la perturbation à bord de la (ou les) ligne(s) concernées :

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

En cas de grève, conformément à l'article 26 -, la RATP met en place l'engagement de service et d'information prévu.

4/ Situation perturbée imprévue

Le principe général est le suivant : lors d'une perturbation imprévue, la RATP s'engage, dès la connaissance d'un incident, à prendre la parole, et, une fois le diagnostic de l'incident réalisé, à donner en temps réel (avec une prise de parole « à bord » des trains du RER et des rames du Métro inférieure à 3 minutes et régulière) une information fiable, précise et complète. Cette information est donnée, à travers les canaux d'information dynamiques et sonores aux voyageurs présents en station, en gare ou dans les trains et rames, ainsi que sur ses supports 'à distance' et aux transporteurs en correspondance (à condition que des conventions soient signées à cet effet avec le ou les transporteurs dans les conditions d'échange de données définies dans l'annexe II-A-3 et ce, jusqu'à la mise à disposition opérationnelle des relais STIF).

Quand une rame de métro ou un train du RER est arrêté en pleine voie, le conducteur prend la parole dans les trois premières minutes du stationnement. Des compléments d'information sont ensuite régulièrement donnés

si la perturbation subsiste, si possible sur les causes et l'heure prévisionnelle de reprise du trafic, avec un intervalle maximal de trois minutes.

Concernant les réseaux Bus et Tramway, la RATP donne la consigne aux machinistes d'informer avec une fréquence adaptée, les voyageurs à bord du véhicule sur la nature de la perturbation et ses conséquences sur l'offre de transport.

Dans ces situations, la RATP doit informer les voyageurs présents dans ses stations/gares sur la cause, l'heure prévue de retour à la normale et, si possible, les éventuels itinéraires alternatifs recommandés, dans un délai puis à un intervalle proportionné à la perturbation ; il en est de même pour des perturbations importantes sur des lignes en correspondance.

article 32-2 - Le développement des services d'information voyageurs

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

article 32-3 - La participation au système d'information multimodale régional du STIF

Conformément aux dispositions des articles L. 1231-8 et L.1241-1 du Code des Transports, le STIF instaure un service d'information, consacré à l'ensemble des modes de transports et à leur combinaison, à l'intention des usagers, en concertation avec l'Etat, les collectivités territoriales ou leurs groupements et les entreprises publiques ou privées de transports. Ce service comprend entre autres un Système d'Information Multimodale et multi-opérateurs, permettant notamment la recherche d'itinéraires d'adresse à adresse, l'information sur l'accessibilité des systèmes de transport, l'information de perturbation et l'information en temps réel. Il constitue le système de référence et à ce titre, il a vocation :

- à s'enrichir des données et fonctionnalités utiles aux voyageurs avec la participation de l'ensemble des opérateurs de transport.
- à fournir des services et données dès lors qu'ils constituent un support à l'information multi-opérateurs et que cela permet la mutualisation des ressources.

Pour ce faire, la RATP met à disposition du STIF les informations nécessaires à l'alimentation du Système d'Information Multimodale, selon les prescriptions définies dans les annexes II-A-3, II-A-5, II-A-5 et II-A-6

Les informations fournies dans ce cadre par la RATP doivent être fiables, à jour et performantes, dans le respect des conditions fixées du présent contrat et ses annexes.

Les modalités de mise à disposition des données RATP sur la plateforme Open Data du STIF et conditions de d'utilisation par le STIF des données d'information voyageurs transmises dans ce cadre par la RATP sont décrites dans les annexes II A 9 sur les droits data et VII-1 sur l'Opendata.

La RATP pourra dans tous les cas librement réutiliser et rediffuser l'ensemble des données qu'elle produit et dont elle reste l'unique propriétaire.

Par ailleurs, le STIF met à disposition de la RATP, dans les conditions définies dans les annexes II-A-1 et suivantes, des services mutualisés notamment au travers de web-services d'informations de prochains passages ou d'autres services utiles à l'information des voyageurs.

Des annexes au contrat ou licences (en cas d'utilisation de web-services) encadrent les conditions d'accès et d'utilisation des données, des flux échangés ainsi que les engagements réciproques sur la disponibilité de ces services.

La RATP s'engage à apposer la mention « en partenariat avec » adossé au logo du STIF sur les pages de résultat de toute recherche utilisant les données communautaires fournies par le STIF.

Les coûts liés à l'ensemble de ces échanges de données et services sont inclus dans l'équilibre financier du contrat et ne donneront pas lieu à une facturation spécifique (hors évolution significative des volumes de données échangées).

Nonobstant de ce qui précède et conformément à l'annexe II-A-1, il est convenu que la RATP continuera à utiliser sa propre recherche d'itinéraire tout en ayant accès aux informations des autres transporteurs fournies par le STIF conformément aux annexes II-A-3 et II-A-5.

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

article 32-4 - Innovations et mutualisation communautaire

La RATP et le STIF partagent l'ambition de faire évoluer l'information voyageurs grâce à l'innovation des acteurs du transport public selon deux principes majeurs :

- L'évolution des technologies permettant de réaliser des supports et contenus d'information voyageurs nécessite de réserver une place significative à l'innovation pour favoriser la mise en application de services de meilleure qualité avec une efficacité toujours améliorée ;
- Parallèlement, le voyageur est dans un contexte de mobilité élargie à un ensemble d'opérateurs, de modes de transport et de territoires qui appelle une vision régionale des services proposés aux voyageurs pour permettre un parcours voyageur cohérent et sans rupture.

Le déploiement des innovations RATP sur le périmètre du présent contrat fait l'objet d'une concertation avec le STIF. L'objectif est d'en faire bénéficier la communauté des transports publics d'Ile de France tout en préservant les intérêts de la RATP et les principes de secret des affaires.

Dans le cas où les fonctionnalités développées peuvent entrer dans le contexte communautaire, le STIF et la RATP élaborent un plan d'actions pour permettre une transition vers des principes de mutualisation. La RATP a la capacité à faire perdurer et faire évoluer son dispositif jusqu'à la mise en place des principes communautaires partagés entre le STIF et les opérateurs de transport.

Ces programmes font l'objet d'opérations spécifiques et financés par le PQI. La RATP s'engage à présenter au STIF les opérations concernées dans les Comités de Programme Information Voyageurs et lors de restitutions spécifiques à la demande du STIF.

Le STIF et la RATP se réunissent régulièrement pour identifier les projets innovants en cours et à venir.

Le STIF sera amené à élaborer, en relation avec les opérateurs de transport des prescriptions nouvelles ou complémentaires visant à compléter les chartes existantes. Ces compléments ou nouvelles prescriptions seront annexés au présent contrat par voie d'avenant.

article 33 - Le niveau de service attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise en matière de gestion des espaces (ambiance, accueil, entretien, sécurité)

Les conditions d'accueil des voyageurs et l'ambiance des espaces constituent des éléments essentiels de l'attractivité des transports collectifs. Le STIF et la RATP poursuivent, afin de favoriser l'usage des transports publics, les démarches d'amélioration de la qualité de l'accueil des voyageurs, de l'assistance qui leur est fournie (en situation perturbée ou nominale) et de leur sentiment de sécurité par une présence humaine visible dans les espaces.

article 33-1 - Engagement global / généralités (Identique à version 2012)

Dans les gares RER et stations de métro, la RATP s'engage à ce que tout voyageur puisse :

- acheter un titre de transport facilement ;
- être aidé par un agent lorsqu'ils rencontrent une difficulté dans le déroulement de son voyage, en situation normale et en situation perturbée ;
- être informé facilement sur son trajet (itinéraires, horaires plans de réseau, état du trafic) et sur les titres de transport et leur utilisation ;
- rencontrer des équipements en bon état de marche (ADUP, terminaux de points de vente, lignes de péages, escaliers mécaniques, ascenseurs) et des espaces nets ;
- voyager en toute sûreté et en ayant un sentiment de sécurité dans l'ensemble des espaces transport, à toutes les heures d'ouverture.

article 33-2 - Netteté des espaces et des trains (Identique à version 2012)

La propreté est un élément essentiel du confort et du bien-être des voyageurs. La RATP s'engage à offrir aux voyageurs des lieux propres sur l'ensemble du réseau. Une amélioration significative de la netteté des espaces de transport est attendue sur la durée du contrat, sur la base d'objectifs plus conformes aux attentes des voyageurs.

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

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

article 33-3 - Accueil et assistance

Le STIF attend de la RATP qu'elle assure un service adapté aux voyageurs en rendant les agents en station plus visibles et plus présents pour les renseigner en cas de situations perturbées notamment. Les voyageurs devront percevoir un renforcement de la présence des agents.

Dans le RER et le métro, la RATP assure dans chaque gare et station, l'accueil des voyageurs par une présence humaine de sorte que tout voyageur puisse entrer en contact dans un délai maximum de 3 minutes avec un agent.

Par ailleurs, la RATP assure également une présence de ses agents dans les stations et les gares, par des équipes mobiles, représentant 80.000 JA par an.

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

La RATP s'engage sur un délai d'assistance lorsque le voyageur rencontre une difficulté dans une station du métro ou en gare dans le déroulement de son voyage : un voyageur ne doit pas rester plus de trois minutes sans être en contact avec un agent capable de lui apporter une réponse, éventuellement par le biais d'un interphone. Dans ce cas, cet interphone est clairement identifiable par les voyageurs. Il est indiqué par une signalétique d'information laissant comprendre qu'il peut être utilisé pour obtenir des informations et n'est pas réservé uniquement aux appels d'urgence. La signalétique d'urgence ne sera pas modifiée.

Dans le tram et dans le bus, la RATP s'engage à former et sensibiliser son personnel de conduite à l'accueil des voyageurs.

Le STIF, dans le cadre de la qualité de service rendue au client, souhaite que le temps d'attente pour obtenir un titre de transport aux heures et jours de pointe soit acceptable par le public.

Il demande à la RATP de réaliser les études et les aménagements des espaces de vente nécessaires à l'optimisation des files d'attente avec l'objectif de réduire les temps d'attente à moins de 8 minutes pour obtenir un titre de transport. Le STIF examinera avec la RATP (chaque année à l'occasion du comité billettique) les situations sensibles détectées ainsi que les plans d'action mis en œuvre.

article 33-4 - Politique de la ville – Prévention sécurité des biens et des personnes (Identique à version 2012)

En matière de sûreté le STIF assume les responsabilités qui lui sont dévolues par la loi en finançant les équipements de vidéo-protection et en développant des politiques de service favorisant le sentiment de sécurité des voyageurs (ambiance des espaces, accueil...).

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

La RATP s'engage sur la disponibilité des équipements : bornes d'appel, vidéo protection.

La RATP fournit, à titre d'information, le délai d'intervention des équipes de sécurité.

1/ Les moyens de prévention et de sécurité

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

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

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

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

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

2/ Le plan de prévention

Pour atteindre l'objectif de sécurité des voyageurs, la RATP établit un plan de prévention. Ce plan est présenté annuellement au STIF, au cours du dernier trimestre qui précède sa mise en place par l'entreprise. Ce plan, établi sur la base d'un diagnostic sûreté, définit les conditions de sa mise en œuvre.

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

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

- description détaillée des opérations (investissements, fonctionnements)
- objectifs
- publics visés
- moyens affectés : exemples d'investissements réalisés, d'actions des personnels ou actions de communication et de sensibilisation auprès des voyageurs

Cependant, de nombreuses actions à caractère ponctuel car répondant à des problématiques liées à l'actualité, ne pourront pas, par définition, entrer dans le champ de la planification.

article 34 - **Le niveau de service attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise en matière d'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)**

La mise en accessibilité des réseaux franciliens constitue une priorité du STIF renforcée par les obligations fixées par la loi n°2005-102 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » adoptée le 11 février 2005 et l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées.

C'est pourquoi, le STIF a élaboré, en sa qualité d'Autorité Organisatrice un Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) des services de transports franciliens, assorti d'une programmation ambitieuse et d'engagements financiers considérables et d'un Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée (SDA-Ad'AP). La mise en application de ce SDA-Ad'AP doit être poursuivie dans le cadre du présent contrat. La RATP s'engage à mettre en œuvre les orientations du SDA du 14 février 2008 complété par le Réseau de Référence des gares du 8 juillet 2009, telles que programmées dans le SDA Ad'AP.

La RATP met en œuvre, pour ce qui relève de son champ de compétence direct et en lien avec les gestionnaires des voiries et les autres transporteurs, les moyens nécessaires pour que l'objectif d'accessibilité soit atteint dans les délais impartis. Dans les conditions correspondant aux objectifs relatifs à la qualité de service inscrits dans le présent contrat, la RATP est chargée d'assurer le maintien de l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement, lorsqu'elle est incluse dans le périmètre de l'obligation réglementaire de mise en accessibilité, par des équipements disponibles et des dispositifs opérationnels dont elle a la responsabilité, qu'ils soient destinés spécifiquement aux personnes handicapées ou qu'ils facilitent les déplacements de l'ensemble des voyageurs.

La RATP s'engage notamment à développer, conformément aux exigences réglementaires et dans le cadre du SDA Ad'AP :

- l'accessibilité des stations et gares identifiées dans le « Réseau de Référence SDA » du 8 juillet 2009 par :
 - o l'équipement progressif des bâtiments voyageurs, sous réserve de faisabilité technique, par des portes à effacement latéral ;
 - o l'installation de tablettes et équipés de boucles magnétiques ;
 - o le déploiement dans les gares identifiées dans « le Réseau de Référence SDA », des équipements nécessaires à l'accès aux quais pour les PMR (ascenseurs et passages élargis aux lignes de contrôle) sous réserve de faisabilité technique ; le cas échéant, le déploiement d'équipements facilitant les déplacements des personnes handicapées lorsque la pose d'ascenseurs n'est techniquement pas réalisable ;
 - o des délais d'intervention et de réparation optimaux des équipements de confort et d'accessibilité (ascenseurs – escaliers mécaniques – passages élargis des lignes de contrôle) ;
 - o une information systématique signalant la prise en compte de toute panne, ainsi qu'une information fiable sur les délais prévisionnels de réparation pour les pannes de plus de 48 heures, diffusée aux voyageurs sur place pour les ascenseurs, les escaliers mécaniques et les passages élargis des lignes de contrôle ;

- la transmission au STIF des pannes des ascenseurs trois fois par jour ainsi que des délais de réparation des pannes de plus de 48 heures ;
- l'envoi au STIF des informations concernant les perturbations d'offres prévues, conformément aux annexes II-A-3 et II-A-5.
- l'accessibilité du réseau de bus par :
 - un accostage performant aux points d'arrêt aménagés non occupés par du stationnement gênant, des travaux et autres gênes (objets sur la chaussée,...) ;
 - une maintenance des palettes qui permette une accessibilité durable des véhicules ;
 - une démarche active :
 - a. avec le STIF et en lien avec les gestionnaires de voirie, afin que l'intégralité des lignes de bus deviennent accessibles avant 2021 et le restent ;
 - b. avec les gestionnaires des voiries, afin que le nombre de points d'arrêts rendus accessibles sur Paris approche les 100 % et soit maintenu au plus haut niveau et que, pour les lignes de proche couronne, le seuil des 70 % soit atteint avant fin 2021,
- une prise en charge adaptée des personnes en situation de handicap, par :
 - des services en gares facilitant l'accueil et l'assistance au voyage, sur lesquels une information fiable doit être diffusée aux voyageurs ;
 - la prise en charge dans les meilleurs délais des personnes en fauteuil roulant se présentant spontanément à des agents en gare, permettant d'assurer aux voyageurs un trajet optimal de son point d'entrée dans le réseau à son point d'arrivée, compte tenu des aménagements et services en place ;
 - une politique de formation adaptée de l'ensemble des agents en contact avec des personnes en situation de handicap conformément à l'ordonnance n°2014-1090 et ses décrets d'application ;
 - la disponibilité et le développement d'une information voyageurs accessible: signalétique adaptée, système d'information sonore et visuelle embarquée (SISVE), conformément à l'article 32 -.
- la mise en place d'expérimentations visant à compléter et à améliorer les dispositifs existants, telles que :
 - les passerelles d'accès quais - trains, ainsi que tous les dispositifs techniques permettant une accessibilité en toute autonomie ;
 - des services en gares facilitant la prise en charge des PMR et leur accompagnement jusqu'au véhicule;

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

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

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

La RATP peut proposer au STIF, chaque année, un ou plusieurs sujets d'étude en lien avec l'accessibilité, dans un objectif de renforcer la cohérence régionale du point de vue du voyageur. S'il le juge opportun, le STIF financera une étude sur ce(s) sujet(s) en y associant les opérateurs de transport d'Ile-de-France. Le Comité de suivi de la Qualité de service est le lieu d'échange sur ce point, des réunions de travail multi transporteurs sont ensuite organisées.

Chapitre II - LE SYSTEME DE MESURE ET D'EVALUATION DE LA QUALITE DE SERVICE

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

- une répartition des bonus-malus cohérente avec les priorités des voyageurs ;
- un système d'incitation à l'amélioration de la ponctualité qui évalue l'atteinte des objectifs fixés par le STIF et encourage les progressions ;

- la RATP mettra en œuvre en liaison avec la SNCF selon les délais prévus toutes les mesures qui concourent à l'amélioration de la réalisation de l'offre et notamment :
- les mesures d'exploitation (situation normale, situation dégradée) et d'organisation concourant à une meilleure unicité du service et une plus grande transparence pour les voyageurs,
- après la mise en œuvre de la suppression de la relève sur le RER B fin 2009 et le regroupement des entités opérationnelles dans un centre de commandement unique en 2013, la SNCF et la RATP ont l'objectif de poursuivre la gestion unifiée sur la ligne B en cohérence avec le schéma directeur du RER B piloté par le STIF.
- la RATP poursuivra le travail collaboratif engagé avec la SNCF pour mettre en œuvre les modalités d'exploitation les plus appropriées à travers notamment le plan d'action commun RER A .
- un système de mesure des indicateurs de qualité de service rénové afin que les résultats des indicateurs soient plus proches de la qualité perçue par les voyageurs ;
- des contrôles réguliers par le STIF des mesures de qualité de service effectuées par la RATP et une sanction en cas d'écarts constatés lors de ces contrôles.
-

article 35 - **Les principes de mesure**

article 35-1 - **Niveaux de service**

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

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

La fixation de ce niveau objectif prend en compte :

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

L'ensemble des bonus-malus liés aux indicateurs de qualité de service, y compris pour les nouveaux indicateurs, s'appliquera conformément aux dispositions de l'article article 37-1 -.

article 35-2 - **Modalités de mesure**

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

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

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

article 36 - **Critères d'appréciation de la qualité de service**

Des indicateurs sont définis et mesurés dans les domaines suivants :

article 36-1 - **Les indicateurs par politique**

1/ Ponctualité

Les indicateurs soumis à bonus – malus et à titre d'information relatifs à la ponctualité sont décrits dans les articles article 11-2 -, article 16-2 -et Titre I - Chapitre III -B - article 22-2 -.

2/ Information des voyageurs

- Indicateurs soumis à bonus-malus
 - o information théorique en situation normale
 - o information dynamique en situation normale
 - o information en situation perturbée prévue
 - o information en situation perturbée imprévue
- Indicateurs transmis à titre d'information
 - o qualité des données d'offre théorique transmises à la base de données communautaire
 - o indicateur technique de disponibilité des écrans en salles

3/ Accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite

- Indicateurs soumis à bonus-malus
 - o disponibilité des équipements d'accessibilité du Métro et du RER
 - o disponibilité des équipements de confort du Métro et du RER
 - o disponibilité des palettes de bus
 - o qualité de l'arrêt des bus au trottoir
 - o délai de remise en service en cas de pannes des équipements de confort du Métro et du RER
 - o délai de remise en service en cas de pannes des équipements d'accessibilité du Métro et du RER
- Indicateurs soumis à pénalités
 - o délai d'information en cas de pannes de plus de 48 heures pour les équipements de confort du Métro et du RER
 - o délai d'information en cas de pannes de plus de 48 heures pour les équipements d'accessibilité du Métro et du RER

4/ Ambiance (accueil, propreté et sécurité)

- Indicateurs soumis à bonus-malus
 - o la propreté des stations du Métro et des gares du RER
 - o la propreté des véhicules (RER, Métro et réseau de surface)
 - o l'accueil des voyageurs aux guichets et aux comptoirs d'information du métro et du RER
 - o le service rendu par le machiniste
- Indicateurs soumis à pénalités
 - o délai d'assistance au voyageur par un agent en moins de trois minutes pour le métro et le RER
 - o dégradation du niveau de propreté des stations de métro (situations inacceptables)
 - o dégradation du niveau de propreté des trains du métro des lignes dotées de matériels neufs (situations inacceptables)

5/ Vente

- Indicateurs soumis à bonus-malus :
 - o disponibilité des lignes de péages dans le Métro et le RER
 - o disponibilité des équipements de distribution du Métro et du RER

6/ Sécurité et prévention

Indicateur soumis à bonus malus

- disponibilité des bornes d'appels voyageurs dans le Métro et le RER
- disponibilité de la vidéoprotection

Données fournies à titre d'information trimestriellement :

- remontées trimestrielles des statistiques sûreté des réseaux comprenant
 - o atteintes physiques sur les agents
 - o dégradations de biens
 - o ratio atteinte physiques / nombre de voyageurs
- nombre de réquisitions judiciaires relatives aux enregistrements vidéosurveillance
- taux d'intervention des équipes de sécurité en moins de 10 minutes par réseau

article 36-2 - Enquête annuelle d'évaluation de la perception des voyageurs

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

Cette enquête est réalisée suivant les modalités précisées à l'annexe II-C-6. Ses résultats permettent de calculer chaque année un indicateur de perception des voyageurs pour chacun des modes. Cet indicateur donne lieu à bonus-malus selon les principes décrits à l'article 37-3 -« Impact financier de l'enquête de perception voyageur ».

Le questionnaire, les lieux enquêtés, les délais nécessaires à l'élaboration des plans de prévention, ainsi que le plan de sondage, seront définis conjointement par le STIF et la RATP, avec l'aide du prestataire, avant le 1^{er} janvier 2016. La RATP fournit au prestataire mandaté par le STIF les autorisations nécessaires à l'exercice de cette mission.

article 37 - Les incitations financières à la qualité de service

article 37-1 - Bonus/Malus relatifs aux indicateurs de qualité de service

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

- Si la qualité du service offerte par la RATP pour l'un des indicateurs retenus se trouve être une année inférieure à l'objectif contractuel pour l'année considérée, sa rémunération sera affectée d'un malus calculé selon les modalités décrites en annexe II-C-1.
- Si la qualité du service offerte par la RATP pour l'un des indicateurs retenus se trouve être une année supérieure à l'objectif contractuel pour l'année considérée, sa rémunération sera affectée d'un bonus calculé selon les modalités décrites en annexe II-C-1.

Les malus n'ayant pas pour objectif de devenir des pénalités supplémentaires par rapport aux pénalités appliquées pour non-réalisation de l'offre, les mesures de qualité de service conduisant à la détermination des bonus/malus seront faites pendant des périodes traduisant effectivement en moyenne la qualité du service produit, c'est à dire en dehors des situations de perturbations exceptionnelles particulières affectant la production d'offre.

article 37-2 - Pénalités pour non-respect de certains engagements de qualité de service

Certains engagements de la RATP font l'objet d'une pénalité en cas de 'situation inacceptable', qualifiée pour chacun comme une qualité de service inférieure à un niveau d'engagement.

Il s'agit :

- délai d'information sur les équipements d'accessibilité
- délai d'information sur les équipements de confort
- délai d'assistance aux voyageurs par un agent
- dégradation du niveau de propreté des stations de métro (situations inacceptables)
- dégradation du niveau de propreté des trains du métro des lignes dotées de matériels neufs (situations inacceptables)
-

Le système est décrit en annexe II-C-1.

article 37-3 - Impact financier de l'enquête de perception voyageur

Conformément à l'article 36-2 -, une enquête mesurant l'évolution de la perception des voyageurs est réalisée chaque année par le STIF, selon les modalités définies dans l'annexe II-C-6.

Un indicateur de « perception voyageurs » sera calculé selon la méthode décrite en annexe II-C-6 pour chaque mode (métro, RER, Réseau de surface) et donnera lieu à un système d'intéressement à compter de 2016. Le bonus-malus sera affecté en fonction de l'évolution de la perception et non d'un résultat brut.

En 2016, en raison du lancement de l'enquête, le calcul du montant des incitations financières sera réalisé sur la base de l'évolution de l'indicateur de perception voyageurs entre le premier et le deuxième semestre, selon les modalités définies à l'annexe II-C-6 pour l'année 2016.

A compter de 2017 l'enquête perception voyageur pourra donner lieu à bonus-malus par comparaison des résultats des indicateurs de « perception voyageurs » entre les années n et n-1 et selon des modalités telles que définies dans l'annexe II-C-6. Le bonus-malus correspondant s'appliquera de la façon suivante :

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

article 37-4 - Pénalités pour écarts constatés lors d'un contrôle effectué par le STIF

Sans préjudice des dispositions de l'article 107 -, le STIF peut mandater un prestataire extérieur pour contrôler les mesures effectuées par la RATP par le biais d'audits ou de contre-mesures.

Afin de permettre au STIF de réaliser des contre-mesures, la RATP s'engage à fournir le plan de sondage, les plannings détaillés des mesures, ainsi que le détail des résultats mesure par mesure, lorsqu'ils sont disponibles. Pour ce faire le STIF informera la RATP à minima 30 jours calendaires avant la réalisation de la contre-mesure pour s'organiser, afin d'assurer la fourniture des éléments précités et partager les modalités détaillées de mise en œuvre de cette contre-mesure (notamment la convention avec le prestataire liée aux plans de prévention et à la confidentialité des données).

Les modalités de la contre-mesure (choix de la méthode, définition de la notion d'écart) sont discutées en concertation avec la RATP, avant le lancement de la contre-mesure, selon la nature de l'indicateur qualité de service qui fera l'objet de la contre-mesure. En cas d'écarts significatifs constatés entre les contre-mesures effectuées par le STIF et les mesures effectuées par la RATP, et sous réserve d'une convergence des méthodes et des principes de mesure utilisés et en tenant compte des marges d'erreurs associées aux échantillons respectifs des mesures, le STIF se réserve la possibilité :

- d'annuler tout ou partie du bonus éventuellement constaté à l'appui des mesures effectuées par la RATP ;
- d'appliquer un malus, si, à l'appui du détail des résultats des mesures réalisées par le STIF, cela le justifie.

Dans le cas où la méthode appliquée par la RATP différerait de celle approuvée par le STIF (conformément aux annexes II-C-1, II-C-2, II-C-3, II-C-4 et II-C-5), seule la méthode approuvée par le STIF prévaut.

Chapitre III - LE SUIVI DE LA QUALITE DE SERVICE

article 38 - Le comité de suivi de la qualité de service

Le suivi contractuel de la qualité de service est assuré par un comité de qualité de service qui se réunit une fois par trimestre (voir le Titre VII - Chapitre II -article 106-1 -article 105-3 -). Ce comité a pour vocation d'examiner le respect des engagements contractuels par l'opérateur, analysés sur la base de l'ensemble des éléments d'information et de mesure prévus au contrat. La vocation de ce comité est de mesurer la qualité du service offert aux voyageurs et son évolution, afin d'orienter au mieux les dispositions à prendre pour l'améliorer.

Ce comité de suivi de la qualité de service suit également chacune des politiques de service (information voyageurs, ambiance y compris prévention, accessibilité, vente) et est aussi le lieu de présentation du bilan annuel des réclamations voyageurs.

Les données et indicateurs transmis à titre d'information en matière d'information voyageurs, accessibilité et sûreté/prévention (définis dans Chapitre II -article 36 -Chapitre II -article 36-1 -pourront éventuellement être abordés en comité de suivi de la qualité de service, sur demande de l'une ou l'autre des deux parties.

En tant que de besoin, le STIF et la RATP se réunissent dans des réunions techniques pour préparer le Comité de suivi de la qualité de service. Au cours de ces réunions, seront notamment présentés les indicateurs soumis

à bonus-malus et à titre d'information avec, le cas échéant, des analyses et informations quantitatives et qualitatives complémentaires par sous réseau, lignes, sous-critères et causes.

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

En matière d'Information Voyageurs :

- un bilan du déploiement de la Charte sur des supports et contenus d'information voyageurs sur site (Annexe II-A-2) suivant les différents espaces et contenus ;
- un point sur les sujets cartographiques, dont : le déploiement de la carte du réseau régional et de ses mises à jour (pourcentage de déploiement atteint) ; la mise en œuvre des prescriptions cartographiques des plans de bassins, de proximité et de lieu ; les expérimentations éventuelles.
- un bilan quantitatif de l'activité « info voyageurs » des systèmes d'information à distance ;
- les éventuelles expérimentations et leur bilan ;
- un point sur les référentiels de données (annexe II-A-5) ;
- un point sur les échanges de données d'information voyageurs entre le STIF et la RATP (informations théoriques, informations circonstancielles, informations temps réel, cartographies,...) concernant le système d'information multimodale (annexes II-A-3, II-A-5, II-A-6.2 et II-A-6.3).

En matière d'accessibilité :

- le suivi annuel des ascenseurs en arrêt de longue durée, dont la liste est commentée avec mise en exergue des effets conjoncturels qui pourraient donner lieu à une insatisfaction particulière des voyageurs ;
- le suivi trimestriel du taux de disponibilité brut des équipements de confort et d'accessibilité ;
- le bilan annuel du nombre de points d'arrêt accessibles sur les lignes accessibles ;
- Le bilan annuel, gare par gare, des équipements en termes de déploiement quantitatif et de disponibilité des équipements, en particulier pour les automates de vente (tablettes, guichets munis de boucles magnétiques, portes d'accès au BV à effacement latéral, automates de vente accessibles) ;
- un point d'information annuel sur la formation des agents en contact avec les voyageurs ;
- le suivi annuel des prises en charge en gare et des réclamations ;
- le suivi annuel des concertations menées avec les associations par un tableau de bord des concertations menées précisant l'objet des réunions, leurs dates, et les principales remarques des associations ;
- le bilan annuel statistique et analytique des demandes et des signalements en matière d'accessibilité reçus par la « mission accessibilité » de la RATP ;
- le bilan trimestriel sous forme d'un tableau de bord des expérimentations menées.

Le STIF et la RATP s'accordent pour faire semestriellement une réunion d'échanges réciproques sur les actions et opérations en cours ou projetées auprès des collectivités territoriales, et sur les perspectives pour les points d'arrêt restant à traiter.

En matière d'ambiance, sécurité, prévention :

- Prévention sécurité :
 - o le bilan du plan de prévention et l'année n et le plan prévention pour l'année n+1, au cours du dernier trimestre de l'année n.
 - o l'ensemble des éléments prévus à l'annexe II-B.
- Propreté : le bilan des progrès réalisés en matière de propreté et des difficultés éventuelles,
- Accueil : le bilan des actions et progrès réalisé en matière d'accueil et des difficultés éventuelles.

Le suivi du PQI pour le volet « qualité de service » est assuré par les comités de programmes et le Comité de Suivi du PQI.

article 39 - **Les groupes de travail thématiques**

Dispositions particulières à l'Information Voyageurs

La construction du SDIV nécessite un certain nombre de travaux partenariaux pilotés par le STIF, dans le cadre des groupes de travail, identifiés ci-dessous. La RATP s'engage à participer de façon active à chacun d'entre eux et à être force de propositions. La mise en œuvre des Chartes (« charte des supports et contenus (annexe II-A-2) » et « cahier des prescriptions pour la conception de cartographies voyageurs en Ile de France (annexe II-A-6) » du SDIV s'applique au présent contrat. La mise en œuvre des Chartes et prescriptions du SDIV à venir est faite par voie d'avenants au présent contrat.

A ce jour sont identifiés :

- groupe sur la refonte du back office du Système d'Information Multimodal
- groupe sur l'information circonstancielle
- Groupe sur la mise à jour de la Charte des Supports et des Contenus
- groupe sur la Charte des supports d'information à distance ou en mobilité
- groupe sur la Charte des responsabilités et des échanges de contenu ;
- La RATP participe aux structures de gouvernance du SDIV présidées par le STIF :
- le COPIL, qui rassemble l'ensemble des transporteurs et des collectivités territoriales et est amené à s'exprimer sur tout projet avant son passage au Conseil du STIF ;
- le COTEC, organe de travail et de suivi des projets, qui rassemble l'ensemble des transporteurs et des collectivités territoriales et se réunit en fonction de l'actualité des projets ;
- le comité de gouvernance SIRI, instance d'harmonisation des pratiques et évolution du Local Agreement SIRI, qui rassemble l'ensemble des transporteurs qui mettent en œuvre des interfaces SIRI ;
- le comité de suivi du SIM, qui se réunit trimestriellement et réunit l'ensemble des transporteurs ;
- le comité de gouvernance pour la production et la diffusion des cartographies multiopérateurs.

Chapitre IV - **CITOYENNETE ET RELATION VOYAGEURS**

article 40 - **Comités de ligne**

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

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

La concertation liée au fonctionnement des lignes de bus du réseau principal Mobilien sera effectuée dans le cadre des comités d'axes PDU pilotés, le cas échéant avec l'apport du STIF, par les maîtres d'ouvrages principaux de voiries.

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

article 41 - **Réclamation des voyageurs**

article 41-1 - **Traitement des réclamations voyageurs**

1/ Principes de réponse

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

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

La RATP poursuit ses efforts pour améliorer le traitement des réclamations, notamment par l'utilisation croissante de médias dits interactifs (téléphone, courriel, réseaux sociaux) et tout nouveau canal permettant de répondre aux remarques des voyageurs et de suivre l'évolution de leur perception.

2/ Mesure de l'application des principes

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

- pour le courrier et le courriel :
 - o le délai de réponse ;
 - o la prise en compte de la bonne foi du client, de la présentation des excuses lorsque la cause de l'incident est du fait de l'entreprise, de tous les motifs de réclamation soulevés par le client (sauf exception) ;
 - o la conformité aux critères rédactionnels de la charte d'entreprise que la RATP transmet au STIF.
- pour le téléphone :
 - o le taux d'appels aboutis ;
 - o un accueil courtois, efficace et fiable.

Le STIF peut exercer un contrôle dans les conditions prévues par l'article 107 -. La RATP transmet au STIF chaque trimestre des états statistiques établis conformément à l'annexe II-D-1 :

- Un état statistique du traitement par média;
- un état statistique des motifs de réclamations avec une répartition par média et par mode/ligne assorti d'une analyse des motifs principaux. Cet état est élaboré selon la typologie des motifs de réclamations commune au STIF et aux transporteurs et son « mode opératoire » (annexe II-D-2) ;

Pour l'année 2016, la « grille de la typologie des motifs de réclamations 2016 » s'applique conformément à l'annexe II-D-3 et à compter du 1^{er} janvier 2017, la « grille de la typologie des motifs de réclamation 2017-2020 » s'applique conformément à l'annexe II-D-4.

Ces états statistiques font l'objet d'un rapport annuel annexé au rapport général d'activité. Un point semestriel est fait entre le service Relation-voyageur du STIF et le service clientèle de la RATP afin notamment :

- d'analyser les indicateurs et leurs évolutions ;
- d'identifier les grandes tendances en matière de réclamations des voyageurs sur le réseau RATP.

Une réunion annuelle avec l'ensemble des transporteurs franciliens portant sur le suivi de la typologie et sur les réclamations franciliennes sera également organisée. Un point annuel est effectué dans le cadre du Comité de suivi qualité de service où une présentation sera faite conformément à l'annexe II-D-6.

3/ Création d'une charte francilienne d'engagement pour le traitement des réclamations

Afin d'harmoniser les engagements et les pratiques en matière de traitement de réclamation, il est créé un groupe de travail composé du STIF et des opérateurs de transport francilien chargé de constituer la charte francilienne d'engagement pour le traitement des réclamations.

- Cette charte sera définie et annexée au présent contrat en janvier 2018, elle comportera les standards de qualité attendus en matière de traitement des réclamations et un dispositif de partage des argumentaires des sujets communs aux transporteurs franciliens.
- Cette charte ne préempte pas des éléments de langages propres à chaque opérateur de transport.
-

article 41-2 - Dispositif de suivi des réclamations voyageurs

Afin de traiter de manière optimale les réclamations adressées au STIF, une procédure de collaboration entre le service relations-voyageurs du STIF et le service « clientèle » en charge des réclamations à la RATP annexée au présent contrat (annexe II-D 5), est mise en place. Cette procédure précise notamment :

- le nom d'un service et les coordonnées téléphoniques correspondantes à la RATP;
- les délais de communication des éléments d'information et/ou de réponse demandés par le STIF qui ne pourront excéder 15 jours ouvrés, à compter de la date de réception de la demande du STIF à la RATP; si la réponse nécessite des investigations approfondies, le délai passe à 20 jours ouvrés .
- les modalités de communication systématique de la copie des réponses faites par la RATP aux réclamations des voyageurs (par courriers, courriels ou tout autre moyen) dès lors que le STIF est en copie. Cette communication se fera en même temps que l'envoi de la réponse faite par la RATP au réclamant.
- les modalités de transmission des éléments et/ou réponses types aux voyageurs dès leur validation interne notamment celles émises en cas d'événements marquants (grèves, travaux, modification d'offre, etc.)

article 41-3 - Dispositions spécifiques aux signalements pour l'accessibilité des systèmes de transport

Conformément à l'article 6 alinéa 4 de l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées codifié à l'article L1112-7 du Code des transports, une procédure de signalement concernant les obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite doit être mise en place.

Aussi, la RATP :

- met à disposition des personnes à mobilité réduite, dans chaque station, gare et sur son site internet, des formulaires de demande ou de signalement (dont le modèle est joint en annexe II-D-8), en vue de supprimer, de réduire ou de compenser les obstacles auxquels ils auraient été confrontés dans leurs déplacements ;
- répond aux demandeurs dans un délai de 18 jours à compter de la date de réception du signalement ;
- tient un suivi spécifique centralisé de l'ensemble des demandes et signalements visés aux alinéas précédents, qu'il tient à la disposition du STIF lorsque celui-ci en fait la demande ;
- transmet, annuellement, conformément aux informations à communiquer en matière d'accessibilité PMR listées dans l'article 38 -, un bilan statistique et analytique des demandes et signalements en matière d'accessibilité.

article 41-4 - La relation au quotidien avec les associations d'usagers

Dans un souci d'échange et de partage de l'information, une réunion entre le STIF et la RATP sera organisée au moins chaque semestre pour faire le point sur les relations avec les associations d'usagers. A cette occasion seront notamment évoqués le calendrier des rencontres avec les associations et tous les points d'intérêt et de vigilance que chacune des parties jugera utile de mettre à l'ordre du jour.

TITRE III - UNE COMMUNICATION AU SERVICE DU VOYAGEUR

Chapitre I - ROLES RESPECTIFS DES PARTIES

article 42 - Le rôle du STIF en matière de communication

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

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

article 43 - Le rôle de la RATP en matière de communication

La RATP est responsable, dans le cadre de l'exécution de son contrat avec le STIF, des messages et de l'information qu'elle délivre aux voyageurs franciliens. La RATP s'engage à respecter les dispositions objet du présent contrat dans les partenariats, accords ou convention qu'elle conclut avec des tiers dans le cadre de ses activités en Ile de France lorsque ceux-ci font référence à l'offre ou à la qualité de service des transports franciliens.

La communication communautaire (notamment sur les sujets Navigo et imagine R) s'inscrit dans ce cadre et doit donc respecter les dispositions du présent contrat. Dans le cas où la RATP pilote la communication, les pénalités prévues à l'article 53 -pourront lui être appliquées.

La RATP s'engage à valoriser de façon affirmée les décisions, les actions et les projets engagés par le Conseil du STIF. La RATP se conforme aux dispositions de l'ordonnance 2005-649 du 6 juin 2005, et met tout en œuvre pour que ses communications :

- respectent les principes de transparence, de cohérence et d'unité du réseau de transport francilien
- incitent à l'usage des transports en commun, favorisent et facilitent leur utilisation, notamment par l'innovation et le développement de l'intermodalité.
- soient conformes aux objectifs fixés par le STIF dans le cadre du contrat et dans le Plan de Déplacement Urbain
- respectent l'identité du STIF ; ne créent pas de confusion sur les rôles respectifs du STIF et de la RATP

Chapitre II - DEFINITION, PERIMETRE, CLASSIFICATION

article 44 - Définitions

Le terme « communication » dans le présent titre doit être pris dans son sens le plus large et recouvre tous les types d'actions en terme de communication (communiqués et dossiers de presse, actions commerciales, marketing et événementielles, achats d'espaces, print, mailings, Internet et digital, projets et chantiers, mises en service et inaugurations, signalétique et habillage...), et tous les publics (voyageurs, élus, institutionnels...) en Ile de France.

Le sujet des renforts d'offre lors des événements exceptionnels sera abordé lors du premier comité semestriel afin de définir un processus qui permettent de valoriser ces renforts sans perturber l'exploitation.

article 45 - Domaines de communication et niveau d'implication du STIF

1/ Domaines de communication propres à l'entreprise

La RATP mène une politique de communication répondant aux objectifs de l'entreprise dans le respect des rôles respectifs du STIF et de la RATP. L'exécution de cette politique se conforme au cadre réglementaire auquel est soumise l'entreprise.

Cette politique recouvre les différents champs suivants :

- la communication interne
- le mécénat
- les partenariats culturels et sportifs à l'exception de ceux faisant référence à l'offre ou à la qualité de service des transports franciliens
- le recrutement
- la communication financière institutionnelle
- la communication professionnelle « B to B »
- la communication sur les valeurs et le patrimoine
-

2/ Autres domaines de communication

Par ailleurs, le STIF et la RATP ont défini conjointement une classification des autres domaines de communication dénommés dans la suite « sujets de communication ». Pour chaque sujet de communication, un niveau d'implication du STIF et de relation avec la RATP a été acté. La classification figure en annexe III-1. En cas d'émergence d'un nouveau sujet de communication, la RATP et le STIF devront s'accorder sur sa classification et faire évoluer l'annexe en conséquence.

Périmètre de Niveau 1 : Communication autonome de la RATP sans référence au STIF

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

Périmètre de Niveau 2 : Communication autonome de la RATP avec référence au STIF

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

Pour des productions récurrentes (dépliants, fiche horaires, panneaux d'affichage...) l'application d'un logo et/ou d'un bloc marque sera normée afin de faciliter les échanges. Un process défini à l'avance entre les parties permet à la RATP de ne pas requérir la validation systématique du STIF. Le STIF est informé dans le cadre des comités de suivi semestriels. En cas de modification substantielle de la présentation et du contenu, la validation du STIF est requise. Les principes graphiques peuvent être mis à jour sur demande d'une des parties, la mise à jour doit être validée par les deux parties.

Pour les communications nouvelles, le STIF est informé dans des délais raisonnables qui permettent à la Direction de la Communication de consulter à la fois les autres directions du STIF mais également les élus, si besoin.

3/ Communication partagée

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

La RATP propose au STIF des campagnes ou opérations de communication entrant dans ce champ, dans le cadre de la présentation des plans d'actions semestriels. Le STIF peut également proposer des actions de communication.

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

La RATP alloue aux campagnes ou opérations de communication partagées, hors actions faisant l'objet de conventions de financement particulières, un budget annuel de 1M€, dont 2/3 au minimum devront être dédiés à l'achat d'espace, sauf accord explicite entre les parties.

Afin de mener à bien ces campagnes ou opérations partagées, un processus particulier est mis en oeuvre pour chaque action :

- Chaque partie désigne un interlocuteur responsable du projet vis-à-vis de l'autre partie.
- La RATP conduit le projet de communication en intégrant aux différentes étapes (brief, choix du dispositif, choix des axes de communication, des axes graphiques, etc.) l'interlocuteur désigné par le STIF.

- Le projet de communication est co-validé par le STIF et la RATP. Ainsi, aucune opération ne pourra être lancée sans un avis positif du STIF sur le concept. Le concept devra être présenté au STIF par la RATP lors d'une réunion ad hoc.
- Le délai de sollicitation doit être approprié au type d'action ainsi qu'à son contexte. Ce délai intègre un délai raisonnable de consultation et de réflexion au sein du STIF ainsi qu'un temps réaliste pour que les éventuelles modifications souhaitées par le STIF puissent être prises en compte. Le STIF s'engage à répondre dans un délai raisonnable.

Chapitre III - **CHAPITRE III - PILOTAGE**

article 46 - **L'information du STIF**

Le STIF et la RATP conviennent que la mise en place des modalités de collaboration listées ci-dessous et leur suivi sont nécessaires pour une collaboration réussie entre les parties.

Sur les sujets de communication, la RATP :

- respecte le principe d'information permanente dans des délais raisonnables ; respecte le principe de transparence envers le STIF
- est force de proposition, et échange régulièrement avec le STIF afin de mettre en œuvre des actions cohérentes et coordonnées.

article 47 - **Le plan d'action de la communication et sa mise en œuvre**

1/ Communication semestrielle du plan d'action prévisionnel

La RATP communique au STIF un plan d'actions prévisionnel semestriel aussi précis que possible en fonction des actions programmées à la date de transmission. Ce plan présente les actions de la RATP de niveau 2 et les actions de communication partagées.

Ce document est transmis :

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

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

Pour chacune des actions programmées dans le cadre du plan d'action prévisionnel semestriel, la RATP présente une fiche projet comportant notamment les items suivants :

- Rappel du contexte
- Description du projet : objectifs, cibles, outils, médias envisagés, ...
- Une proposition relative au degré d'implication du STIF
- Une estimation budgétaire si possible par grand poste (création, fabrication, achat média) pour les actions de communication partagée.

2/ Comité de suivi

Un comité de suivi se tiendra une fois par semestre.

Il permet aux deux entités d'échanger sur les objectifs stratégiques de communication, l'actualité des transports et sur les sujets à venir. A cette occasion, le plan d'action semestriel est également discuté et, si besoin, amendé. Il permet également de faire le bilan du semestre écoulé.

3/ Information en fin d'année

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

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

Ce bilan précisera notamment les items suivants

1/ Pour les opérations de communication de niveau 2

- Synthèse des actions : descriptif, cible, objectifs
- Bilan qualitatif, le cas échéant
- Bilan quantitatif : nombre d'exemplaires imprimés, achat d'espace (affichage, presse, digital)
- Exemple des productions réalisées

2/Pour les opérations de communication partagée

- Synthèse des actions : descriptif, cible, objectifs
- Bilan qualitatif, le cas échéant
- Bilan quantitatif : nombre d'exemplaires imprimés, achat d'espace (affichage, presse, digital)
- Exemple des productions réalisées
- Précision des dépenses par grand poste (conception / fabrication / diffusion)

4/ Information du STIF vers les transporteurs

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

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

Chapitre IV - **CHAPITRE IV - MISE EN COHERENCE DU SYSTEME DE TRANSPORT REGIONAL**

Le STIF définit les principes et les codes visuels de cette cohérence. Il est garant de leur application. Cette cohérence doit permettre au voyageur de percevoir l'unité du réseau de transport francilien.

Le voyageur doit également pouvoir identifier clairement les transporteurs (SNCF, RATP, ...) comme ceux qui assurent au quotidien le bon fonctionnement du réseau de transports (accueil, qualité, information, ...), et le STIF comme autorité organisatrice, et ce, par la présence de leurs signes identitaires respectifs (logos notamment).

Les moments ou les points de contact entre le voyageur et les réseaux de transports d'Ile-de-France sont nombreux : offre de transport actuelle et future (lignes régulières, Noctilien, travaux, renfort d'offre, ...), information voyageurs (signalétique, cartographie, vianavigo, information en gare et station, ..), commercialisation (carte Navigo et autres produits tarifaires, appareils de distribution et de vente, valideurs ...), véhicules (intérieur et extérieur), services correspondant à des politiques mises en œuvre par le STIF.

article 48 - **Respect de la cohérence graphique et sémantique, respect de l'identité du STIF et des éléments d'identification des produits, services et projets élaborés par le STIF sur les supports de communication.**

La RATP, dans le cadre des communications du périmètre de niveau 2 et des campagnes ou opérations de communication partagées, applique les logos et blocs marques du STIF transmis par celui-ci suivant ses prescriptions graphiques et sans les altérer. Le STIF peut à tout moment modifier ses blocs marques et ses logos et en informe la RATP.

Le STIF définit son action sur des sujets transversaux (tels Navigo, Noctilien, Véligo...) et la manière de les présenter et de les valoriser à travers des éléments de langage. Ces éléments doivent être intégrés dans les argumentaires commerciaux, produits et services développés par la RATP.

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

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

Le STIF proposera à la RATP des phrases valorisant son rôle, phrases qui seront à intégrer à la création. Le STIF pourra décider de modifier ces phrases et en informera alors la RATP qui devra utiliser la nouvelle phrase dans les communications futures. La RATP pourra également suggérer des adaptations des phrases pour certains sujets qui seraient plus spécifiques.

La liste des phrases ainsi que le texte de présentation du STIF figurent en annexe III 1.

article 49 - **Les marques**

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

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

article 50 - **Matériel roulant**

Les modalités relatives à la communication, à la livraison et au design du matériel roulant sont fixées dans le « protocole de gouvernance de matériel roulant » annexé au présent contrat.

Chapitre V - **CHAPITRE V - LA DIFFUSION**

article 51 - **Les principes et modalités pratiques de la diffusion des documents produits par le STIF**

1/ Cas des communications partagées RATP - STIF :

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

La RATP doit fournir au STIF un tableau détaillant les quantités, les lieux, les modalités de diffusion, dates et format ainsi que les stocks disponibles chez le routeur à l'issue de l'opération. Ce reporting permettra entre autres d'ajuster si besoin les quantités ou les modalités de diffusion lors des prochaines opérations.

2/ Cas des communications produites par le STIF :

La RATP s'engage à diffuser sur ses réseaux sous réserve de faisabilité technique les documents d'information et de communication fournis par le STIF, directement en relation avec les services ou projets visés au contrat

STIF-RATP et pour cela à mettre à disposition des voyageurs concernés de façon visible ces documents.

Le STIF demandera à la RATP de lui fournir un plan prévisionnel de diffusion des documents et donc de la quantité nécessaire pour chacun d'eux.

A l'occasion du comité de suivi semestriel, un point sur les diffusions sera fait entre les parties qui pourront alors étudier des modalités d'amélioration de la diffusion.

A chaque communication, le STIF précisera à la RATP s'il souhaite que le document soit disponible uniquement ou disponible et visible, que ce soit pour les dépliants ou pour les affiches.

3/ Mise en place de contrôles sur le terrain :

Des contrôles de la bonne exécution des plans de diffusion fournis par la RATP pourront être mis en place. Le STIF pourra en effet mandater un prestataire spécialisé pour mettre en place ces contrôles, c'est-à-dire vérifier la conformité de la réalité (mise à disposition des documents, présence des affiches) avec le plan annoncé.

article 52 - **Les espaces d'affichage**

La RATP met à disposition du STIF, sous réserve de disponibilité, un certain nombre d'emplacements de son réseau d'affichage 62x100 dans le réseau ferré, et A4 dans les BUS pour 6 semaines d'affichage par an de campagnes du STIF directement en relation avec des services ou projets visés au présent contrat.

Chaque semaine s'entend pour 1 emplacement par quai de chaque station ou gare dans le réseau ferré et 1 emplacement par bus.

Chapitre VI - **DISPOSITIONS DIVERSES**

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

article 53 - **Cas d'application de pénalités**

article 53-1 - **Pénalités pour défaut de transmission**

Le défaut de transmission dans les délais prévus à au Chapitre III -article 47 -, du plan d'action prévisionnel ou du bilan de fin d'année donne lieu à des pénalités conformément aux modalités de l'article 108 du contrat.

article 53-2 - **Pénalités pour défaut relatif aux actions de communication**

La RATP encourt une pénalité unitaire de 7 000 € HT dans les cas suivants :

- Non-respect de la classification figurant en annexe III-3
- Défaut d'exécution des modalités de mise en œuvre des actions de communication de niveau 2.

article 54 - **Non-respect du plan de diffusion**

En cas de constat de non-respect du plan de diffusion visé à l'article 51, un malus de 3000 euros pourra être appliqué par opération. A l'inverse en cas de constat de respect du plan de diffusion, un bonus de 3000 euros pourra être appliqué. L'application du bonus ou du malus se fera selon les critères suivants :

- Respect du plan de diffusion à 90% ou plus : bonus de 3000 euros
- Respect du plan de diffusion entre 70 et 90% : ni bonus, ni malus
- Respect du plan de diffusion à moins de 70% : malus de 3000 euros

article 55 - **Déduction en cas de non réalisation**

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

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

Chapitre I - TARIFICATION

article 56 - Obligations relatives à la tarification

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

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

article 56-1 - Mise en œuvre des décisions tarifaires du STIF

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

Le STIF définit la politique tarifaire et fixe les tarifs publics des titres de transport en Ile-de-France.. Le STIF publie ses décisions à chaque changement de tarif.

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

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

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

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

La RATP propose au STIF, pour l'évolution des titres existants ou la création de nouveaux titres, des contributions aux spécifications générales (fonctionnelles et techniques) et aux conditions générales de vente et d'utilisation qui lui paraissent souhaitables.

Le STIF associe la RATP aux études relatives aux évolutions tarifaires envisagées pour en estimer les différents impacts sur les comportements d'achat et de mobilité des voyageurs, les recettes et les systèmes et équipements propres à la RATP (ou de ses prestataires).

La RATP peut décider de mener ses propres enquêtes complémentaires en coordination avec les autres transporteurs et le STIF, si elle estime que celles-ci sont nécessaires. Les résultats pourront être pris en compte par les transporteurs et le STIF

Lorsqu'une décision tarifaire implique des développements importants sur les systèmes ou équipements de distribution, de contrôle et/ou de validation, le STIF et la RATP se concertent pour en déterminer les modalités.

Dans ce cas, le STIF intègre systématiquement dans le planning de mise en œuvre de ces évolutions les contraintes de développement et de paramétrage des systèmes propres à chaque exploitant et des systèmes communautaires.

La RATP s'engage à procéder aux adaptations nécessaires à l'application des décisions tarifaires du STIF sur ses systèmes de distribution, de contrôle et/ou de validation.

La mise en œuvre de certaines décisions demande des développements sur des systèmes ou des équipements. Dans ce cas, le STIF rédige une expression de besoin. Cette expression de besoin doit permettre à la RATP d'évaluer les impacts et les modalités de réalisation de cette modification. Cette expression de besoin pourra faire l'objet d'échange entre le STIF et la RATP afin de préciser au mieux la cible. Lorsque que l'expression de besoin est stabilisée, la RATP propose les modalités opérationnelles de réalisation, le cas échéant avec un phasage de l'expression de besoin initiale.

Le STIF informe la RATP des modifications de prix publics au plus tard 15 jours calendaires avant la date de prise d'effet des nouveaux prix.

article 56-2 - Informations à communiquer au STIF

a) Informations relatives aux données globales de vente et aux recettes.

Conformément aux dispositions de l'annexe Billettique Communautaire, la RATP participe à un travail conjoint des entreprises exploitant les réseaux franciliens, du GIE Comutitres et du STIF afin que le GIE Comutitres soit en mesure d'assurer, à partir de l'exercice 2017 :

- la mission de « chambre de compensation » dans le cadre du partage des recettes,
- et la déclaration au STIF des données de vente et de recettes directes par contrat et globalement.

A partir de l'exercice 2017, l'état mensuel fourni par la RATP ne concerne que les recettes OrlyVal.

Jusqu'à l'exercice 2017, la RATP s'engage à fournir au STIF un état mensuel, incluant pour chaque titre :

les ventes RATP et les ventes globales tous transporteurs confondus, en précisant les volumes d'unités et le tarif de vente,

les recettes directes de la RATP.

L'état relatif aux données du mois N-1 est communiqué au STIF sous la forme d'un fichier Excel conforme au modèle de l'annexe VI-3, pour les mois ne comportant pas de vacances scolaires, au plus tard le premier jour ouvré advenant à partir du 20 du mois N et, pour les mois comportant des vacances scolaires, au plus tard le premier jour ouvré advenant à partir du 25 du mois N. - d'une part, via un envoi par courrier électronique ;

- d'autre part, par transmission sécurisée via l'application RECIF accessible selon les modalités fournies par le STIF.

b) Informations relatives à la délivrance des supports et à la distribution.

La RATP s'engage à fournir au STIF :

un bilan annuel, remis au plus tard le 31 mars de chaque année, comprenant :

les ventes mensuelles RATP de passes Découverte, en nombre ;

les recettes mensuelles pour actes de SAV payant, en nombre et en valeur ;

les éventuelles recettes mensuelles de frais de dossier dans l'hypothèse où certains produits tarifaires vendus par la RATP en comporteraient.

un bilan annuel des ventes détaillées par catégorie de titres, par lieu de vente et par canal de distribution. Ce bilan, fera apparaître l'information détaillée, c'est-à-dire une table croisant à chaque fois les trois dimensions indiquées.

Les données ci-dessus doivent être communiquées dans un format exploitable dans le logiciel Excel.

des tableaux hebdomadaires des transactions unitaires de ventes et de SAV sur automates et TPV, transmis par mois, au plus tard le dernier jour du mois suivant, comprenant : la date et heure de transaction, l'identifiant de l'équipement, la station/gare de la transaction, le type d'équipement, le type d'acte de vente ou SAV, le support billettique, le produit tarifaire vendu - avec pour la billetterie banlieue l'origine/destination - ou le type d'acte SAV, la quantité de produits vendus ensemble lors de la transaction, le prix unitaire produit, le type et le mode de paiement, le total de la transaction. Ces données seront communiquées sous forme de fichiers au format CSV.

article 57 - Obligations relatives aux supports des titres de transport

article 57-1 - Mise en œuvre des décisions du STIF relatives aux supports des titres de transport

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

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

La RATP applique l'ensemble des décisions du STIF relatives aux supports des titres de transport. Elle s'engage en particulier :

- à acheter dans le cadre des dispositions prévues à l'annexe communautaire les supports télébilletiques nécessaires à la distribution des titres de la tarification francilienne
- A acheter les supports magnétiques nécessaires à la distribution des titres

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

article 57-2 - **Informations à communiquer au STIF**

La RATP fournit sous réserve de l'application l'article 109 - :

- chaque année, dans le cadre du Comité de suivi billettique STIF-RATP tel que décrit en annexe IV-A-2 :
 - o la liste des types de supports en circulation avec les fournisseurs de la RATP des dits supports et leur identification commerciale et technique ;
 - o pour l'ensemble des types de supports en circulation et pour chaque nom commercial du support :
 - le nombre de passes en circulation ;
 - le nombre de passes émis dans l'année,
 - les caractéristiques techniques des passes émis (nom du masque, protocole RCTIF activé, type de sécurité activée).
 - la durée de vie estimée d'un passe émis dans l'année.
 - les quantités commandées annuellement.
 - le coût d'achat par type de carte.
- chaque semestre :
 - o les quantités distribuées mensuellement dans ses canaux par type de support et par canal avec à minima le niveau de détail du tableau 2 de l'annexe IV-A-1.

article 57-3 - **Fourniture de Cartes événementielles**

La RATP s'engage à fournir au STIF des supports télébilletiques dits Cartes événementielles répondant aux critères suivants :

- compatibles RCTIF type B,
- codage RTTIF de type Navigo personnalisé, sans titre chargé,
- entièrement sans contact (sans vignette),
- non rechargeables sur les équipements de vente,
- lors de la commande, le STIF précise si le corps de carte est blanc ou si l'une des deux faces doit être personnalisée graphiquement par la RATP, l'autre demeurant blanche.

Le processus de fabrication par la RATP de Carte événementielle doit être conforme aux exigences de sécurité du système Navigo et aux recommandations des ERGOS.

Le chargement de titre et la personnalisation graphique de la Carte événementielle seront réalisés par le STIF ou par un Prestataire de Personnalisation auquel il aura confié cette tâche.

La RATP met à la disposition du STIF ou de son prestataire un ou plusieurs SAM permettant le chargement de titres de transport sur les Cartes événementielles.

La RATP contribuera au respect des procédures techniques et de sécurité notamment au travers du :

- contrôle de la conformité aux exigences techniques et de sécurité d'un échantillon de Cartes événementielles chargées par le Prestataire de Personnalisation,
- contrôle de la bonne utilisation par le Prestataire de Personnalisation des SAM de rechargement.

La commande des Cartes Événementielles respecte les étapes et les délais suivants :

Cas 1 : Commande de cartes sans personnalisation visuelle

Etapes	Délais maximums de réalisation
Le STIF émet un bon de commande	Initialisation du processus
La RATP livre les Cartes Événementielles au STIF ou au Prestataire de Personnalisation	11 semaines

Cas 2 : Commande de cartes avec personnalisation visuelle sur une face:

Etapes	Délais maximums de réalisation
Le STIF émet un bon de commande Si les cartes sont de type « personnalisées une face », un visuel de personnalisation est joint à ce bon de commande	Initialisation du processus
La RATP soumet un Bon à tirer (BAT) au STIF	2 semaines
Le STIF valide le BAT ou en demande un nouveau à la RATP	2 semaines
La RATP livre les Cartes Événementielles au STIF ou au Prestataire de Personnalisation	11 semaines

Le visuel de personnalisation fourni par le STIF à la RATP devra contenir l'ensemble des définitions des couleurs dans un référentiel du type PANTONE.

Dans les deux cas, le délai de livraison des cartes est rallongé de 3 semaines pour la première commande.

Le nombre minimal de cartes par commande est de 10.000 unités.

La rémunération de la RATP est de 2,30 € courants hors taxes par carte pour toute la durée du contrat. Ce montant ne donne pas lieu à indexation. »

Chapitre II - **GESTION DES PRODUITS TARIFAIRES**

article 58 - **Distribution des produits tarifaires**

article 58-1 - **Dispositions générales**

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

Le STIF définit les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation de la distribution des titres.

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

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

La RATP distribue les produits tarifaires listés en annexe IV-A-1 au présent contrat dans les conditions décrites de l'article 58-2 -et à l'article 61 -.

Les actes de distribution des produits tarifaires communautaires nécessitant une action conjointe de l'ensemble des transporteurs sont définis dans l'article 61 - Gestion Communautaire.

Le STIF encourage la RATP à innover, afin de fournir aux voyageurs des services offrant à moindre coût un ou plusieurs des avantages suivants : meilleure qualité, meilleure fiabilité, meilleure simplicité d'utilisation, plus grande facilité d'accès.

Afin de garantir une cohérence sur le territoire de l'Ile-de-France et en tant qu'organisateur de l'intermodalité et de l'interopérabilité des systèmes de transport, le STIF doit être associé à l'expérimentation des innovations. Cette association est effective sous réserve de la conclusion d'accords garantissant la confidentialité du savoir-faire et de la propriété intellectuelle de la RATP dans ses propositions devant être divulguées au STIF.

article 58-2 - Vente des produits tarifaires dans les espaces de vente de la RATP

La RATP procède, si le STIF le demande en cours de contrat, à un habillage visuel des mobiliers comportant visiblement le logo Navigo afin que le voyageur identifie clairement les espaces de vente qui proposent des services liés au passe Navigo.

La vente de produits tarifaires réalisée par ses moyens propres dans ses espaces de vente et véhicules est l'exclusivité de la RATP.

1/ Espace de vente du métro et du RER exploité par la RATP

La RATP organise la vente dans le métro et dans le RER dans des espaces géographiques situés dans une station ou une gare, appelés « espace de vente des gares et des stations ». Ces espaces peuvent être composés de guichets de vente, de comptoirs d'information, de comptoirs club, de fronts d'automates de vente. Chaque espace de vente est équipé d'un ou plusieurs moyens de vente, propriété de la RATP, et décrit et présenté annuellement en comité billettique conformément à l'annexe IV-B-1.

2/ Espace de vente du Bus et du Tramway

Les espaces de vente du Bus et du Tramway sont principalement équipés d'un automate de distribution.

Chaque espace de vente est équipé d'un ou plusieurs moyens de vente, propriété de la RATP, et décrit et présenté annuellement en comité billettique conformément à l'annexe IV-B-1.

3/ Vente à bord

La vente à bord des Bus RATP est faite par le machiniste receveur qui ne délivre que des tickets d'accès à bord, sauf pour les lignes à tarification spéciale, telles que Orlybus et Roissybus (cf. annexe IV-A-1).

4/ Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise pour la vente dans les espaces de ventes des gares et stations du métro et du RER exploité par la RATP

La RATP assure à tout voyageur sur la totalité de la période d'ouverture et dans toute gare ou station des réseaux RATP :

- la possibilité d'acquérir, un titre de transport lui permettant d'effectuer le trajet qu'il souhaite,
- au départ de n'importe quelle gare ou station RATP et à destination de n'importe quelle gare ou station d'Ile-de-France, si l'achat est effectué en guichet ou à un comptoir dans les cas où le comptoir assure la vente,
- au départ de la gare ou station dans laquelle il se trouve et à destination de n'importe quelle gare ou station d'Ile-de-France, si l'achat est effectué à un automate de vente,
- la possibilité de régler ses achats en carte bancaire, monnaie et billet avec la fonction rendu de monnaie, à chaque espace de vente,
- la possibilité de régler ses achats en chèque mobilité sur le réseau de vente en application de la convention passée entre les transporteurs, le STIF et les financeurs du chèque mobilité.

La RATP exploite au minimum 2700 appareils de vente (ADUP, Automates 2007, AS, TPV) en optimisant leurs lieux d'implantation d'une manière dont elle rend compte annuellement au STIF.

La RATP s'assure de la capacité pour tous les publics d'acheter un titre aux automates de vente par l'accompagnement du voyageur ou sa mise en relation avec un agent en cas de besoin.

La RATP organise des services complémentaires de vente en période de forte affluence pour garantir au voyageur un délai raisonnable d'attente pour obtenir un titre de transport.

La RATP réalise des services complémentaires saisonniers d'aide à la vente à destination des touristes dans les stations et gares qui connaissent un fort trafic touristique.

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

5/ Informations à communiquer au STIF

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

- Liste des stations avec volumes d'actes de validation, de vente et de SAV et équipements de la station, telle que décrite en annexe IV-B-4 ;
- Le tableau synthétique des équipements de vente et SAV, qui fait état de l'ensemble des matériels de vente en service sur les réseaux RATP et les types de titres vendus, tel que décrit en annexe IV-B-1.

6/ Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

- Disponibilité des équipements de vente des produits tarifaires.
- Accueil et délai d'assistance.

article 58-3 - **Vente des produits tarifaires en dehors des espaces de vente du métro et du RER**

En dehors des espaces de vente du métro et du RER, la RATP vend des titres de transport selon les modalités décrites ci-dessous.

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

Les ouvertures et fermetures de points de vente, pour chacun des réseaux de distribution prévus au contrat en dehors espaces de vente du métro et du RER, doivent être conformes aux principes de distribution définis par le STIF et présentés chaque année en Comité de suivi « Billettique ». Elles font l'objet d'une information en comité de suivi « Billettique » et d'une mise à jour semestrielle.

Réseau de dépositaires en Ile-de-France :

Le réseau de dépositaires en Ile de France est composé d'environ 1200 commerces de proximité liés par un contrat avec la RATP. Ils sont situés à proximité des lignes de bus de la RATP. Les dépositaires vendent des tickets T+ en carnet, des forfaits Navigo hebdomadaires et mensuels, des cartes Navigo Découverte, des forfaits Solidarité Transport et pour certains d'entre eux des forfaits Mobilis. Ils sont tous équipés d'un appareil de rechargement de Navigo. Les dépositaires vendent les produits tarifaires au prix public.

Ventes Externes :

La RATP vend à travers ce canal de distribution dénommé « Ventes Externes », des titres en grand nombre :

à des clients effectuant la revente au public (professionnels du tourisme, points de vente dans les gares et aéroports, professionnels de la vente dans les trains et avions, professionnels de la vente d'événements professionnels...)

à des clients les utilisant pour leur compte propre (administrations, écoles, associations, pompiers, députés, Police...).

La RATP vend en gros dès lors que le volume de la commande dépasse 300€.

Les titres concernés sont les suivants :

Ticket T+ (carnets ou à l'unité), billets ou carnets OD, Paris-Visite, Mobilis, ~~envoyés par courrier~~ Rechargements Navigo hebdomadaires et mensuels, à des entreprises, administrations ou associations pour les salariés ou personnes en voie de réinsertion, en mettant à leur disposition, pour les plus importantes d'entre elles, des terminaux externes de chargement (TEC).

titres Pompiers vendus à la Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris, dans des conditions fixées par une convention approuvée par le STIF

titres aéroports

titres spécifiques pour un congrès, Les équipements de vente utilisés par la RATP sont décrits en annexe IV-B-1.

Internet :

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

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

Informations à communiquer au STIF

La RATP fournit annuellement les informations suivantes :

Liste des dépositaires en précisant la localisation, les volumes et les montants de titre vendus par catégorie de titre et par dépositaire.

liste des clients « ventes externes » avec les volumes et montants des titres vendus ;

Liste des TEC utilisés chez les dépositaires et clients « ventes externes » ;

et mensuellement la liste des ouvertures et fermetures de dépositaires avec leur localisation si possible le 15 et au plus tard le 30 du mois suivant.

article 58-4 - Service après-vente des produits tarifaires dans les espaces de vente et Agences du métro et du RER

Cet article décrit les obligations de la RATP en matière de SAV dans ses espaces de vente et/ou Agences.

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

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

A cette fin elle dispose du réseau de SAV suivant :

- des agences, comptoirs d'informations, comptoirs club et guichets installés dans ses emprises ;
- d'un service clientèle qui traite notamment des demandes de remboursement ;

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

La RATP s'engage à exploiter les espaces de vente dont la liste est fournie en annexe IV-B-4 qui décrit :

- leur localisation ;
- les actes effectués ;
- les horaires d'ouverture

Le STIF est tenu informé annuellement des créations et évolutions des espaces de vente et de service après vente de la RATP.

Les équipements de SAV utilisés par la RATP sont décrits en annexe IV-B-1

2/ Informations à communiquer au STIF

La RATP fournit de manière semestrielle (tel que décrit en annexe IV-B-3 et correspondant à ses espaces de vente et de service après vente) :

- les nombres d'actes de SAV et d'actes de souscription, par mois, par canal avec à minima le niveau de détail de l'annexe IV-B-3.
- le nombre d'opérations de SAV par type, par mois et par lieu de vente ;
- la répartition des actes de SAV par type, par mois et par type de lieu.
-

article 58-5 - Expérimentation pour la mise en œuvre de nouveaux services de vente et billettique

Cet article définit les modalités qui permettent aux entreprises d'expérimenter de nouveaux services de vente et billettique à destination des voyageurs.

Les nouveaux services de vente/distribution de produits tarifaires télébillettiques sont définis, par principe, de manière communautaire.

Les objectifs du STIF et de la RATP en matière de développement de nouveaux services sont les suivants :

- une qualité de service améliorée ;
- une image de transports publics modernes, en phase avec l'évolution des services dans la ville ;
- une communication compréhensible et une interface homme machine cohérente vis-à-vis des voyageurs ;
- un traitement équitable de l'ensemble des voyageurs ;
- une maîtrise des coûts de développement et d'exploitation sur l'ensemble de l'Ile-de-France.
- Aucune expérimentation de nouveau service ne peut être réalisée sans accord préalable du STIF.

Tout manquement aux dispositions prévues par le présent article entraîne une pénalité de 100 000€₂₀₁₅ par mois d'expérimentation entamé, plafonnée à 1 M€₂₀₁₅.

1/ Conditions d'expérimentation

Tout test ou expérimentation concernant un nouveau service ou une nouvelle technologie ayant un impact prévisible sur le service offert aux voyageurs (en termes d'offre, de qualité de service, de tarification ou de vente de titres) doit faire l'objet d'une concertation avec le STIF préalable à toute mise en œuvre.

Cette concertation a pour objectifs :

- d'associer le STIF à l'expérimentation ;
- de confirmer l'intérêt de l'expérimentation vis-à-vis de la politique de distribution des produits tarifaires du STIF ;
- de vérifier que ce test est conforme aux exigences de service aux voyageurs définies par le STIF dans le cadre du présent contrat ;
- de rendre cohérentes et coordonner les différentes initiatives ;
- de limiter les investissements redondants ;
- d'assurer une connaissance partagée de l'état de l'art entre le STIF et la RATP ;
- d'indiquer les normes et standards utilisés ou nécessaires à des développements interopérables et pérennes ;

Cette concertation prend également en compte les contraintes de confidentialité vis-à-vis des autres transporteurs.

Elle repose sur une démarche en quatre temps :

- a) Demande formalisée de la RATP au STIF avec dossier de présentation de l'expérimentation (thème, panel, planning, liste des partenaires, conditions de généralisation éventuelle)
- b) Remarques du STIF et demande de recadrage de l'expérimentation afin qu'elle soit en phase avec la politique de distribution des produits tarifaires et coordonnée avec d'éventuelles démarches parallèles.

Plusieurs expérimentations pourront être lancées en parallèle avec différents transporteurs du moment qu'elles sont basées sur des périmètres différents, dans le cadre d'une approche fonctionnelle et technique ainsi que d'une communication cohérentes.

Le STIF, dans le cadre de sa mission de coordination et dans le respect des règles de confidentialités définies dans la convention, peut proposer la mutualisation des moyens mis en œuvre afin de favoriser la coopération entre les transporteurs, de diminuer les coûts d'investissement, de choisir les solutions les mieux adaptées aux besoins, de favoriser la lisibilité des moyens de vente pour les utilisateurs et d'anticiper la bonne interopérabilité des systèmes. Dans le cas de périmètres fonctionnels proches mais de démarches différentes, notamment en termes d'ergonomie, une évaluation comparative des résultats pourra être demandée.

c) Mise en œuvre de l'expérimentation

La mise en œuvre des expérimentations est conditionnée par un accord du STIF. Cet accord peut être formalisé par courrier ou par la signature d'une convention d'expérimentation. Cette convention d'expérimentation précise le périmètre fonctionnel et technique de l'expérimentation, la durée et le planning prévisionnels, ainsi que les conditions de mise en œuvre.

Toute expérimentation est limitée dans le temps et les moyens (physiques et logiciels) mis en œuvre sont démontables à la fin de l'expérimentation.

d) Bilan de l'expérimentation

A l'issue de l'expérimentation, la RATP en présente les résultats au STIF. Le STIF et la RATP décident des suites à donner à cette expérimentation. En particulier une nouvelle phase d'expérimentation réalisée sur un périmètre plus large et susceptible d'associer l'ensemble des transporteurs peut être décidée.

2/ Conditions de généralisation

Toute mise en œuvre d'un nouveau service ou d'une nouvelle technologie ayant un impact prévisible significatif sur le service offert aux voyageurs doit faire l'objet d'un accord entre les deux Parties, et fait l'objet d'un avenant au contrat.

article 58-6 - **Vente via d'autres canaux de distribution (ex 54-7)**

Le STIF souhaite optimiser les ressources et les moyens de vente communautaire pour favoriser la lisibilité de la distribution et l'achat des titres à distance. Cette démarche communautaire est coordonnée par le STIF et fait l'objet d'avenants au contrat signés conjointement par tous les transporteurs. La vente par la RATP sur un canal de distribution non prévu contractuellement entre le STIF et la RATP (les canaux de distribution prévus contractuellement sont ceux définis aux article 58-2 -, article 58-3 - et article 58-6 - entraîne des pénalités d'un montant de 100 000 € par mois entamé plafonnées à 1 M€. Ces pénalités seront déduites des compensations versées à la RATP au titre du contrat.

article 59 - **Lutte contre la fraude (validation, contrôle, sécurité billettique)**

article 59-1 - **Objectifs assignés par le STIF**

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

Le STIF fixe les objectifs généraux de la lutte contre la fraude et définit plus particulièrement les exigences minimales de sécurité billettique (voir l'article 62 -Sécurité du système Navigo) en concertation avec les transporteurs. La RATP a la responsabilité opérationnelle de la lutte contre la fraude sur les réseaux de transport qu'elle exploite.

Le voyageur doit percevoir l'usage des transports en commun franciliens comme un service public envers lequel il a certaines obligations, et notamment celle d'être en possession d'un titre valable et valide.

La RATP met en œuvre l'ensemble des moyens permettant de répondre à cette exigence du STIF en termes de communication, de qualité de service, de validation et de contrôle. La tarification jouant un rôle important dans la lutte contre la fraude, la RATP conseille au mieux le STIF sur les évolutions tarifaires utiles.

Compte tenu de l'interdépendance des réseaux, il est utile de coordonner les politiques de lutte contre la fraude et d'harmoniser les règles et pratiques dans ce domaine, notamment en termes de régularisation des contrevenants et de règles de validation. La RATP s'engage à collaborer efficacement avec les autres exploitants franciliens. Le STIF interviendra autant que nécessaire s'il constate que les transporteurs ne sont pas parvenus à une harmonisation efficace des pratiques.

Agents de contrôle

La RATP s'engage sur la réalisation d'un nombre de journées-agent de contrôle au moins égal à 169 739 journées agents en 2015 et à 170 140 journées agents en 2016. De plus, la RATP s'engage sur un nombre de journées-agent de NST/SDL (Nouveau Service Tramway et Service de Ligne) au moins égal à 38 143 en 2015 et 38 975 journées agents en 2016. Le respect de cet engagement fera l'objet d'une communication dans le cadre du comité de suivi billettique.

Sur le réseau Tram et BSP, des agents Service de ligne sont présents pour assurer l'accueil, l'information, et l'incitation à la validation, ainsi que la canalisation et la bonne organisation des flux de voyageurs

Sur le modèle des bilans établis dans le cadre des REX pour les nouvelles infrastructures réalisés dans le cadre des Contrats de Projets, un suivi de la réalisation des journées agents de service de ligne (JA SDL) et de leurs missions associés sera mis en place.

Les objectifs de taux de fraude, dont la méthode de calcul figure dans l'annexe IV-B-5, sont fixés pour chacun des sous-réseaux tels que décrits dans article 8-1 -article 13-1 -article 18 -sur la base :

- d'un objectif de 4% pour les réseaux ferrés (métro et RER) ;
- d'un objectif de 8 %, pour les bus et tramway.

La RATP met en œuvre, au-delà de la tarification, de la communication ou de la qualité de service :

- un système de validation disponible et des règles de validation pertinentes définies conjointement avec le STIF;
- des procédures de contrôle fondées sur la prévention, l'équité de traitement des voyageurs, la dissuasion et la répression.
- un système et des règles de sécurité billettique (télébillettique et magnétique) permettant de lutter principalement contre la fraude technologique
- une communication pertinente et cohérente ayant pour objectif d'inciter les voyageurs à être en règle, en favorisant la lutte contre la fraude selon des axes préventifs comme la formation....

La RATP se coordonne avec la SNCF pour mener des opérations conjointes de lutte contre la fraude dans les gares exploitées par les deux Entreprises

Des actions sont initiées par la RATP en concertation avec la SNCF dans l'objectif d'harmoniser les méthodologies de mesure de la fraude.

La RATP mène les actions nécessaires pour augmenter le nombre d'amendes en paiement immédiat.

2/ Informations à communiquer au STIF

Chaque année la RATP communique au STIF le taux de fraude par sous-réseau. Les modes de contrôle et de calcul de cet indicateur de fraude visible sont précisés dans l'annexe IV-B-5.

La lutte contre la fraude doit aussi prendre en compte les enjeux de sécurité billettique dont l'objectif est de lutter contre la fraude technologique et organisée (création de faux titres, utilisation usurpée de titres volés ...).

Elle s'appuie notamment sur des outils techniques, des procédures, une organisation communautaire (voir article 61 --).

Le suivi de la lutte contre la fraude par le STIF est organisé selon les règles exposées à l'article 59 -.

article 59-2 - **Validation**

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

Pour voyager sur les réseaux de transports collectifs franciliens, tout voyageur doit être muni d'un titre de transport validé correspondant au trajet qu'il effectue.

La validation est systématique à l'entrée, quel que soit le mode de transport.

La RATP s'engage à ce que les lignes de contrôle soient fonctionnelles, et constituent un passage obligatoire pour les voyageurs.

Pour ce faire, la RATP s'engage à mettre à disposition des voyageurs :

- les informations susceptibles de sensibiliser le voyageur à la validation, de lui rappeler les règles et les risques encourus en cas de non-validation ;
- des équipements de validation en état de bon fonctionnement, et dont le dimensionnement est adapté aux flux de voyageurs à chacun des points d'entrée des réseaux.

Les équipements de validation utilisés par la RATP sont décrits en annexe IV-B-6

L'annexe IV-B-6 décrit l'équipement type pour chaque type de dépendance attachée aux réseaux de transport exploités par la RATP et indique, pour chaque année de contrat, le nombre d'équipements installés par type.

La RATP s'engage à mettre en place au plus tôt et de manière coordonnée avec les autres transporteurs des modalités d'incitation des voyageurs à la validation de leurs titres de transport

2/ Informations à communiquer au STIF

LA RATP communique au STIF :

- La description du parc des équipements de validation est fournie annuellement au STIF.
- Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité
- Disponibilité des équipements de validation

article 59-3 - **Contrôle**

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

La RATP met en œuvre des procédures de contrôle efficaces permettant de dissuader et de réprimer tout acte de fraude sur l'ensemble des sous-réseaux de transports collectifs dont elle a la charge. La description des équipements de contrôle) est précisée à l'annexe IV-B-7.

2/ Informations à communiquer au STIF

Dans le cadre du Comité de suivi « Billettique », la RATP propose les aménagements nécessaires à sa stratégie de contrôle afin de la rendre plus efficace en fonction des évolutions constatées l'année précédente.

article 60 - **Système billettique RATP**

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

La RATP met en œuvre un système billettique assurant les fonctionnalités de distribution des produits tarifaires et de lutte contre la fraude et répondant aux exigences techniques, fonctionnelles et de sécurité attendues par le STIF selon le présent contrat.

La RATP met en œuvre les moyens et procédures répondant aux objectifs de lutte contre la fraude selon les règles décrites dans l'article 59 -.

2/ Informations à communiquer au STIF

La RATP fournit le schéma d'architecture commenté de son système billettique pour l'ensemble de ses fonctionnalités : distribution des produits tarifaires (fabrication et personnalisation des supports, vente et SAV des titres, gestion des bases de données clients) et de lutte contre la fraude (validation, contrôle et sécurité). La RATP tient informé le STIF de toute évolution majeure de son système.

article 61 - **Gestion communautaire**

article 61-1 - **Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires**

1/ Principes généraux

L'annexe IV-B-8 a pour objet de définir les modalités liées à l'organisation mise en place par la RATP, par les Entreprises de transport exploitant en Ile-de-France et par le STIF afin d'assurer dans le cadre de leurs missions respectives la construction et l'exploitation des systèmes billettiques destinés en particulier à la création, la distribution, la vente, la gestion, la validation et le contrôle des titres de transport. Elle précise les engagements pris par la RATP, par les Entreprises de transport et par le STIF dans ce cadre, et la façon dont la RATP et les Entreprises de transport s'organisent au sein d'une structure commune pour exercer ces missions.

2/ Conventions spécifiques

Certains produits tarifaires, gérés en commun par les exploitants des services de transports publics de voyageurs, en raison de leur spécificité, n'entrent pas dans le cadre du cahier des charges mentionné à l'article article 61-1 -ci-dessus, mais sont l'objet de conventions spécifiques passées entre l'ensemble des transporteurs concernés, la personne morale bénéficiaire de ces produits, et le STIF.

3/ Informations à communiquer au STIF

La RATP communique au STIF, sauf désaccord d'un des autres transporteurs d'Ile de France, toutes les conventions qui la lient à Comutitres ou à d'autres transporteurs d'Ile de France en lien avec la distribution des titres

article 61-2 - **Charte du système télébillettique Navigo**

La sécurité et l'interopérabilité du système télébillettique d'Ile-de-France, appelé « système Navigo », sont organisées dans une charte appelée « Charte du système télébillettique NAVIGO 2012 ».

La RATP adhère à la charte du système télébillettique NAVIGO 2012, jointe en annexe IV-B-9 du présent contrat, et s'engage à la respecter. Elle s'engage, en outre, à en faire appliquer les exigences à toute personne, physique ou morale, avant de l'autoriser à participer de quelque manière que ce soit à la mise en oeuvre du système Navigo, en intégrant des dispositions en ce sens dans les contrats qu'elle passe avec ces personnes.

article 62 - **Sécurité du Système NAVIGO**

La RATP assure, en association avec la SNCF, la gestion opérationnelle de la sécurité du système Navigo selon les modalités d'action définies dans l'annexe IV-B-11, jointe au présent contrat, dès lors que la SNCF a approuvé la prise en charge de cette responsabilité et cette annexe dans les mêmes termes. Les deux entreprises sont alors conjointement responsables des impacts liés aux failles de sécurité qui ne peuvent pas être attribuées à un transporteur particulier.

Dans le cadre de cette mission, la RATP et la SNCF s'engagent à renforcer et maintenir la sécurité des produits et systèmes billettiques NAVIGO. À cette fin, elles définiront une série de mesures d'ordre technique et organisationnel :

- Mise à jour du Référentiel Fonctionnel Sécuritaire NAVIGO ;
- Évolution des supports cartes et des modules de sécurité (SAM), notamment pour l'implémentation de nouvelles cryptographies ;
- Réflexions sur l'architecture d'implantation et le cycle de vie des SAM ;
- Évolution des outils de veille et de lutte contre la fraude technologique ;
- Suivi des travaux de standardisation et normalisation relatifs à la sécurité billettique ;
- Organisation de Comités de Sécurité pour le pilotage des mesures adoptées.

Chaque transporteur sera responsable de l'application à ses systèmes billettiques des mesures et règles de sécurité décidées par le Comité de Sécurité Navigo.

La RATP mettra en œuvre l'évolution des supports et des cartes prévues dans l'annexe IV-B-11. Les évolutions touchant aux investissements seront examinées dans le cadre du comité de suivi des investissements.

Chapitre III - **ETUDES ET SUIVI DU TRAFIC VOYAGEURS**

article 63 - **Transmission au STIF des études réalisées par la RATP**

article 63-1 - **Modalités d'information sur les études**

1/ Etudes relatives à l'amélioration de l'offre ou au prolongement d'une ligne existante

La RATP informe le STIF et lui transmet les rapports finaux des études qu'elle réalise dans le cadre de l'offre de transport prévue au présent contrat et portant sur :

- Le diagnostic des conditions d'exploitation d'une ligne dès lors qu'il est transmis à un tiers ;
- L'amélioration de l'offre ou de la qualité de service d'une ligne ;
- Les études sur les lignes nouvelles ou le prolongement d'une ligne existante qui ne sont pas financées à 100% par un tiers.

Si la RATP réalise des études pour le compte de tiers qui les financent à 100 % concernant des lignes nouvelles ou le prolongement d'une ligne existante de RER, métro, tramway ou T Zen, elle informe le STIF de l'existence de ces études dès leur commencement.

La RATP transmet deux fois par an (en mars et en octobre) la liste des études réalisées.

2/ Autres études

Lorsqu'elles font l'objet de communication à des tiers, la RATP informe et transmet au STIF les rapports finaux des études qu'elle réalise sur le sujet de la mobilité des Franciliens et de l'amélioration de la connaissance des utilisateurs de son réseau.

Les études concernées sont celles qui ont trait aux thèmes suivants :

- les comportements de mobilité des Franciliens ;
- les profils de clientèle ;
- les nouvelles mobilités ;
- les modes actifs ;
- le développement durable.

La RATP transmet deux fois par an (en mars et en octobre) la liste des études concernées. La RATP transmet également la liste des thèses en contrat CIFRE.

Une réunion annuelle de présentation pourra être organisée sur certaines études à la demande du STIF.

article 63-2 - **Propriété des études réalisées par la RATP et clause de confidentialité**

L'ensemble des études produites par la RATP dans le cadre de l'article 63-1 -sont la propriété de la RATP, qui autorise le STIF à en exploiter les résultats directement ou par le biais de ses prestataires, pour ses propres besoins d'autorité organisatrice. Le STIF s'engage à ne pas revendiquer de droits de propriété intellectuelle sur les études que lui transmet la RATP ni à les transmettre à un tiers sans l'accord formel de la RATP.

Certaines des études visées à l'article 63-1 -pourront faire l'objet de clause de confidentialité en ce qu'elles concernent des éléments d'expertise et de savoir-faire propres à la RATP et dont la communication à des tiers pourrait lui porter préjudice. Ces études feront l'objet de clauses de confidentialité spécifiques préalables à leur transmission au STIF.

article 64 - **Suivi du trafic par comptages et enquêtes**

La RATP réalise régulièrement les enquêtes et comptages permettant de connaître la fréquentation des lignes qu'elle exploite, la structure de leur trafic et leur évolution sur la durée du contrat.

La RATP transmet au STIF toutes les données et informations de suivi du trafic, mesurées ou reconstituées à partir d'enquêtes et de comptages manuels ou automatiques -issus des systèmes de comptages des voyageurs dans les trains et les métros équipés-, telles que mentionnées dans l'article 64-1 -et l'article 64-5 -, et dans les conditions telles qu'indiquées à l'article 64-2 -et à l'article 64-3 -.

article 64-1 - **Comptages et enquêtes**

Une liste prévisionnelle des lignes qui feront l'objet de comptages ou d'enquêtes au cours de l'année n sera établie conjointement par la RATP et le STIF au 3ème trimestre de l'année n-1. Les questionnaires et méthodologies retenues seront mis au point conjointement par la RATP et le STIF.

Pour l'enquête TJRF, la liste des stations enquêtées sera établie conjointement au 1er trimestre de l'année n pour les enquêtes démarrant en fin d'année n.

Au 1er trimestre de l'année n, la RATP présentera un état de réalisation des comptages et des enquêtes réalisés en cours d'année n-1.

1/ Pour les réseaux ferrés (RER et métro) :

Plus précisément, la RATP réalisera :

- des enquêtes sur le Trafic Journalier du Réseau Ferré (TJRF) : il s'agit d'une enquête sur les réseaux RER, métro. La moitié au moins des stations de métro et toutes les gares RER seront enquêtées au minimum une fois pendant la durée du contrat. La durée entre deux enquêtes consécutives pour une station donnée ne dépassera pas 8 ans. La base des données source est transmise au STIF après chaque mise à jour, au format txt accompagné d'un dictionnaire des longueurs de champs;
- des comptages sur les lignes A et B du RER : sur ces lignes exploitées conjointement par la RATP et la SNCF, un comptage exhaustif sera réalisé conjointement avec la SNCF une fois pendant la durée du contrat. Seront comptés les montants / descendants train par train par gare, par sens et par mission, pour un jour ouvrable. Les résultats seront fournis en précisant l'heure, l'origine et la destination du train.
- des comptages train par train du nombre de voyageurs présents sur l'interstation la plus chargée, pour le sens le plus chargé (ou sur les deux sens si les deux sens sont comptés), de chaque ligne de RER et de métro (tronc commun et branches pour les lignes de métro en fourche) pour la période du matin (à minima 6h30 – 9h30) et la période du soir (à minima 16h00 – 19h00). Ces comptages ne sont pas réalisés avec la même périodicité pour toutes les lignes
 - Les résultats de chaque comptage (charge et heure réelle de passage des trains) seront transmis au STIF de manière à disposer de l'estimation de la charge observée sur le tronçon dimensionnant comptage après comptage. Les données recueillies sur les lignes comptées au mois n seront transmises en début de mois n+3;
 - En complément de la transmission exhaustive des comptages, la courbe statistique représentative des jours ouvrables de plus forte demande sera transmise pour chaque ligne.
 - Toutes ces données sont transmises au format Excel exploitable pour les calculs.
- des graphiques offre – demande pour chaque ligne de RER et de métro sur l'interstation la plus chargée (tronc commun et branches pour les lignes de métro en fourche) pour un jour ouvrable de plein trafic, comparant les places offertes (norme de confort et norme de 4 voyageurs debout par m²) et le trafic. Concernant les samedi de plein trafic et dimanche-jour férié de plein trafic, les graphiques offre-demande correspondants sont également fournis bien que les résultats ne puissent être considérés comme valeurs de référence, vu le faible nombre de mesures effectuées. Ces informations sont transmises au STIF le premier trimestre de chaque année, aux formats image pour les samedi et dimanche et Excel pour les jours ouvrables.
- des comptages exhaustifs et enquêtes avant / après par ligne (ou tronçon de ligne) réalisés après chaque mise en service de projets d'infrastructures ayant fait l'objet d'un schéma de principe approuvé par le conseil du STIF, dans un délai au plus égal à l'année civile suivant la mise en service. Les rapports d'analyses et la base de données source sont transmis au STIF au format Excel après consolidation.

Sur la base de ces comptages et enquêtes et des enregistrements de validations aux lignes de comptage, la RATP fournit au STIF différents indicateurs synthétiques :

- les entrants pour l'ensemble des stations de métro et gares de RER pour un jour ouvrable moyen, un samedi et un dimanche, en période de plein trafic, durant les vacances scolaires, en juillet et en août ainsi que pour l'année complète. Pour le jour ouvrable moyen, une décomposition par tranches horaires (06h-10h, 10h-16h, 16-20h et après 20h) est également fournie. Ces indicateurs sont fournis mensuellement dès leur consolidation et au plus tard le 25ème jour du mois m+1. Les données annuelles sont transmises chaque année au 1er trimestre de l'année n pour l'année n-1, au format Excel. Le STIF se réserve la possibilité de demander ponctuellement à la RATP des données par tranche horaire ou pour un jour donné.

Toute question/explication spécifique sera traitée selon un délai de réponse approprié convenu entre la RATP et le STIF.

Sur demande ponctuelle du STIF, la RATP transmettra des exploitations des enregistrements de validations aux lignes de comptage (volumes de validations) incluant les différents types de titres de transports (sur carte Navigo et billets) par période horaire. Ces informations sont transmises au STIF sous un délai de 25 jours après la demande, au format Excel ;

- les serpents de charge pour chaque ligne du réseau ferré utilisés pour la réalisation des études de trafic à la RATP pour un Jour ouvrable de plein trafic à l'affluence du matin et du soir, et à l'heure creuse (la définition de l'heure de pointe retenue sera précisée). Ces serpents de charge seront transmis au STIF le premier trimestre de chaque année, au format Excel;
- le trafic Jour Ouvrable de chaque ligne par station et gare un jour ouvrable moyen, un samedi et un dimanche, en période de plein trafic, durant les vacances scolaires, en juillet et en août ainsi que pour l'année complète. Ces indicateurs sont fournis au format Excel, mensuellement dès leur consolidation et au plus tard le 25ème jour du mois m+1. Les données annuelles sont transmises chaque année au 1er trimestre de l'année n pour l'année n-1,;

- le trafic annuel de chaque ligne par station et gare. Ces indicateurs sont fournis chaque année au 1er trimestre de l'année n pour l'année n-1, au format Excel.
- Les données de comptages issues des systèmes de comptages automatiques sur les lignes ferrées équipées ont vocation à être adressées au STIF pour analyse. Sur la durée du contrat, le STIF et la RATP s'entendront sur les systèmes de collecte et d'exploitation de ces données, à fin de transmission au STIF.

2/ Pour les réseaux de surface (bus et tramways) :

La RATP réalisera :

- des comptages exhaustifs (montants, descendants par arrêt) et des enquêtes origine – destination sur les lignes du réseau de surface, un jour ouvrable moyen de plein trafic. Les données sont transmises au format Excel. Au minimum, la moitié des lignes devra être comptée et enquêtée une fois pendant la durée du contrat. La durée entre deux comptages/enquêtes consécutifs pour une ligne donnée ne dépassera pas 8 ans. Ces comptages et enquêtes seront réalisés de manière systématique pour les lignes de bus restructurées suite à la mise en service d'une nouvelle infrastructure de transports collectifs ou pour celles ayant bénéficié d'aménagements de voirie importants de type Mobilien. Dans ces cas, les délais de réalisation des comptages et enquêtes n'excéderont pas 12 mois après la modification / mise en service de la ligne.
- des comptages automatiques grâce aux cellules de comptage présentes dans les bus et tramway, sauf sur les lignes non équipées.

Sur la base des comptages et enquêtes manuels, la RATP fournit au STIF, pour chaque ligne du réseau de surface, y compris les lignes autoroutières et les liaisons aéroportuaires type Orlybus, différents indicateurs synthétiques :

- les serpents de charge par ligne, par jour, pour la période de pointe du matin et pour la période de pointe du soir. Pendant la durée du présent contrat, ces informations seront transmises au STIF dès leur réalisation et à chaque actualisation, en regroupant les transmissions 2 fois par an, en mars et en septembre, au format Excel ;
- les matrices origine - destination par ligne, par jour, pour la période de pointe du matin et pour la période de pointe du soir. Pendant la durée du présent contrat, ces informations seront transmises au STIF dès leur réalisation et à chaque actualisation, en regroupant les transmissions 2 fois par an, en mars et en septembre, au format Excel.

Sur la base des données issues des comptages automatiques, la RATP transmet :

- Le trafic moyen par ligne :
 - Trafic jour pour la période de plein trafic selon quatre jours types Lundi, mardi à vendredi, samedi, dimanche / jours fériés / ponts,
 - Trafic jour pour les autres phases du tableau de marche (vacances scolaires, Phase 1 et Phase 2) selon quatre jours types :- Lundi, mardi à vendredi, samedi, dimanche / jours fériés / ponts

Ces données sont transmises mensuellement au format Excel dans le courant du mois suivant le mois arrêté, en distinguant les phases du tableau de marche existantes sur ce mois.

La base de données nécessaire à la collecte et à l'archivage du trafic jour par tranche horaire sera opérationnelle fin 2015. Une fois la base de données constituée, la RATP s'engage à mener au plus vite et au plus tard d'ici la fin du présent contrat, les études d'exploitation et de requêtage, pour convenir avec le STIF des conditions de mise en œuvre de la transmission du trafic horodaté, selon les tranches horaires suivantes : 6h – 10h, 10h – 16h, 16h – 20h, 20h – fin de service. Dès le lancement de ces études, la RATP et le STIF se concerteront pour définir les besoins et les règles éventuelles de reconstitution des données manquantes ou incomplètes.

Le STIF se réserve aussi la possibilité de demander ponctuellement des extractions manuelles par période horaire, type de jour et par phase du tableau de marche. Les données pourront être détaillées par ligne, par sens et par arrêt. Les données demandées seront transmises au STIF sous un délai de 30 jours après la demande, au format Excel ou compatible Excel.

- Trafic mensuel

Les données mensuelles seront transmises au mois n pour le mois n-1, au format Excel. En distinguant les phases du tableau de marche existantes sur ce mois. Ce tableau s'incrémentera chaque mois à partir des données de janvier de l'année, pour permettre au STIF des regroupements aisés par période.

Par ailleurs, la RATP communique au STIF chaque mois, le suivi du trafic sur les lignes en tableau de marche travaux.

Concernant les données brutes issues des comptages automatiques, la RATP s'engage sur la durée du contrat à mettre en place l'architecture qui permettra de transmettre automatiquement les données brutes issues des cellules de comptage.

Les lignes concernées par ces données brutes sont l'ensemble des lignes du réseau de surface à l'exception des lignes non équipées de système de comptages automatiques. Les données brutes comprennent les volumes de

descendants pour l'ensemble des lignes concernées. Le volume de montants n'est disponible que pour certaines lignes, en fonction de l'équipement du matériel roulant.

Pour l'ensemble des informations concernées par l'article 64-1 -, le STIF se réserve également la possibilité de demander à la RATP des explications sur les évolutions observées.

article 64-2 - Mesure globale du trafic

La RATP communique au STIF, dès leur consolidation et avant communication publique, les statistiques mensuelles, trimestrielles et annuelles de fréquentation des lignes du service de référence sous forme d'un tableau de bord (sous format Excel). Ce tableau de bord précise le nombre de voyages et le nombre de voyage x kilomètres pour chaque trimestre et année, ainsi que les données correspondantes de l'année précédente :

- métro : par ligne ;
- RER : par ligne ;
- lignes de bus : par ligne
- lignes de tramway : par ligne.

article 64-3 - Suivi du trafic voyageurs grâce à l'utilisation des données numériques

L'utilisation de données numériques (traces GPS, GSM, Wifi, Bluetooth....) pour l'estimation des trafics et l'identification des itinéraires des voyageurs est en plein développement. Compte tenu de l'intérêt partagé du STIF et de la RATP pour l'expérimentation et le développement de ces méthodes, la RATP et le STIF s'informeront des initiatives qu'ils mèneront sur ces sujets. Plus précisément, les deux parties échangeront au moins une fois par an sur les méthodologies et les résultats et en étudieront leur mutualisation éventuelle.

L'apport de ces nouvelles méthodes pour un éventuel remplacement des enquêtes réalisées par des méthodes classiques sera étudié conjointement par le STIF et la RATP.

article 64-4 - Transmission des informations

Pour l'ensemble des données de trafic transmises au STIF, la RATP communique des lexiques et des notes méthodologiques détaillées permettant de comprendre le mode de construction des données et leurs limites de validité, dans les 12 mois suivant la signature du contrat. Ces notes seront actualisées et transmises au STIF après chaque actualisation méthodologique.

Par ailleurs, pour ce qui concerne les enquêtes et comptages le STIF est associé aux évolutions méthodologiques éventuelles concernant leur mode de recueil et de réalisation ; aucune modification méthodologique ne pourra être réalisée sans concertation avec le STIF. De même, le cas échéant, RATP informera le STIF des évolutions du trafic liées aux modifications des systèmes automatiques de comptages.

Le STIF s'est engagé, aux côtés des transporteurs, dans la mise en œuvre de référentiels information voyageurs de données transports (arrêts, lignes) qui s'appuient sur l'identification unique, pérenne et partagée des objets métier. Ils permettent de garantir l'interopérabilité des données entre les différents systèmes d'information voyageurs qui les utilisent ainsi qu'un meilleur suivi dans le temps. Les modalités d'alimentation et d'utilisation de ces référentiels sont décrites dans l'annexe 2A5bis du présent contrat.

Le STIF vise à ce que tous les résultats d'enquêtes et de comptages listés à l'article 64-1 -soient rattachés dans le cadre d'exécution du présent contrat aux identifiants de ces référentiels.

Dans un premier temps cependant, la RATP pourra transmettre les résultats d'enquêtes et de comptage avec les identifiants de son propre référentiel, à transmettre en accompagnement.

Le STIF et la RATP étudieront les modalités techniques d'échanges des informations (structuration et formats de données, système de référence, système de projection, référentiel routier sous-jacent).

L'ensemble des données listées à l'article 64-1 -seront transmises par mail ou par courrier, à la Direction des Affaires Économiques et Tarifaires, Division des Études du STIF, selon la périodicité indiquée

article 64-5 - Conditions de la mise à disposition des données de comptages de validations et d'enquêtes du trafic voyageurs par la RATP au STIF

La RATP autorise le STIF à utiliser les données du trafic issues des comptages, validations et enquêtes réalisées par la RATP qui sont listées à l'article 64-1 -et l'article 64-2 - afin de remplir ses missions d'autorité organisatrice.

Les données de validations issues du Système d'Information sur les Données de Validation (SIDV), telles que définies au Chapitre IV -, sont exclues du champ d'application du présent article 64-5 -

La RATP concède au STIF, à titre non exclusif et gratuit, pour la durée du présent contrat, le droit de reproduire, représenter et d'adapter les bases de données du trafic issues des comptages (manuels, automatiques et via les validations) et enquêtes réalisées par la RATP, ainsi que les droits d'extraction et de

réutilisation de ces données conformément aux articles L122-5 et L341-2 du code de propriété intellectuelle, pour permettre au STIF de remplir ses missions d'Autorité Organisatrice dans les conditions définies ci-après.

Le STIF est autorisé dans le seul cadre des missions décrites ci-dessus à :

- extraire ces données, les reproduire et les réutiliser, notamment en croisant les données ou créer des bases de données dérivées afin, notamment, de réaliser des études, des analyses diverses et élaborer des statistiques ;
- représenter et reproduire, sous réserve de la confidentialité attachées à certaines données, sur papier et support électronique ces données, ainsi que pour réaliser ses publications et représentations.

Compte tenu de leur nature étroitement économique et financière et du caractère stratégique qu'elles revêtent en matière de développement commercial, les données de validation et de trafic issues des comptages et enquêtes réalisées par la RATP constituent des informations protégées par le secret des affaires au sens de l'article 6 de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 modifiée et doivent, par suite, être considérées comme soustraites à l'obligation de communication à des tiers.

En conséquence, le STIF s'engage à prendre toutes les précautions et mesures nécessaires afin d'assurer la confidentialité et d'empêcher la diffusion desdites données et informations qui lui sont communiquées en application de l'article 64-1 -ci-dessus et conformément à l'obligation générale de confidentialité prévue à l'article Titre VII - Chapitre III -article 109 - du présent contrat.

Le STIF ne pourra transmettre des extractions ou des copies de ces données à des tiers qu'après avoir obtenu l'accord préalable et écrit (par courriel ou par courrier) de la RATP. L'absence de réponse de la RATP dans un délai de 20 (vingt) jours ouvrés, à compter de la demande formulée par le STIF, vaudra accord.

Par exception, pour ses besoins internes, le STIF pourra transmettre, sans accord préalable de la RATP, des extraits ou des copies de ces données à ses prestataires, dans le cadre strict de la réalisation de la mission qui leur a été confiée, sous réserve de leur faire respecter l'obligation de confidentialité conformément à l'obligation générale de confidentialité prévu à l' Titre VII - Chapitre III -article 109 -du présent.

Le STIF s'engage à ne pas revendiquer de droits de propriété intellectuelle sur les données et informations qui lui sont transmises par la RATP.

Il est convenu entre les Parties que toute modification des modalités de transmission des données, envisagée postérieurement à la signature du Contrat à la demande du STIF, devra faire l'objet d'un avenant.

En cas de manquement du STIF à tout ou partie de ses obligations contractuelles, la communication par la RATP des données du trafic, des comptages et des enquêtes pourra être arrêtée moyennant le respect d'un délai de préavis de 30 jours, par l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception. Dans l'hypothèse où ledit manquement serait susceptible de porter atteinte à la RATP, le délai de préavis précité pourra d'office être réduit ou annulé. Cet arrêt dans la transmission de ces informations au STIF constituera une simple mesure conservatoire dans l'attente d'un règlement du différend existant entre les Parties selon les modalités prévues à l' Titre VII - Chapitre VI -article 112 - du présent contrat.

article 64-6 - Information sur les données de comptages et d'enquêtes du trafic voyageurs par la RATP à des tiers

La RATP informe le STIF des transmissions de données concernant le trafic voyageurs à destination des collectivités territoriales. La RATP transmet au STIF la liste des demandes des collectivités territoriales.

article 64-7 - Mise en open data des données de trafic

Le STIF souhaite favoriser l'accès aux données du plus grand nombre. Le STIF encourage ainsi les opérateurs à l'ouverture de leurs données de trafic. Dans ce contexte, le STIF souhaite que les données listées à l' article 64-1 -et à l'article 64-2 - soient progressivement mises en ligne sur sa plateforme d'open data.

La liste des jeux de données de trafic RATP concernés et les modalités de leur mise à disposition sur la plateforme opendata du STIF sont prévues à l'annexe VII-1.

Chapitre IV - DONNEES DE VALIDATION TÉLÉBILLETTIQUES

article 65 - Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise.

article 65-1 - Principes généraux

La RATP fournit au STIF les données de validation des titres télébilletiques collectées sur les équipements de validation, ainsi que les données référentielles associées, selon les critères de qualité définis dans l'annexe IV-C-1 de ce contrat et les modalités techniques décrites dans un document de spécification des transferts de

données télébilletiques. Les données transmises au STIF pourront ultérieurement concerner l'ensemble des données de validation.

La RATP et le STIF s'engagent à respecter les contraintes imposées par la CNIL dans le cadre de la remontée, de la conservation et de l'utilisation de ces données.

Ces données concernent notamment :

- les événements de validation réussie, hors validation des cartes de maintenance et de test, et hors validations refusées ;
- les caractéristiques des produits tarifaires, objets des validations ;
- un descriptif des lignes de transport qui permette l'analyse des données de validation dont, en particulier, la codification des lignes et sous-lignes relative à l'offre contractuelle du présent contrat, la codification et la description des arrêts de bus (y compris leurs coordonnées géographiques), des gares et des stations.

article 65-2 - **Traitement des anomalies.**

Afin d'améliorer la qualité des données remontées dans le système d'information du STIF, la RATP s'attache à ce que les systèmes remontent dans les meilleurs délais ces données, et alerte le STIF en cas de difficultés spécifiques ou d'incidents.

En cas de difficulté technique relative à l'infrastructure de communication, le STIF et la RATP mettent en place, pour les différents flux d'information concernés, un mode de transfert dit « dégradé ». Le « mode dégradé » est décrit dans le document de spécifications techniques des remontées de données télébilletiques. Ses modalités de mise en œuvre pourront évoluer par accord mutuel, en fonction des besoins.

Lorsque le STIF constate des variations anormales du volume de validations remontées, il s'engage à les déclarer à la RATP sous 5 jours ouvrés après la journée considérée, en précisant le type d'anomalie observée (bloquante ou non bloquante) et en en donnant la description.

Selon le type d'anomalie, la RATP s'engage à apporter une réponse puis à apporter les solutions nécessaires dans les délais suivants :

Type d'anomalie	Définition	Délai de réponse souhaitable	Délai de résolution souhaitable
Bloquante	Absence de données	2 jours ouvrés	5 jours calendaires
Non bloquante	Données manquantes	8 jours ouvrés	20 jours calendaires

Pour une gare, une station du réseau ferré ou une ligne du réseau de surface, une journée est considérée comme en situation de « données manquantes » et qualifiée de « incomplète » lorsque le flux de données de validation est inférieur au seuil fixé à l'annexe IV-C-1 du présent contrat.

Un volume inhabituel de validations remontées peut être la conséquence d'événements exogènes ou endogènes (travaux, maintenance, sécurité, ...) ayant un impact significatif sur la fréquentation et n'est, de ce fait, pas systématiquement anormal. La connaissance de la cause de ces variations inhabituelles des flux de donnée est importante,

- d'une part, pour les études statistiques, afin d'identifier les périodes éventuellement à exclure afin d'éviter des biais d'interprétation ;
- d'autre part, pour le suivi des indicateurs de qualité des données télébilletiques afin de déterminer les journées anormales à considérer ou non comme « inacceptables ».

La RATP informe systématiquement le STIF des causes de l'incomplétude des flux de validation lorsque, pour une gare ou une station de « trafic moyen ou élevé », l'indicateur 1F est inférieur à 100% ou lorsque, pour une ligne du réseau de surface, l'indicateur 1B est inférieur à 80 %. La RATP communique au STIF la meilleure information possible sur l'origine de l'incomplétude des flux de validation pour les autres jours « incomplets ». Si, pour une entité donnée, le STIF constate de manière récurrente une valeur de l'indicateur (1F ou 1B) située entre 80% et 100%, il peut décider l'opportunité d'une analyse ciblée et demander à la RATP, pour cette entité, une remontée systématique des informations expliquant les jours « incomplets ». L'information sur les causes de l'incomplétude des flux de validation se réfère à la nomenclature de facteurs d'incident déclinée dans le tableau ci-dessous. Ce même tableau précise également, selon la nature du problème à l'origine de l'anomalie, le traitement des jours susceptibles d'être qualifiés d'« inacceptables ». Les jours incomplets d'une ligne de tramway ne sont jamais qualifiés d'inacceptables.

Catégorie	Sous catégorie / nature d'incident		jours susceptibles d'être qualifiés d'inacceptables
Travaux (réseau ferré)	Sur voies	Interruption de la circulation	Exonération d'office
		Autre	Exonération au cas par cas
	En gare/	Dépose des valideurs pendant les travaux (raison de sécurité)	Exonération d'office

	station	Gare/station fermée pour rénovation	
		Autre	Exonération au cas par cas
Travaux sur la voie publique (bus/tram)	Détournement/modification du parcours (bus)		Exonération au cas par cas
Panne (Gare ou station)	Panne de valideur		Qualifiée d'office «Inacceptable»
	Panne dans la chaine de validation de l'entreprise		
	Pannes électriques ou de réseau ayant une origine extérieure à l'entreprise		Exonération d'office
	Incident d'exploitation		Exonération au cas par cas sans double peine
	Autre panne		
Intempéries	Inondations (gare/station)		Exonération d'office
	Neige (réseau de surface)		
	Autre cas		Exonération au cas par cas
Vandalisme			Exonération-d'office
Grèves			Exonération d'office
Gratuité des transports	Nouvel an, pic de pollution		Exonération d'office
Manifestation/évènement politique	Gare/station fermée		Exonération d'office
	Détournement/ modification du parcours (bus)		Exonération au cas par cas
Autres cas			Exonération au cas par cas

De plus, le STIF réalise régulièrement des études et exploitations sur des données plus anciennes. Lors de ces différentes analyses, il peut arriver au STIF de constater des phénomènes dont il ne peut expliquer les variations ou les résultats. Ces phénomènes peuvent se rapporter par exemple à la qualité des données, des référentiels, ... Dans tous les cas, et dans un souci commun d'améliorer la connaissance des informations remontées, le STIF et la RATP s'engagent à essayer de répondre ensemble aux différentes interrogations, en s'alertant des phénomènes constatés et en essayant autant que possible de répondre aux demandes d'explications.

article 66 - **Suivi et amélioration de la qualité des flux de données télébilletiques.**

Le STIF souhaite augmenter progressivement la qualité et la complétude des remontées des données anonymisées de validation « télébilletique » afin d'utiliser ces données pour mesurer de plus en plus finement le trafic voyageurs sur les réseaux.

A cet effet, le STIF et la RATP mesurent 7 indicateurs de qualité et de complétude des données de validations définis par l'annexe IV-C-1 :

indicateur 1F, mesure par jour et par gare de la complétude des données remontées des pôles générateurs de trafic ;

indicateur 1B, mesure par jour et par ligne du réseau de surface (bus et tramways) de la complétude des données remontées;

Indicateurs 2LS et 2LB, mesure par trimestre de la qualité du codage de la ligne pour les remontées de validation des réseaux de Surface (bus, TCSP, tramways) pour 2LS, et du mode Bus pour 2LB.

indicateur 2A, mesure par trimestre et par ligne du réseau de surface (bus et tramways) de la qualité du codage de la ligne et de l'arrêt.

indicateur 3, mesure par jour du délai de remontée des données ;

indicateur 4, mesure par mois et par mode (fer gares fermées / fer gares ouvertes / métro / bus et TCSP / tramway) du volume des données.

Les modalités de calcul et seuils de ces indicateurs sont définis en annexe IV-C-1.

Le STIF et la RATP se rencontrent au moins une fois par trimestre dans le cadre d'un « Groupe opérationnel d'amélioration de la qualité des flux de données télébilletiques » composé à leur initiative. L'objet de ce groupe est plus particulièrement :

- le suivi des anomalies et des actions de résolution en cours ;

- l'examen des problèmes de qualité des données, la mise en commun des constats et des pistes d'investigation envisagées par chacune des parties, et la recherche concertée de solutions pour y remédier ;
- la mise à jour de l'état des gares / stations équipées selon le type d'équipement ;
- le suivi des indicateurs de qualité contractuels, calculés par le STIF et par la RATP qui en confronteront les valeurs ;
- l'examen des journées identifiées comme « incomplètes » et de leur qualification (« exonérée » ou « inacceptable ») ;
- l'examen des trimestres identifiés comme « inacceptables » ;
- le suivi et la mise à jour du calendrier des travaux et opérations de maintenance des équipements susceptibles d'impacter le volume de validations ;
- le suivi de l'évolution des référentiels de la RATP
- l'examen des flux de données de validation des lignes en pool et affrètements.

Ce groupe rendra compte de ses travaux au comité de suivi « Billettique » qui pourra, le cas échéant, lui demander des travaux d'étude particuliers.

La RATP fournira à l'occasion des réunions du « Groupe opérationnel d'amélioration de la qualité des flux de données télébilletiques » :

- les informations relatives aux changements apportés dans les équipements de validation, susceptibles de modifier les conditions de validation en entrée dans une gare ou station (gare ouverte devenant partiellement fermée ou fermée, en particulier) ;
- les informations relatives aux dates de fermetures des gares en cas d'évènement particulier (travaux, fermeture définitive...) ;
- une information sur les événements qui affectent de manière significative le volume de validation.

Le STIF fournira à l'occasion des réunions du « Groupe opérationnel d'amélioration de la qualité des flux de données télébilletiques » un bilan trimestriel des indicateurs de suivi listé au début du présent article.

La RATP s'engage à participer en 2016 à un groupe de travail ayant pour objectif d'incorporer dans le SIDV les données issues des référentiels STIF (Référentiels lignes et arrêts).

Lors de ce groupe de travail, la RATP proposera un ou des scénarios permettant de rattacher toutes données de validations aux données de référentiels STIF, en cohérence avec les solutions retenues dans le cadre du projet communautaire de modernisation billettique.

Ce groupe présentera avant la fin 2016 au comité billettique la ou les solutions proposées par la RATP, avec pour chacune un planning de mise en œuvre et les conditions de réalisations.

Suite à la décision prise conjointement entre le comité billettique et la RATP, la RATP s'engage à mettre en œuvre le scénario retenu conformément au planning et aux modalités de financement qui aura été convenus entre le STIF et la RATP.

Le STIF pourra auditer le système de remontées de données télébilletiques de la RATP pour analyser l'intégrité des processus et des données produites, conformément aux dispositions et aux règles de confidentialité mentionnées dans le sous article « principes généraux » de l'article « information sur l'exécution du contrat »)

article 67 - **Accès aux données et auditabilité du système.**

L'exploitation des données de validation télébilletiques à l'aide du système décisionnel mis en œuvre par le STIF à cet effet, est destinée à devenir la principale source de données utilisée pour la mesure du trafic licite et la connaissance de la mobilité des usagers de titres sur support télébilletiques.

Les données issues du SIDV (données de validation et données de mobilité reconstituées à partir des données de validation) représentent une source d'information extrêmement riche pouvant donner lieu à une grande diversité d'exploitations et d'analyses allant bien au-delà des seuls besoins opérationnels du STIF et des exploitants des services de transport franciliens. C'est pourquoi le STIF souhaite favoriser l'accès de ces données à des tiers afin de démocratiser la connaissance de l'usage des transports collectifs en Ile de France et d'encourager le développement d'utilisations et d'analyses originales de ces données.

Dans ce contexte, le STIF souhaite :

- mettre à disposition des réutilisateurs sur sa plateforme Open Data des extractions de données issues du SIDV (données de validation et données de mobilité reconstituées à partir des données de

validation), dont la liste est définie dans le catalogue de données en annexe VII-1 , qui seront suffisamment agrégées afin de respecter la réglementation concernant les données personnelles et les exigences de protection de la vie privée ainsi que le secret des affaires de la RATP dès lors qu'elle est propriétaire des données. Les modalités et conditions de mise à disposition en open data de ces données sont prévues à l'annexe VII-1

- offrir un service d'« accès expert » ouvert à tout tiers acceptant de se soumettre aux conditions d'adhésion.

Le STIF veille à ce que le contenu et la forme des données diffusées garantissent la confidentialité et la protection des données personnelles.

1) Offre d'adhésion à un service d'« accès expert ».

Le principe est d'offrir la possibilité d'adhérer à un service d'« accès expert ».

Ce service est ouvert à toute personne physique (majeure) ou morale.

Le contenu de ce service est l'accès à distance, via un outil logiciel de requêtage, aux tables de faits agrégés du SIDV, dans la limite des durées de conservation des dites tables et avec une granularité garantissant la confidentialité et la protection des données personnelles (tous les volumes sont arrondis à la dizaine).

Les conditions d'adhésion au service :

- le versement d'une redevance annuelle correspondant à la location de la licence du logiciel de requêtage dont le montant est compris dans le compte d'exploitation prévisionnel annexé au présent contrat;
- pour les organisations, désignation d'un référent (si <100 personnes) ou au moins 2 référents (si >100 personnes) ;
- attestation de la participation de l'adhérent (si c'est un particulier) ou, pour les organisations adhérentes, du/des référent(s) à une formation sur la description de la chaîne d'alimentation des données, des règles de gestion et de reconstitution de la mobilité et des pratiques recommandées pour la réalisation et l'interprétation des exploitations de données ;
- engagement des organisations adhérentes de n'autoriser l'accès au service par des personnes autres que le/les référent(s) qu'à condition qu'elles aient pris connaissance du support de formation et puissent bénéficier du soutien du/des référent(s) ;
- engagement de circonscrire la consommation du service dans les limites spécifiées par le STIF (point à préciser).

2) Auditabilité du système.

Dans la mesure où le STIF pourra avoir recours aux données issues du SIDV pour établir des chiffrages ou réaliser des opérations susceptibles d'intervenir significativement dans la réalisation des dispositions contractuelles, la RATP a la faculté d'auditer le SIDV pour analyser l'intégrité des processus et des données produites.

article 68 - Mesure du taux de validation sur les bus et tram.

L'une des voies prioritaires de progrès de la qualité des informations issues de l'exploitation des données de validation est l'amélioration de la connaissance du « taux de validation » et l'augmentation de ce taux dans les réseaux de surface et lorsque l'entrée sur le réseau ferré lourd se fait par une « gare ouverte ». Par « taux de validation », on entend, parmi les voyageurs munis d'un titre sur support télébilletique qui devraient valider systématiquement en entrée, la part de ceux qui valident effectivement.

Afin de poursuivre cet objectif, la RATP a mis en place un dispositif de mesure du taux de validation sur le réseau de surface,

- global et par catégorie de titre (Navigo, ImagineR, Réduction Solidarité Transport, Gratuité Solidarité Transport, Améthyste),
- sur le réseau de surface et par ligne de bus et de tram.

permettant de dénombrer dans un même temps les montants munis d'un titre valide sur support télébilletique et leur validation effective selon les modalités décrites à l'annexe IV-C-2.

Au 1^{er} semestre de l'année N+1, la RATP communique au STIF les résultats du dispositif de mesure du taux de validation sur le réseau de surface pour l'année N :

- Résultats de synthèse : taux de validation global sur le réseau de surface, par titre, par type de véhicule, par caractéristique individuelle (âge, sexe, CSP), par heure de la journée ;

- Résultat par ligne de bus ou tram : répartition des voyageurs par type de support utilisé (titres magnétiques / titres télébilletiques / fraudeurs sans titre), taux de validation pour les utilisateurs de titres télébilletique global et par type de titre (Navigo, ImagineR, Réduction Solidarité Transport, Gratuité Solidarité Transport, Améthyste).

En complément du dispositif de mesure du taux de validation sur le réseau de surface, la RATP développe des moyens appropriés pour mesurer le taux de validation dans les gares et stations, fermées, du réseau métro et du réseau ferré. Une enquête spécifique sera réalisée pendant la durée du contrat pour mesurer le taux de validation dans les gares ouvertes

article 69 - **Incitation à la performance sur la qualité des données de validation télébilletiques.**

Le STIF transmet à la RATP, chaque mois, la liste des « jours-gare » et « jours-ligne de bus » « incomplets » tels que définis à l'annexe IV-C-1. Dans les 30 jours suivant la réception de ces listes, la RATP fournit au STIF des explications sur les raisons à l'origine de ces volumes de validations anormalement bas en utilisant la typologie des facteurs d'incident stipulée à l'article « Article 61.2 - Traitement des anomalies. » du présent contrat. Sur cette base, le STIF statue sur les jours susceptibles d'être qualifiés d'« inacceptables » (gares/stations à trafic moyen ou élevé pour lesquelles 1F <80%, lignes de bus pour lesquelles 1B<80%), soit en les exonérant, soit en les qualifiant d'« inacceptables ».

Dans le cadre du « groupe opérationnel d'amélioration de la qualité des flux de données télébilletiques », le STIF fait le bilan des trimestres retenus comme inacceptables sur le dernier trimestre calendaire écoulé et donnant lieu à pénalité :

- Pour un « trimestre gare » ou un « trimestre réseau de surface » inacceptable est appliquée une pénalité de 40 000 €.
- Pour un « trimestre ligne de surface » inacceptable pour cause d'incomplétude est appliquée une pénalité de 4000 €.
- Pour un « trimestre ligne de surface » inacceptable pour cause de non qualité du codage des arrêts est appliquée une pénalité de 3000 € si, sur le trimestre considéré, il n'y a pas application d'une pénalité en conséquence d'un « trimestre réseau de surface » inacceptable pour de non qualité du codage des arrêts.

Ces pénalités ne s'appliqueront pas pour les journées de perturbations exceptionnelles définies selon les principes d'exonération et la liste des exonérations prévues dans l'article 65-2 -du présent chapitre affectant de façon significative la production d'offre (comme les cas de force majeure, aléas exceptionnels, perturbations sociales, les mesures de gratuité, ...).

L'ensemble des pénalités relatives aux modes ferrés (Trimestres-gares inacceptables) sont plafonnées à 300 000 € par an.

L'ensemble des pénalités relatives au réseau de surface (Trimestres-réseau de surface et trimestres-ligne de surface inacceptables) sont plafonnées à 300 000 € par an.

TITRE V - BIENS ET INVESTISSEMENTS

Chapitre I - PREAMBULE

Une gouvernance renforcée sur les investissements

La croissance des investissements à réaliser s'inscrit dans un cadre évolutif qui nécessite, au-delà des objectifs d'amélioration que partagent les parties à l'issue de l'exécution du contrat 2012-2015, une évolution de la gouvernance des investissements entre le STIF et la RATP :

- depuis 2006, le STIF a défini des politiques de services aux voyageurs à mettre en œuvre sur l'ensemble des réseaux franciliens. La mise en œuvre de ces politiques s'impose en tout premier lieu aux opérateurs de transports
- la loi 2009-1503 codifiée depuis au code des transports, et le décret 2011-320 exigent une séparation des flux financiers au sein de la RATP, concernant « *l'activité de gestion d'infrastructures* » et les autres activités dont la RATP est chargée. Ces dispositifs ont été mis en œuvre depuis le 1^{er} janvier 2012
- le statut des biens utilisés par la RATP a été clarifié, par la définition de 5 régimes juridiques différents dans le code des transports dans ses articles L 2142-8 à L 2142-11
- certains choix d'investissements structurants (comme par exemple ceux sur les matériels roulants), peuvent impacter significativement l'évolution du service aux voyageurs, l'exploitation d'autres réseaux, l'équilibre financier des plans d'investissements ou de la RATP : ils peuvent dans ce cas nécessiter un partage plus approfondi entre l'autorité organisatrice et le (ou les) opérateur(s)
- enfin, la forte croissance des besoins d'investissements à financer sur l'ensemble des réseaux franciliens nécessite un usage optimisé des contributions du STIF, qui s'approche au plus près de la capacité qu'ont les opérateurs à réaliser les investissements qu'ils programment chaque année sur leurs réseaux

La gouvernance mise en place dans l'exécution du contrat 2012-2015 et de son annexe V-3 dudit contrat (Accord entre le STIF et la RATP sur la gouvernance du matériel roulant) a considérablement amélioré les échanges entre les parties concernant le Plan Quinquennal d'Investissement (PQI). Le présent contrat s'attachera à poursuivre et améliorer la gouvernance mise en place sur la période contractuelle 2012-2015.

Les chapitres suivants, après avoir rappelé le régime des biens, définissent à cet effet :

- les principes de gouvernance des investissements nécessaires pour l'exécution du service de référence défini par le contrat, ainsi que pour les obligations spécifiques de la RATP, tant en matière de gestion de l'infrastructure et que de continuité du service aux voyageurs
- les obligations de la RATP relatives aux biens
- la gouvernance du suivi du Plan Quinquennal des Investissements de ce contrat (PQI)

article 70 - Rôle du STIF dans la définition des investissements

Le STIF définit, en concertation avec les maîtres d'ouvrages et opérateurs de transports, le service à apporter aux voyageurs sur les réseaux franciliens :

- dans le Plan de Déplacement Urbain adopté par son Conseil en février 2011 pour la période 2011-2020
- dans les Schémas Directeurs de services aux voyageurs qui s'adressent aux maîtres d'ouvrages des équipements assurant le service de transport en Ile-de-France et aux opérateurs de transports :
 - o le schéma directeur définissant la politique de services pour l'information des voyageurs sur tous les lieux du transport (gares, matériels roulants, pôles d'échanges multimodaux...), adopté par le Conseil du STIF en juin 2007, auquel est associée une charte des supports et contenus d'information adoptée par le Conseil du STIF en décembre 2009 et le cahier des prescriptions pour la conception de la cartographie voyageurs en Ile-de-France V2.0 de Juin 2015.
 - o le schéma directeur de l'accessibilité des réseaux de transports publics (adopté par le Conseil du STIF en février 2008), puis le Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda Programmé d'Accessibilité (SDA-AD'AP) adopté par le Conseil du STIF en juillet 2015)
 - o le schéma directeur du matériel roulant RER, adopté par le Conseil du STIF en juillet 2009
 - o le schéma directeur du matériel roulant Métro (adopté par le conseil du STIF de décembre 2013)
 - o les schémas directeurs sur le développement de l'intermodalité dans les pôles d'échanges, à travers la politique d'aménagement des pôles figurant au PDU et des différents équipements assurant l'accès aux gares (schéma directeur des Parcs Relais adopté par le Conseil du STIF en

octobre 2008, schéma directeur des parcs à vélos aux gares et stations d'Ile-de-France adopté en février 2011, schéma directeur des gares routières adopté en avril 2009)

- o les schémas directeurs RER, en coopération avec les opérateurs de ces lignes (SD RER A adopté par le Conseil du STIF en juin 2012, et SD RER B Sud adopté par le Conseil du STIF en juillet 2013). Leur objectif est d'améliorer l'exploitation et le service aux voyageurs notamment en termes de ponctualité, par des mesures d'exploitation, de restructuration de l'offre, et des investissements pour l'amélioration des infrastructures, des matériels roulants et de l'intermodalité aux gares et de l'information voyageurs.
- dans le protocole de gouvernance du matériel roulant qui figure à l'annexe V.3 (prescriptions fonctionnelles, livrées...).

Le contenu du service à apporter quotidiennement aux voyageurs par la RATP est décliné plus précisément dans les chapitres II et IV du titre II sur le service et l'offre commandés par le STIF.

La mise en œuvre de ce service de référence nécessite d'une part, des modalités d'exploitation adaptées mises en place par la RATP, d'autre part que les politiques de services définies par le STIF soient mises en œuvre par la RATP. En terme de programmation et de mise en œuvre des investissements, cela doit notamment se traduire par :

- la réalisation des investissements du PQI qui sont nécessaires aussi bien au maintien en l'état et au renouvellement des biens, qu'à l'amélioration ou le développement des services aux voyageurs
- l'intégration, par la RATP, des politiques de services du STIF dans la définition des investissements et dans l'élaboration de perspectives programmatiques pluriannuelles.

Le STIF veille notamment à la cohérence des projets d'investissements présentés par la RATP avec les politiques de services aux voyageurs qu'il a définies dans le PDU régional, dans les schémas directeurs de services aux voyageurs et dans le présent contrat. Il veille en outre à la mise en œuvre, par la RATP, des investissements inscrits au PQI selon les principes définis dans l'article 82 -. Il ne se substitue pas à la RATP dans ce qui relève de son champ de compétence et de ses responsabilités.

article 71 - **Rôle de la RATP dans la définition des investissements**

La RATP concourt au maintien et au développement des biens nécessaires à l'exécution du service de transports de voyageurs définis par le contrat et pour remplir les obligations spécifiques que lui a confiées la loi concernant la gestion des infrastructures.

La RATP s'engage à établir les perspectives pluriannuelles d'investissements et à mettre en œuvre le Plan Quinquennal d'Investissement du contrat.

La RATP s'engage à tenir compte des principaux objectifs suivants:

- satisfaire ses obligations en matière de gestion d'infrastructures, garantir l'entretien, le maintien en état, la performance et le renouvellement des biens affectés à l'exploitation, et assurer la sécurité des voyageurs, en conformité avec les réglementations en vigueur
- améliorer la régularité et la qualité du service offert aux voyageurs.

La RATP élabore et présente au STIF un plan d'investissements à réaliser au cours du contrat, permettant d'atteindre ces objectifs et la mise en œuvre des politiques de service définies par le STIF.

Les investissements à définir pour la mise en œuvre du programme de modernisation de la billettique sont élaborés et mis à jour dans un cadre communautaire avec l'ensemble des transporteurs et le STIF.

article 72 - **Éléments constitutifs du PQI**

Le Plan Quinquennal d'Investissement (PQI) est traduit dans les annexes V-1 et V-2 :

- l'annexe V-1 constitue le « PQI financier » traduit par sous-catégorie selon les établissements GI/OT et par schéma directeur,
- l'annexe V-2 constitue le « PQI physico-financier » traduit par catégorie et par schéma directeur. Cette annexe assure le lien entre les prévisions financières du plan d'investissement et sa traduction physique en unités d'œuvres, de façon à en apprécier l'avancement physique (article 72-2 -).

Le plan d'investissement de la RATP (PQI) est décomposé en 8 Schémas Directeurs organisés de la façon suivante :

- chaque Schéma Directeur est décliné en plusieurs Sous-Schémas Directeurs,
- chaque Sous-Schéma directeur est composé de Catégories d'Investissements,

- chaque Catégorie d'Investissement est soit une Opération d'Investissement, soit une somme d'Opérations d'Investissement (une Opération d'Investissement correspond à un Dossier de Décision d'Investissement (DDI), à venir ou déjà décidé),
- chaque Catégorie d'Investissement est décomposée en Sous-Catégories d'Investissement en fonction de l'établissement GI/OT et en fonction du Type d'Investissement,
-

Le PQI regroupe plusieurs Types d'Investissement définis pour chaque Sous-Catégorie d'Investissement :

- la Sous-Catégorie correspond à une ou plusieurs Opérations subventionnées (partiellement ou totalement par le STIF ou un organisme tiers),
- la Sous-Catégorie correspond à une enveloppe d'opérations récurrentes dépensées sur fonds propres,
- la Sous-Catégorie correspond à un ou des grands projets dépensés sur fonds propres.

Les ajouts d'opérations sont traités dans l'article 79-2 -.

article 72-1 - **Dispositions particulières aux matériels roulants**

La transition énergétique du Matériel Roulant Bus

La transition énergétique est l'un des enjeux du PQI sur le volet Matériel Roulant Bus.

Dans la continuité des démarches expérimentales mises en œuvre dans le cadre du Contrat 2012-2015, et suite à la délibération du Conseil du STIF du 11 décembre 2013 qui a décidé « d'engager les actions permettant la transition du parc de l'Ile-de-France vers des matériels tout électrique et des matériels de la filière GNV Bio Gaz », la transition énergétique du parc s'accélère au travers d'un programme d'investissements ambitieux pour la période 2016-2020 fondé sur :

- la poursuite des expérimentations de véhicules « propres » ;
- le fort développement des matériels de la filière GNV ainsi que le passage de la technologie hybride à la technologie tout électrique à partir de 2019 ;
- la fourniture d'un gaz certifié Bio dans le cadre des relations liant la RATP et son (ses) fournisseur(s) ;
- une accélération du renouvellement à partir de 2019 afin de remplacer les véhicules les plus polluants par des matériels tout électrique et de la filière GNV Bio Gaz ;
- les travaux d'adaptation des centres bus et des réseaux de fourniture de l'énergie nécessaires aux nouveaux matériels roulants.

L'objectif de ce programme est de disposer, à horizon 2025, d'un parc d'autobus constitué à 100% de véhicules électriques ou au gaz naturel.

Par ailleurs, il est rappelé que, dans sa rédaction issue de la loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, l'article L. 224-8 du code de l'environnement prévoit que :

« L'Etat, ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements, le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la métropole de Lyon, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement un parc de plus de vingt autobus et autocars pour assurer des services de transport public de personnes réguliers ou à la demande, acquièrent ou utilisent lors du renouvellement du parc, dans la proportion minimale de 50 % de ce renouvellement à partir du 1er janvier 2020 puis en totalité à partir du 1er janvier 2025, des autobus et des autocars à faibles émissions définis en référence à des critères fixés par décret selon les usages desdits véhicules, les territoires dans lesquels ils circulent et les capacités locales d'approvisionnement en sources d'énergie. La proportion minimale de 50 % de ce renouvellement s'applique dès le 1er janvier 2018 aux services dont la Régie autonome des transports parisiens a été chargée avant le 3 décembre 2009 en application de l'article L. 2142-1 du code des transports. »

Les principes de gouvernance du matériel roulant

Des premiers principes de gouvernance du matériel roulant ont été déterminés dans l'accord signé le 7 juin 2012 en application du décret n° 2011-320 en date du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la RATP et aux transferts patrimoniaux et annexé au Contrat 2012-2015.

Les parties conviennent de réviser cet accord de gouvernance du matériel roulant avant le 30 juin 2016, en vue d'annexer un nouvel accord au présent Contrat. D'ici cette date, les parties conviennent d'annexer au Contrat, l'accord du 7 juin 2012 annexé au Contrat 2012-2015. Les principes de gouvernance du matériel roulant de ce nouvel accord annexés au Contrat, se substitueront à l'accord du 7 juin 2012, qui sera alors caduque.

article 72-2 - **Suivi de l'avancement physique du PQI**

Le STIF souhaite porter une attention particulière au suivi de l'avancement physique du PQI, plus particulièrement pour les investissements stratégiques pour l'offre de transport et le service aux voyageurs, ainsi que pour les autres investissements significatifs du PQI en termes de montants financiers.

Le suivi de ces investissements fera l'objet d'une mise jour régulière de leur réalisation et de leur prévision de réalisation par année. Pour cela, le suivi financier sera complété par un suivi physique traduit en unités d'œuvres. Ces unités d'œuvre « objectif » seront mises à jour selon la même périodicité que la programmation financière par année du CSPQI, sur la base des réalisations constatées et des nouvelles prévisions effectuées par la RATP pour les années du contrat restant à exécuter. La mise en place de ce suivi physique ne se substituera pas, et pourra compléter le cas échéant, les informations plus détaillées pouvant être transmises par la RATP dans le cadre du suivi des conventions et des dispositions relatives à la gouvernance du matériel roulant figurant en annexe V-3, ou des comités de programme du contrat.

Ce suivi physique est traduit, en lien avec le suivi financier conformément à l'annexe V-2 « PQI physico-financier ». Cette annexe pourra être améliorée, modifiée en cours d'exécution du contrat d'un commun accord entre les parties.

Le reporting financier (dépenses et ressources pour chaque année du contrat) est réactualisé à la maille Catégorie et Sous-Catégorie. Le reporting physique (par unités d'œuvre) et les commentaires sont réactualisés à la maille Catégorie

Par ailleurs, pour les Catégories correspondant à une Opération d'Investissement lancée, il sera précisé en plus des informations définies ci-dessus :

- leur montant financier réalisé avant 2016
- leur montant financier prévisionnel post 2020
- leur coût objectif (EAT : Estimé A Terminaison) initial et actualisé.

Les investissements dont le suivi financier sera associé à un suivi physique détaillé par unités d'œuvres sont les suivants :

- les investissements subventionnés par des conventions avec le STIF (renouvellement et développement des parcs de matériels roulants bus et ferroviaires, dispositifs d'information voyageurs, de télébillétique, aménagement des espaces, expérimentations...)
- les investissements ayant un impact directement visible sur le service offert aux voyageurs
- les investissements de création des centres bus et ateliers ferroviaires, d'extension de leur capacité et de leur adaptation à la transition énergétique des parcs de véhicules
- les opérations inscrites aux schémas directeurs des RER A et B Sud
- pour les autres investissements la RATP fournira des unités d'œuvres pour :
- les opérations dont l'EAT est supérieur à 20M€
- les catégories prévues d'être traduites en unités d'œuvre dans l'annexe V-2

Pour les investissements inférieurs à 20M€ le STIF se réserve le droit de solliciter des informations complémentaires sur les investissements réalisés dans le cadre du contrat.

Pour les catégories d'investissements portant sur des interventions récurrentes financées en fonds propres, pour lesquelles un suivi en unités d'œuvres n'est pas opérant, la RATP fournira au STIF en comité de programme des éléments étayant leur contenu et leur avancement (notamment sur les BIV bus, les équipements embarqués à bord, la modernisation des gares et stations).

Si le montant affecté à l'une de ces catégories venait à connaître des variations supérieures à 30% de son volume prévisionnel sur la période contractuelle ou supérieure à un seuil de 10M€ la RATP informerait le STIF des raisons de cette variation.

Les unités d'œuvres seront complétées dans l'annexe V-2 pour :

- les catégories du PQI initial
- toute nouvelle catégorie ajoutée au PQI au cours de son exécution (en conformité avec les principes de gouvernance du contrat)
- toute autre catégorie dont le suivi en unités d'œuvres aura été décidé d'un commun accord STIF/RATP

Le suivi des unités d'œuvre sera communiqué par la RATP à chaque comité de programme préalable au CSPQI.

Le suivi par unités d'œuvre des investissements dont la mise en place n'est pas opérationnelle à la signature du contrat devra être mis en œuvre d'ici le premier trimestre 2017 maximum. Le STIF et la RATP feront des points intermédiaires sur la mise en place et les adaptations éventuellement nécessaires de ce nouveau dispositif (en janvier 2016, septembre 2016 et janvier 2017).

Chapitre II - **REGIME DES BIENS**

article 73 - **Nature juridique et périmètre des biens**

Le code des transports définit, dans ses articles L 2142-8 à L 2142-11, cinq catégories de biens dotées de régimes juridiques distincts :

- les infrastructures métro et RER relevant des dispositions de l'article L.2142-3 et L 2142-10 du code des transports, qui ont été transférées en pleine propriété au gestionnaire d'infrastructure RATP par application de l'article L 2142-10 du code des transports et des dispositions du décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la RATP et aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, le STIF et la RATP
- les infrastructures tramway et BSP, dont le régime a été déterminée dans l'accord conclu entre le STIF et la RATP le 21 septembre 2012 figurant en annexe V-4.
- les autres biens visés à l'article L.2142-9 du code des transports (biens de reprise), affectés à l'exploitation du service de référence.
- les biens définis par l'article L 2142-8, constitués de l'ensemble des matériels roulants et des matériels d'entretien des matériels roulants, ainsi que les biens de même nature que la RATP serait amenée à réaliser ou à acquérir postérieurement à l'entrée en vigueur du présent contrat ou qui lui seraient confiés par le STIF ou un tiers (biens de retour).
- les biens propres de la RATP, tels que déterminés par l'article L 2142-11

L'ensemble de ces biens concourt à l'exécution des missions confiées par le STIF à la RATP au titre du présent contrat.

Les biens, matériels et équipements affectés à l'exécution du service mis en œuvre par la RATP sont, pour l'essentiel, le matériel roulant routier et ferroviaire, les équipements d'exploitation, les stations et les gares, l'infrastructure de transport, les centres bus et les bâtiments nécessaires au fonctionnement de la RATP. Les biens appartenant à la RATP ou mis à sa disposition lui permettent de réaliser le service commandé par le STIF, et de satisfaire aux objectifs de performance et de qualité de service définis par le présent contrat.

Toute utilisation des biens autres que les biens propres et le matériel roulant visé à l'alinéa suivant pour des missions étrangères à l'exécution des missions de service de transport public de voyageurs défini par le présent contrat nécessite l'accord préalable du STIF, dans des conditions définies par avenant le cas échéant. Cet avenant précisera notamment les modalités d'indemnisation du STIF au titre de l'utilisation des biens financés par le contrat pour des activités exclues du champ du contrat et de remboursement du STIF en cas de destruction partielle ou totale des biens dont il est propriétaire.

article 74 - **Description des biens affectés à l'exécution du présent contrat**

La liste des biens constitutifs de l'infrastructure transférés du STIF à la RATP a été publiée dans l'arrêté conjoint des ministres chargés des transports, de l'économie, du budget et du domaine du 13 décembre 2011 portant approbation de listes de biens établies en application de l'article 9 du décret no 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la RATP et aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP.

Conformément à l'article 1^{er} du décret n°2011-320 du 23 mars 2011, la RATP « tient à jour la liste des lignes du réseau dont elle est gestionnaire et la met à disposition du STIF. Cette liste précise les caractéristiques principales, les performances offertes et les niveaux d'équipement de sécurité de chacune des lignes concernées ».

La RATP fournit au STIF un inventaire physique des biens pour les catégories suivantes:

- matériels roulants ferrés
- matériels roulants bus

Par ailleurs, la RATP s'engage à mettre en place d'ici mars 2020 un inventaire physique, en lien avec l'inventaire comptable pour l'intégralité des biens de retour et de reprise liés aux Bus.

Cet inventaire physique des biens affectés à l'exécution du présent contrat indique la valorisation des biens concernés, en lien avec l'inventaire comptable. Il est annuellement mis à jour et communiqué au STIF sous la forme d'un fichier informatique exploitable. Les annexes présentent le contenu des inventaires fournis par la RATP.

article 75 - **Maîtrise du foncier des infrastructures Métro et RER, ainsi que tramway et TCSP**

Conformément aux dispositions de l'article L.1241-4 (alinéa 2), de l'article 19 du décret n°2011-320 du 23 mars 2011 et de la convention de co-maîtrise d'ouvrage qui sera conclue entre le STIF et la RATP pour chaque opération, la RATP sera propriétaire des biens réalisés dans le cadre des opérations d'aménagement, d'extension ou de prolongements directs, dépendant ou accessoires, des infrastructures métro et RER affectées à l'exploitation. Selon qu'il est décidé et qu'il est possible, dans le cadre de ces opérations, d'acquérir le foncier ou tréfonds sur ou dans lesquels sont construits ces biens, la RATP en deviendra acquéreur. Dans le cas contraire, la RATP deviendra bénéficiaire de l'autorisation d'occuper le foncier ou tréfonds, quel que soit la forme et le régime de cette autorisation.

Le régime de la maîtrise foncière des infrastructures tramway et TCSP est déterminé dans l'accord conclu entre le STIF et la RATP le 21 septembre 2012.

Chapitre III - **OBLIGATIONS RELATIVES AUX BIENS**

article 76 - **Généralités**

Les investissements concernés par le présent chapitre recouvrent les opérations de renouvellement, de mise aux normes, de réhabilitation et d'acquisition :

- des biens constitutifs de l'infrastructure des réseaux de métro et de RER tels que définis à l'article L 2142-3 du code des transports : l'aménagement, l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure, garantissant à tout moment le maintien des conditions de sécurité, d'interopérabilité et de continuité du service public, et permettant l'amélioration du service aux voyageurs ;
- des biens permettant la réalisation de l'offre de transport, la mise en œuvre du service de référence défini par le contrat, la garantie de sa continuité, ainsi que, plus généralement, l'amélioration du service aux voyageurs.
-

article 77 - **Entretien, maintien en état et renouvellement des biens affectés à l'exploitation**

La RATP assure la responsabilité pleine et entière de l'application des réglementations en vigueur relatives aux biens dont elle est propriétaire), affectataire ou qui sont mis à sa disposition.

Dans le cadre du présent contrat, la RATP a une obligation générale d'entretien et de maintien en l'état des biens affectés à l'exploitation. Elle assure notamment la surveillance et l'entretien régulier des biens définis à l'article 74 - , dépannages et mesures nécessaires au fonctionnement du réseau et à la sécurité de l'ensemble des plates-formes, ouvrages d'art, voies, quais, réseaux, installations et bâtiments techniques s'y rattachant.

Les travaux d'entretien et de renouvellement comprennent toutes les opérations qui sont nécessaires pour assurer en permanence la continuité du service, et pour éviter un vieillissement anormal des biens. La RATP présente annuellement ses schémas directeurs de maintenance du matériel roulant dont le STIF est propriétaire.

article 77-1 - **Entretien et maintenance**

Les travaux d'entretien et de maintenance entrant dans le cadre du présent contrat comprennent l'ensemble des opérations permettant de maintenir en état de fonctionnement nominal des matériels, équipements et installations fixes, de préserver leur niveau de performance et d'en assurer la pérennité. Tous les équipements, notamment hydrauliques, mécaniques, thermiques, électriques, électroniques, informatiques sont entretenus et maintenus en état de fonctionnement sous la responsabilité de la RATP.

La RATP planifie et exécute la maintenance et entretien de façon à obtenir pour chaque équipement une longévité au moins égale à la durée de vie moyenne indiquée par son constructeur, et à conserver les performances initiales dudit équipement. La maintenance des matériels roulants et des équipements mécaniques fait l'objet d'un plan de maintenance.

La RATP met en œuvre dans ce but un plan de maintenance permettant notamment de déceler et prévenir, à l'aide des mesures appropriées à chaque équipement, les usures excessives et autres dégradations avant qu'elles ne provoquent sa défaillance.

Afin de préparer la mise en œuvre de l'article 15 prévoyant un constat contradictoire de l'état des biens mentionnés à l'article 13 du décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la RATP et aux transferts patrimoniaux, au plus tard 24 mois avant les dates de remise de ces biens, la RATP transmet en début et en fin de contrat l'ensemble des rapports d'audits techniques et l'ensemble des plans de maintenance de chacun des biens faisant l'objet d'un droit de retour au profit du

STIF. Le silence du STIF, passé un délai de 3 mois, vaudra acceptation des conclusions de ces audits et plan de maintenance.

article 77-2 - **Renouvellement et rénovation**

Les travaux de renouvellement et de rénovation comprennent toutes les opérations qui consistent à réhabiliter ou à remplacer par un bien neuf, les biens devenus impropres à l'usage pour lequel ils ont été conçus (coût de maintenance élevé, présomption de panne, disponibilité insuffisante, matériel obsolète...).

Par renouvellement, il est entendu le remplacement d'un bien par un autre pouvant être différent de celui abandonné, mais de même destination et de potentiel de performance au moins équivalent.

Par rénovation il est entendu la restitution des fonctionnalités et des performances d'origine d'un bien devenus impropres à l'usage pour lequel il a été acquis (en raison d'un coût de maintenance élevé, de présomption de panne, d'une disponibilité insuffisante ou d'une obsolescence...) et/ou la prolongation de sa durée de vie ;

Ces opérations de remplacement ou de réhabilitation sont réalisées de façon à garantir les niveaux de performance des biens, notamment leur durée d'utilisation, compte tenu de l'évolution technique et technologique.

Les opérations lourdes de rénovation ou de renouvellement font l'objet d'une information préalable du STIF.

article 78 - **Les opérations de création de centres bus**

Le développement de l'offre bus en Ile-de-France, la modernisation des lignes existantes, la restructuration de certaines parties du réseau (par exemple à Paris, ou en lien avec les projets du Nouveau Grand Paris), et la transformation technologique du parc bus en vue de la dédiésélisation sont autant de projets dont la mise en œuvre impose une adaptation et dans certains cas une extension des capacités de remisage des véhicules.

Les parties sont conscientes de l'importance stratégique de l'évolution des sites de maintenance et de remisage des bus, et un comité de suivi ad hoc se réunira au moins deux fois par an.

Par ailleurs, les parties conviennent d'un suivi spécifique des opérations ayant pour objet le financement, en tout ou en partie, de la construction, l'aménagement ou l'acquisition d'un nouvel Centre-Bus, compte-tenu des enjeux d'exploitation, financiers, de qualité de service, d'insertion et de qualité urbaine qu'ils portent, et compte tenu de la complexité des opérations en cause.

article 78-1 - **Etudes d'opportunité**

L'identification d'un site potentiel peut être faite à l'initiative du STIF ou de la RATP. Les parties conviennent d'un commun accord d'engager des études d'opportunité de façon à définir les grands enjeux et les équilibres d'une éventuelle opération. Ces études débouchent sur une faisabilité contenant des volumes, un bilan prévisionnel, les gains en matière d'exploitation ou de maintenance, des alternatives et les montages juridiques envisageables à ce stade. Ces études ne mentionnent pas les partenaires potentiels non encore choisis (architecte, constructeur, ...). Pour réaliser ces études, la RATP effectue, sous sa responsabilité, toutes démarches de nature à lui permettre d'apprécier la faisabilité de l'opération (consultation de juristes, de promoteurs/investisseurs, négociation et signature de protocoles d'intention non contraignants, relations avec les collectivités locales...).

Ce dossier d'opportunité est présenté au STIF, pour avis. Le STIF se prononce sur cette opportunité dans un délai de 3 mois à compter de la réception du dossier d'opportunité complet. Passé ce délai, l'accord est réputé tacite.

article 78-2 - **Montage du projet**

Une fois l'avis favorable du STIF obtenu, la RATP poursuit les études, en intégrant le plus possible les orientations complémentaires qui auraient été validées avec le STIF. La RATP présente alors la programmation revue pour le centre bus.

Cette étape consiste dans la finalisation administrative et financière du projet, notamment en ce qui concerne les permis de construire, les partenariats, les montages juridiques et financiers.

Au terme de cette étape, une fois les autorisations administratives obtenues et les partenariats bouclés, la RATP présente le projet définitif, son montage juridique et financier, les partenariats retenus et le planning prévisionnel. Les principes programmatiques, juridiques et économiques sont décrits dans un protocole signé entre la RATP et le STIF, qui précise également les modalités de la reprise du bien.

La RATP engage alors toutes démarches en vue d'aboutir à la réalisation de l'opération.

article 78-3 - **Sort des biens**

Les nouveaux centres bus visés par cet article sont considérés comme des biens de reprise, en application du décret n°2011-320 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et aux transferts patrimoniaux entre l'État, le Syndicat des transports d'Île-de-France et la RATP. Les dispositions dudit décret, notamment ses articles 16, 17 et 18, leur sont applicables.

article 78-4 - **Fongibilité avec les autres opérations du PQI**

Le report des éventuels fonds propres prévus sur les opérations visées par le présent article sur d'autres opérations du PQI ne pourra se faire qu'après accord du STIF, validé en comité de suivi du PQI.

Chapitre IV - **PRINCIPES DE GOUVERNANCE DU PQI**

article 79 - **Programmation des investissements**

Les parties conviennent de traiter l'ensemble des biens dans un programme quinquennal d'investissement unique, dont la construction et la gouvernance respectent les obligations de chacune des parties.

La RATP a notamment des responsabilités particulières du fait de sa mission de gestionnaire d'infrastructures. Elle les met en œuvre dans la programmation et dans l'exécution du PQI pour sa partie relative aux biens du GI, dont le financement est assuré par le présent contrat. Ces responsabilités particulières ne font pas obstacle à l'exécution des missions du STIF en matière d'analyse et de suivi des investissements associés.

Pour ce qui concerne les matériels roulants et les matériels d'entretien associés, le STIF et la RATP ont déterminé le rôle de chacune des parties sur ces biens dans un accord de gouvernance qui figure à l'annexe V-3.

Les projets issus du CPER et du CPRD font l'objet d'une ou de plusieurs conventions de financement, induisant une gouvernance *ad hoc*.

Au global, la gouvernance du PQI a pour objectif de donner un cadre d'ensemble au suivi des investissements, sans porter atteinte aux spécificités légales ou conventionnelles des différentes catégories de biens.

Le PQI revêt, en raison de la nature des informations qu'il contient, un caractère confidentiel.

article 79-1 - **Programmation quinquennale des investissements**

Le Plan Quinquennal d'Investissements à réaliser au cours du présent contrat (PQI) est élaboré par la RATP dans le respect des objectifs et des orientations des parties. Il est annexé au présent contrat.

Cette programmation tient plus particulièrement compte :

- de la nécessité de garantir l'entretien, le maintien en état, la performance et le renouvellement des biens, et d'assurer la sécurité des voyageurs, dans le respect des réglementations en vigueur
- de la nécessité d'améliorer le service aux voyageurs dans les meilleurs délais
- de la nécessaire harmonisation des calendriers des différentes opérations d'investissement à réaliser dans les mêmes lieux du transport, afin de minimiser l'impact des travaux sur les dessertes et les flux de voyageurs
- des équilibres financiers et de leur évolution

Le PQI est présenté sous la forme d'un tableau pluriannuel d'investissements annexé au contrat, présentant les investissements regroupés en 8 Schémas Directeurs RATP, déclinés par sous-schémas directeurs, puis catégories (opérations ou regroupements fonctionnels d'opérations de même nature), et qui sont classés selon les modalités de financement prévues. Pour ces investissements, sont précisés, en fonction de leur niveau de granulométrie dans le tableau du PQI :

- leur montant annuel par type d'investissement dans la maquette contractuelle (valeur de référence) tel que défini dans l'article 72 -
- leur affectation GI/OT dans l'annexe V-1

- et pour les investissements faisant l'objet d'un suivi physique par unités d'œuvre (article 72-2 -
- leur degré de maturité, mis à jour à date (lancé, étude, prospect) lorsqu'il s'agit d'une opération,
- pour les opérations lancées leur EAT, mis à jour à date, leur montant financier réalisé avant 2016 et leur montant financier prévisionnel restant au-delà de l'échéance de 2020 du contrat, mis à jour à date
- leur avancement physique sous forme d'unité d'œuvre (valeur de référence « objectif ou hypothèse » de la maquette, et valeur du « réalisé »), mis à jour à date
- Les éléments ci-dessus sont systématiquement renseignés pour chaque convention de financement signée ou en cours de négociation.
- Le niveau d'information à renseigner à chaque CSPQI est défini dans les annexes V-1 et V-2.

article 79-2 - Actualisation du PQI et perspectives d'investissements sur le plus long terme

La RATP met à jour annuellement ses perspectives pluriannuelles au-delà du contrat pour les investissements engagés ou en cours d'exécution sur la période contractuelle.

article 79-3 - Traitement des opérations complémentaires au PQI initial

La RATP peut être amenée à présenter au STIF une demande de modification du PQI. Dans ce cas elle présentera au STIF, les opérations qui rentrent dans l'une ou l'autre des catégories suivantes :

- Opération de nature à augmenter significativement les volumes financiers des opérations récurrentes,
- Opération susceptibles de modifier significativement et durablement le service aux voyageurs sur la durée du contrat ou au-delà,
- Opérations ayant un coût Estimé A Terminaison (EAT) évalué à plus de 5 M€

Ces demandes d'ajout d'opérations seront motivées par un dossier explicitant :

- l'opportunité et les éléments potentiellement déclencheurs de ces investissements
- l'impact sur l'évolution du service aux voyageurs, leur efficacité potentielle et les fonctionnalités nouvelles développées,
- une appréciation des principaux bénéfices attendus, quantifiable quand cela est possible (en termes par exemple de ponctualité, production ou robustesse de l'offre, qualité de service, coûts de fonctionnement). Lorsque l'investissement proposé est susceptible d'améliorer les résultats d'un indicateur contractuel, l'évolution maximale espérée de l'indicateur sera indiquée
- le cas échéant, les conséquences éventuelles de l'investissement présenté sur la nécessité de réaliser d'autres investissements connexes, ou sur les échéances des investissements du PQI
- le calendrier envisagé pour la réalisation physique de l'investissement (principales phases d'études et de travaux)
- l'impact financier envisagé sur le PQI et sur ses deux composantes GI/OT, et les mesures à prendre, le cas échéant, pour financer ces investissements

La RATP transmet les documents ou informations relatifs à ces investissements au plus tard dans un délai de 15 jours ouvrés en amont du comité de programme en charge de son instruction.

Pour chaque nouvelle Catégorie introduite dans l'outil de reporting, une description de la Catégorie, ainsi que la liste des principaux livrables avec leurs dates associées seront précisées. Ce livrable réactualisé sera communiqué par la RATP à chaque Comité Programme préalable au CSPQI.

Le STIF se réserve le droit, pour se prononcer en CSPQI, de solliciter la communication de documents ou informations supplémentaires, une ou des réunions ad'hoc suite aux premiers éléments présentés par la RATP, notamment sur le contenu plus détaillé de l'investissement et sur son impact financier.

Les éléments qui auront été exposés suite à ces différents échanges permettront au Comité de Suivi du PQI de se prononcer sur la demande d'ajout de l'investissement au PQI et sur ses conséquences.

Quand, des compléments d'équipement destinés à la sécurité des personnes doivent être mis en place sur le réseau RATP, ils ont alors un caractère incontournable, et sont intégrés à la programmation des investissements.

article 80 - **Engagement de la RATP pour la réalisation des investissements du PQI**

Le Programme Quinquennal d'Investissement étant équilibré en emplois/ressources, sa réalisation fait l'objet d'un engagement de la RATP dans le cadre du présent contrat :

- la RATP réalise les investissements du PQI dans les délais du contrat et met à jour leur suivi par schéma directeur, en conformité avec les principes de gouvernance définis dans le présent chapitre...
- elle investit, sur la durée du contrat, l'intégralité de la capacité d'autofinancement prévisionnelle dégagée par le contrat, pour la mise en œuvre et l'amélioration des services de transport exploitées par la RATP en Ile-de-France
- elle met à jour les informations descriptives des investissements inscrits au PQI et réalisés à chaque comité de suivi par schéma directeur, conformément au dispositif de suivi décrit dans l'article 82 -. Elle alerte le STIF des éventuels retards d'investissements impactant significativement le service aux voyageurs ou son évolution programmée

Dans le cas où la capacité d'autofinancement réelle est supérieure à la capacité d'autofinancement prévisionnelle, la RATP s'engage à affecter au moins 25% de l'écart constaté au financement d'investissement en matière de transport au profit des usagers et des collectivités locales. Ces investissements et leur gouvernance seront définis conjointement par le STIF et la RATP, lors du Comité de suivi du PQI suivant le constat. Le cas échéant, le PQI pourra être mis à jour en conséquence.

article 81 - **Financement du PQI**

Le financement du PQI repose sur :

- la capacité d'autofinancement dégagée par la RATP, dont une des composantes est la contribution annuelle C2 versée annuellement par le STIF à la RATP selon les modalités décrites dans l'article 81-3
- des subventions du STIF, qui sont engagées par le STIF sous réserve d'un dossier technique complet et documenté présenté par la RATP dans un délai raisonnable, permettant une instruction approfondie et la validation du STIF, et d'une décision favorable de ses instances délibérantes. Ces subventions sont affectées le cas échéant à GI ou OT, selon la nature des biens relatifs à ces investissements
- les subventions d'autres organismes programmées par la RATP conformément à sa maquette financière
- toute autre ressource d'investissement perçue par la RATP au titre de ses activités en Ile de France.

Les hypothèses de construction du PQI relatives aux subventions prennent en compte :

- le principe d'un subventionnement des acquisitions de matériels roulants bus à hauteur de 10% en cas de renouvellement, à hauteur de 50% en cas de renouvellement pour la matériel roulant ferroviaire et de 100% en cas d'extension du réseau ou de développement de l'offre
- les subventions des opérations coups partis qui ont déjà été engagées avant 2016 et qui seront consommées sur la période 2016-2020, d'après la programmation faite par la RATP dans le PQI

L'exécution des investissements nécessitant l'engagement de nouvelles subventions du STIF nécessite l'examen préalable et le dépôt d'un dossier de demande de subvention, une convention avec le STIF, et sa notification par le STIF. Les conventions permettant d'engager les subventions préciseront les engagements de la RATP et du STIF pour la réalisation de ces investissements associés à des subventions, plus particulièrement:

- le contenu fonctionnel et physique des investissements
- leur déploiement envisagé sur les réseaux (nombre par lignes ou stations/gares...)
- leur EAT
- le calendrier prévisionnel des appels de fonds
- la maîtrise d'ouvrage
- les modalités de financement
- le calendrier « objectif » des déploiements (par grandes phases)
- les subventions attribuées par le STIF et leurs modalités de gestion
- les modalités de suivi (physique et financier) de ces investissements
- les données à communiquer au STIF et les modalités de contrôle de la réalisation de ces investissements en relation avec le suivi du PQI
- l'estimation du taux de rentabilité interne de l'investissement, expliquant notamment les différents types de dépenses à engager et les produits attendus, leur affectation GI/OT

article 82 - **Suivi de la réalisation du PQI**

article 82-1 - **Instances de suivi des investissements**

Le suivi de la réalisation des investissements du PQI est régulièrement effectué dans le cadre de deux instances complémentaires :

- du Comité de Suivi du PQI dans son ensemble (CSPQI)
- de « comités de programmes » préalables au CSPQI

article 82-2 - **Le Comité de Suivi du PQI**

Le comité de suivi du PQI (CSPQI), coprésidé par le STIF et la RATP, a pour fonction :

- de suivre la réalisation financière et physique de l'ensemble des investissements du PQI (dont ceux du GI et ceux de l'OT)
- d'assurer le suivi financier du PQI, notamment en vue d'autoriser le redéploiement de l'utilisation de la capacité d'autofinancement sur des investissements nouveaux (sous réserve que les dossiers permettant d'évaluer ces choix aient été présentés préalablement par la RATP en comité de programme)
- de suivre la mise à jour du plan pluriannuel d'investissements mentionné dans l'article 79-2 -
- de se prononcer sur les demandes de la RATP ou du STIF d'ajout d'opérations par rapport au PQI initial
- de se prononcer sur les éventuelles modifications du formalisme du PQI tel qu'il est défini dans l'annexe V-2 « PQI physico-financier »

Les propositions d'ajout d'opérations et de modifications significatives du PQI contractuel initial annexé au contrat sont soumises à l'approbation préalable du CSPQI.

Le Comité de Suivi du PQI se réunit deux fois par an, en juin et décembre.

article 82-3 - **Informations et documents à fournir au comité de suivi du PQI (CSPQI)**

La RATP établit et transmet au STIF, au plus tard quinze jours avant la date du CSPQI :

- l'actualisation de son Plan Quinquennal d'Investissements (PQI) en emplois et en ressources, pour les années écoulées du contrat et :
 - o au CSPQI de juin la reprogrammation pour l'année en cours et les années restantes du contrat conformément à l'annexe V-2
 - o au CSPQI de décembre la prévision des investissements à réaliser pour l'année en cours et l'année suivante conformément à l'annexe V-2
- l'actualisation des informations physiques correspondantes relatives aux unités d'œuvre, selon les principes définis dans l'article 72-2 -
- les écarts une analyse commentée des écarts entre le PQI contractuel initial figurant en annexe du contrat et le PQI actualisé pour l'année n en cours
- une analyse commentée des écarts entre le PQI contractuel et le PQI actualisé pour l'année suivante et à titre d'information, une projection jusqu'à la dernière année du contrat
- la liste des investissements mis en service pour les investissements lancés avant le 1^{er} janvier de l'année n,
- le « PQI physico-financier » complété pour les opérations faisant l'objet d'une demande d'ajout
- le « PQI physico-financier » des opérations financées par des ressources supplémentaires à celles prévues initialement dans le contrat (CAF supplémentaires etc.)
- un état récapitulatif des informations échangées dans le cadre des comités de programme

Pour les opérations bénéficiant de subventions du STIF, la RATP communique au STIF ses échéanciers prévisionnels d'appels de fonds actualisés sur l'ensemble des subventions engagées en cours de gestion : en avril et octobre de chaque année pour les 3 mois prochains de l'année en cours, et une fois par an, à mi octobre de l'année n, pour les appels de fonds prévisionnels annuels de l'année n+1

-

article 82-4 - **Les comités de programmes**

Les comités de programmes se réunissent a minima 1 fois par semestre dans le mois précédant la tenue du CSPQI.

Les comités de programmes sont les suivants :

- Le comité « CP-INFRA », traitant des « infrastructures de transport, ouvrages d'art et des réseaux de métro et RER
- Le comité « CP-SYSTEMES DE TRANSPORT », traitant des systèmes de transport
- Le comité « CP-MR », traitant des matériels roulants bus et ferrés, conformément aux instances mises en place dans l'accord de gouvernance qui figure en annexe V-3
- le comité « CP-gares et station », traitant du plan de progrès des espaces (investissements de modernisation des gares et stations) : ce comité de programme permettra de retranscrire et partager la programmation des différents types d'investissements améliorant les espaces en gares et stations (état l'avancement des études et travaux en cours, et nature des interventions prévues par gare et par catégorie d'investissement : adaptation de l'aménagement, rénovation et équipements des espaces, déploiement de nouveaux services...).
- le comité « CP-BILLETIQUE », traitant de la vente et de la billettique
- le comité « CP-SERVICES », traitant des autres investissements du Schéma Directeur RATP des Espaces et Services aux Voyageurs (accueil, information voyageurs, propreté...)
- le comité « CP-SI », traitant des systèmes d'information et de télécom
- le comité « CP-CENTRES BUS » traitant des centres bus : ce comité de programme porte sur l'actualisation du schéma directeur du remisage, qui évalue à court et long termes les impacts sur la capacité des centres bus de l'ensemble des nouveaux besoins identifiés (renforts d'offre aux heures de pointes, projet d'exploitation de lignes en bus articulés, restructuration bus liés à des grands projets, projet de TCSP bus...). Un point d'avancement sur l'ensemble des investissements sur les centres bus à l'étude ou en travaux y est aussi fait.
- Le comité « CP-IMMO », traitant des autres investissements du Schéma Directeur RATP « Immobilier » (autres que centres bus)

Les comités de programmes ont pour rôle principal de partager les informations relatives aux investissements dont ils ont la charge, pour chaque sous schéma-directeur et catégorie. Pour chaque comité de programme l'ordre du jour sera a minima de :

- partager les informations sur les évolutions de l'exécution des investissements (physique et financière)
- partager et adapter le cas échéant le suivi physique de la réalisation des investissements qui permette notamment au STIF de mieux apprécier leur réalisation sur les réseaux (lignes, stations/gares) ou parcs de matériels ou d'équipements
- instruire les dossiers d'opportunité d'ajout d'opérations présentés par la RATP lorsqu'elle souhaite proposer au Comité de Suivi du PQI l'ajout d'une opération nouvelle au PQI selon les principes indiqués dans article 82-2 -, ou toute autre modification du PQI
- répondre à toute autre demande du STIF relative aux investissements prévus (complément d'informations, retour d'expérience)
- échanger sur les perspectives d'évolution et d'innovation
- partager les schémas directeurs de maintenance et la politique de maintien en état du patrimoine de la RATP conformément à article 77 -

Pour chacun de ces comités de programmes, des réunions complémentaires pourront être organisées autant que de besoin pour traiter une opération ou un sujet de manière plus approfondie.

article 82-5 - Informations et documents à fournir aux comités de programmes

La RATP établit et transmet au STIF au plus tard 15 jours avant la tenue des comités de programme :

- les dossiers d'opportunité d'ajout de nouvelles opérations qu'elle souhaiterait présenter, avec les informations et selon la démarche d'instruction qui sont précisés dans l'article 79-3 -
- La RATP établit et transmet au STIF a minima à la maille de la catégorie les informations suivantes :
- la mise à jour du PQI sur les aspects physique, financiers et calendaires par catégorie et sous catégorie
- l'analyse des principales évolutions constatées depuis le PQI contractuel et depuis le comité de programme précédent jusqu'à la fin du contrat (économies, surcouts, avance, retards etc.)
- un état des lieux de la réalisation des différents projets/catégories, leurs calendriers de réalisation par phase, leurs adaptations éventuelles, leur mise en œuvre physique (unités d'œuvres)
- l'apport d'informations qualitatives sur les investissements engagés : localisation des investissements sur le réseau etc.

- l'actualisation de la réalisation physique des catégories d'investissements du PQI selon les phases d'étude : les études en prospect permettant de définir l'objectif, le périmètre de l'investissement et les gains attendus, les études préliminaires nécessaires au montage des programmes et, dans certains cas, à l'obtention des subventions du STIF, les études de conception détaillée lancées après validation des études préliminaires, la phase de réalisation des travaux, la mise en service des investissements
- les modifications de projets proposées par la RATP
- les dossiers d'opportunité présentés par la RATP lorsqu'elle souhaite proposer au comité de suivi du PQI d'ajouter une opération au PQI ou toute autre modification du PQI dans les délais prévus ci-avant
- une analyse financière des évolutions par sous schéma directeur

Ces informations seront communiquées au STIF au plus tard 8 jours avant la tenue des comités de programme.

-

Le STIF se réserve le droit de solliciter la communication de documents ou informations supplémentaires

Quand la RATP identifie un risque de retard significatif sur un investissement impactant le service au voyageur ou la production de l'offre, elle propose au STIF, lors du comité de programme, suivant l'identification du risque :

- des mesures ou ajustements permettant de rattraper le retard constaté dans les meilleurs délais, et en privilégiant l'amélioration du service aux voyageurs,
- des mesures permettant d'atténuer les conséquences de ce retard sur l'investissement correspondant

article 82-6 - **Travaux relatifs aux biens affectés à l'exploitation**

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

- la liste des travaux prévus ayant une incidence significative sur la réalisation de l'offre contractuelle. Elle informe le STIF, en cours d'année, des ajustements significatifs du programme.
- pour les investissements à lancer l'année suivante, les impacts envisagés de la phase travaux sur le service de référence (durée, dates envisagées pour engager la phase travaux, impact potentiel sur l'offre commandée par le STIF) ;

La RATP met en œuvre, en amont et pendant la durée des travaux, les actions de concertation et de communication conformément à l'annexe I-A-7.

Elle s'efforce de mettre en œuvre des moyens de substitution appropriés pendant les travaux sans affecter l'équilibre général du contrat. Le cas échéant, si l'équilibre du contrat devait en être affecté, elle soumet un dossier d'opportunité au STIF, permettant à celui-ci de prendre les mesures les plus appropriées.

TITRE VI - REGIME FINANCIER

Chapitre I - LA REMUNERATION

Sauf mention contraire explicite, tous les montants du contrat et de ses avenants sont exprimés en euros HT 2015.

article 83 - **Principes généraux relatifs à la rémunération.**

La RATP exécute le service contractualisé défini par le présent contrat, aux conditions financières définies dans le présent Titre. Entreprise intégrée assurant des missions d'opérateur de transport et de gestionnaire d'infrastructure, elle perçoit les recettes directes (pour la part qui lui revient) et reçoit une contribution financière du STIF, au titre de l'exécution des obligations de service public qui lui sont imposées, laissant la possibilité de réaliser un bénéfice raisonnable qui concourt au financement du plan d'investissements contractuel.

Le service contractualisé entre le STIF et la RATP donne lieu à l'établissement d'un compte financier du service, traduisant l'équilibre économique du contrat. Il comprend l'ensemble des produits et charges supportés par la RATP et fait apparaître une juste rémunération pour marge et aléas, contrepartie des risques assumés par celle-ci. Le compte financier prévisionnel est annexé au contrat, accompagné de ses hypothèses d'élaboration. En déclinaison, un compte financier prévisionnel relatif à la mission de gestionnaire d'infrastructures est également fourni en annexe. Afin de préserver le secret industriel et commercial de la RATP, ces annexes ne sont pas rendues publiques. Le compte financier est établi selon les principes de permanence des méthodes comptables et d'auditabilité décrits au Titre VII.

Les dépenses inhérentes à l'exécution du contrat sont à la charge de la RATP. Des dispositifs d'intéressements, de bonifications et de pénalités financières permettent par ailleurs d'inciter la RATP à la bonne exécution des missions confiées.

Les ressources de la RATP sont les suivantes :

- les recettes directes du trafic, telles que calculées et modulées du partage du risque, positif ou négatif, entre le STIF et la RATP selon les dispositions de l'article 84 ;
- les contributions versées par le STIF ;
- les autres concours publics dont la RATP est susceptible de bénéficier pour la réalisation du service contractualisé et qui participent à l'équilibre du contrat ;
- les recettes liées aux activités annexes et toute autre ressource perçue par la RATP, selon les dispositions de l'article 85.

Les contributions versées par le STIF à la RATP au titre du présent contrat sont constituées :

- d'une contribution C1 aux charges d'exploitation destinées à couvrir les obligations de service public, décrite à l'article 86-2 ;
- d'une contribution C2 au financement des investissements, décrite à l'article 86-3 ;
- d'une contribution C4 spécifique au financement de l'acquisition des matériels roulants des tramways T3Est, T5, T6, T7 et T8, décrite à l'article 86-4.

Les contributions forfaitisées sont actualisées et versées à la RATP selon les modalités définies à l'article 95. Elles ne varient pas en fonction des recettes directes perçues par la RATP, sauf dans les cas décrits aux articles 84-1, 84-2, 84-3, 87, 88, 90 et 91. Toutefois, les contributions versées par le STIF à la RATP peuvent être ajustées en cours d'exécution du contrat pour tenir compte des mesures nouvelles décidées en cours de contrat traitées par voie d'avenant (sur la tarification ou sur la consistance du service contractualisé).

Outre sa rémunération, la RATP est soumise à des intéressements, des bonifications ou des pénalités liés à sa performance dans l'exécution du service contractualisé, constitués des composantes suivantes :

- un bonus ou un malus en fonction de la qualité du service produit, décrit dans l'article 37, et de l'atteinte des objectifs relatifs à la responsabilité sociale et environnementale décrits dans le Chapitre 1 du Titre VII.
- des pénalités (et réfaction de charges) sur l'exécution du contrat, notamment en cas de non-réalisation de l'offre kilométrique du service contractualisé.

Les contributions versées à la RATP tiennent compte d'une rémunération fixée selon les modalités prévues à l'article 3 du décret n°2011-320 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la RATP. En interne de la RATP, l'opérateur de transport aura nécessairement recours au gestionnaire d'infrastructures de façon à atteindre ses objectifs de performance et à remplir ses obligations de service public. L'opérateur de transport contrôle le niveau de prestation du gestionnaire d'infrastructure sur ses différents réseaux et lui attribue, conformément à une convention interne, la rémunération prévue au présent contrat.

article 84 - **Les recettes directes de la RATP.**

article 84-1 - **Le calcul des recettes directes.**

Les recettes directes sont calculées à partir des recettes tarifaires résultant des ventes globales (tous opérateurs confondus) des titres de transport Ile-de-France. Ces recettes tarifaires sont le produit, pour chaque titre de transport, du tarif public par le nombre de titres vendus.

Elles sont réparties entre chaque transporteur selon les règles suivantes :

- lorsque des titres ne sont utilisables que sur les réseaux de la RATP, celle-ci conserve le produit de la vente correspondant. En cas de vente par un autre transporteur, ce dernier lui reverse intégralement le produit de la vente ;
- lorsque des titres vendus par la RATP ne sont utilisables que sur les réseaux d'autres transporteurs, la RATP leur reverse intégralement le produit de la vente.
- lorsque les titres sont communs à plusieurs transporteurs, les produits des ventes sont répartis entre les transporteurs concernés sur la base de règles ou de clés de répartition établies par type de titre, conformément à l'annexe VI-2.
- A partir de 2017, le STIF et la RATP souhaitent que les transporteurs se partagent les recettes des forfaits longs (durée d'une semaine ou plus) sur support télébilletique selon des proratas actualisables annuellement sur la base des validations ; les modalités en seront fixées précisément par avenant d'ici fin 2016.
- Pour tous les autres titres (hors donc les forfaits longs d'une durée d'une semaine ou plus sur support télébilletique), au cas où les clés de partage de leurs recettes seraient modifiées en cours de contrat, l'impact de ces modifications sera répercuté par avenant sur les objectifs de RD et sur la contribution C11 définie à l'article 86 -.

La part revenant à la RATP est telle que fixée en annexe VI-2.

Les circuits financiers spécifiques ainsi que les obligations d'information sont décrits dans des conventions entre les transporteurs et/ou le STIF.

Les recettes affectées à la desserte Orlyval ne sont pas comptabilisées dans les recettes directes définies par le présent article.

article 84-2 - **Le calcul de l'objectif de recettes directes pour la RATP.**

L'objectif de recettes directes de 2016 est fixé à 2151,1 M€ HT 01/09/2015. Il est déterminé par la prévision établie conjointement par le STIF et la RATP sur les recettes tarifaires attendues en 2015 et la clé globale de partage telle que fixée par l'annexe VI-2 pour la répartition des recettes tarifaires en 2016, avec une croissance prévisionnelle de +1% en volume.

Pour les années 2017 à 2020, une prévision des recettes directes de référence est fixée sur la base des tarifs hors taxes en vigueur le 1^{er} septembre 2015 en cohérence avec les montants initiaux de la contribution C11 :

	2017	2018	2019	2020
Prévision des recettes directes en M€ HT c.e. 1/9/2015	2 172,6	2 194,3	2 216,3	2 238,4

Les prévisions initiales de recettes directes brutes des années 2017 à 2020 sont obtenues par application, des pourcentages de croissance en volume des recettes suivants (notés Vn-1/n) :

V16/17 : 2016 à 2017	1%
V17/18 : 2017 à 2018	1%
V18/19 : 2018 à 2019	1%
V19/20 : 2019 à 2020	1%

Le STIF compense les impacts de la réforme tarifaire du Navigo toutes zones, mise en application le 1^{er} septembre 2015. Le STIF et la RATP sont ainsi convenus de corriger les objectifs annuels selon les principes suivants :

L'objectif de recettes directes 2017 en € HT c.e. 1/9/2015 est corrigé comme suit :

Objectif 2017 = [Recettes directes réalisées 2016 (HT) / T2016] x (1 + v16/17)

Où

- T2016 est le taux d'évolution tarifaire de 2016 calculé conformément à l'annexe VI-12 ;
- V16/17 est l'hypothèse d'évolution en volume des recettes de 2016 à 2017.

L'objectif de recettes directes 2018 en € HT c.e. 1/9/2015 est corrigé comme suit :

Objectif 2018 = [(Recettes directes réalisées 2017 HT / T2017)] x (1 + v17/18)

Où

- T2017 est le taux d'évolution tarifaire de 2017 calculé conformément à l'annexe VI-12.
- V17/18 est l'hypothèse d'évolution en volume des recettes de 2017 à 2018.

Les objectifs de recettes directes pour 2019 et 2020 en € HT c.e. 1/9/2015 sont corrigés comme suit :

Objectif 2019 = Objectif 2018 x (1 + v18/19)

Objectif 2020 = Objectif 2019 x (1 + v19/20)

Où

- V18/19 et V19/20 sont les hypothèses d'évolution en volume des recettes respectivement de 2018 à 2019 et de 2019 à 2020.

Le montant de l'objectif de recettes directes annuel est revu en le complétant des montants résultant de l'application des dispositions des articles article 84-1 -, article 84-3 -, Chapitre II -article 87 -Chapitre II -article 90 - Chapitre II -article 91 -et du présent article.

Les principes de correction des objectifs en recettes directes brutes, sur la durée du contrat, pour neutraliser l'impact de la réforme du Navigo toutes zones, tels que stipulés au présent article génèrent chaque année une contribution C11 corrigeant simultanément pour un montant équivalent, mais de sens contraire, l'écart entre l'objectif initial et l'objectif corrigé.

article 84-3 - **Prise en compte des effets des décisions tarifaires du STIF.**

1) Compensation de l'écart entre l'indexation des recettes directes et les hausses tarifaires.

Les modalités de calcul du taux d'évolution tarifaire de l'année n par rapport aux tarifs en vigueur le 1^{er} septembre 2015 (Tn) sont détaillées par l'annexe VI-12.

La différence entre l'objectif de recettes directes pour l'année n revalorisé par Tn, le taux d'évolution tarifaire de l'année n ainsi calculé, et ce même objectif actualisé par la formule d'indexation de la contribution C11 fait l'objet d'un reversement par l'entreprise lorsque cette différence est positive et d'une compensation par le STIF si elle est négative.

2) Prise en compte des décisions tarifaires.

2.1) Modification tarifaire (modifications, création ou suppression de titres) décidée par le STIF.

En cas de modification tarifaire décidée par le STIF, qu'il s'agisse d'une modification de la tarification d'un titre existant susceptible d'en affecter significativement les recettes, de la création ou de la suppression d'un titre, le STIF et la RATP évalueront les impacts de cette modification tarifaire sur l'ensemble des ventes de titres, avant la mise en œuvre des réformes tarifaires. Ce calcul sera établi sur plusieurs années pour tenir compte des évolutions de tendance des titres existants et de la montée en charge des mesures nouvelles. Les dispositions du présent alinéa ne s'appliquent pas aux décisions de revalorisation annuelle, dont les effets sont traités par le mécanisme décrit au 1) du présent article, sauf si l'évolution de certains prix a une ampleur exceptionnelle propre à déformer la structure des ventes.

Un avenant formalisera :

- si la modification induit une perte de recettes, une diminution de l'objectif de recettes directes de la variation estimée avant partage du risque, et une augmentation des contributions du STIF de cette même variation ;
- si la modification induit un gain de recettes, une augmentation de l'objectif de recettes directes de la variation estimée avant partage du risque, et une diminution des contributions du STIF de cette variation.
- dans l'hypothèse où le STIF et la RATP s'accordent sur le fait qu'une incertitude notable porte sur l'estimation *a priori* de l'effet d'une décision tarifaire sur l'équilibre économique du contrat, les parties conviennent de se rencontrer et d'en tirer les conséquences.

2.2) Réforme tarifaire majeure.

En cas de réforme majeure de la tarification applicable en Ile-de-France (projet Unité Transport, etc.) pour laquelle le STIF et la RATP s'accordent être dans l'incapacité de produire une estimation d'impact suffisamment précise pour s'adapter aux principes communs du 2.1 du présent article, les parties s'accordent sur un traitement contractuel *ad hoc*.

article 84-4 - Partage du risque sur les recettes tarifaires.

Chaque année n , la RATP perçoit les recettes directes réelles. Un mécanisme de partage du risque lié à la variation des recettes directes par rapport aux objectifs de recettes directes (dont les principes sont définis à l'article 84-2 -et éventuellement modifié par avenant) est mis en place.

Dans les 1, 2 et 3 du présent article, on utilise les notations suivantes :

- RD_n , recettes directes pour l'année n en € courant HT ;
- ORD_n , objectif de recettes directes pour l'année n , dont les principes sont déterminés à l'article 84-2 - ;
- T_n , coefficient d'augmentation tarifaire calculé conformément à l'annexe VI-12.

1) 2016.

Si $ORD_{2016} \times T_{2016} \leq RD_{2016}$, alors la RATP reverse au STIF $(RD_{2016} - ORD_{2016} \times T_{2016}) \times 90\%$

Si $RD_{2016} \leq ORD_{2016} \times T_{2016}$, alors le STIF reverse à la RATP $(ORD_{2016} \times T_{2016} - RD_{2016}) \times 90\%$

2) 2017.

Si	Alors
$1,05 \times ORD_{2017} \times T_{2017} \leq RD_{2017}$	La RATP reverse au STIF $(RD_{2017} - 1,05 \times ORD_{2017} \times T_{2017}) \times 90\%$ $+ ORD_{2017} \times T_{2017} \times 5\% \times 70\%$
$ORD_{2017} \times T_{2017} \leq RD_{2017} \leq 1,05 \times ORD_{2017} \times T_{2017}$	La RATP reverse au STIF $(RD_{2017} - ORD_{2017} \times T_{2017}) \times 70\%$
$0,95 \times ORD_{2017} \times T_{2017} \leq RD_{2017} \leq ORD_{2017} \times T_{2017}$	Le STIF reverse à la RATP $(ORD_{2017} \times T_{2017} - RD_{2017}) \times 70\%$
$RD_{2017} \leq 0,95 \times ORD_{2017} \times T_{2017}$	Le STIF reverse à la RATP $(0,95 \times ORD_{2017} \times T_{2017} - RD_{2017}) \times 90\%$ $+ ORD_{2017} \times T_{2017} \times 5\% \times 70\%$

3) Années postérieures à 2017.

Si	Alors
$1,03 \times ORD_n \times T_n \leq RD_n$	La RATP reverse au STIF $(RD_n - 1,03 \times ORD_n \times T_n) \times 90\%$ $+ ORD_n \times 3\% \times 50\%$
$ORD_n \times T_n \leq RD_n \leq 1,03 \times ORD_n \times T_n$	La RATP reverse au STIF $(RD_n - ORD_n \times T_n) \times 50\%$
$0,97 \times ORD_n \times T_n \leq RD_n \leq ORD_n \times T_n$	Le STIF reverse à la RATP $(ORD_n \times T_n - RD_n) \times 50\%$
$RD_n \leq 0,97 \times ORD_n \times T_n$	Le STIF reverse à la RATP $(0,97 \times ORD_n \times T_n - RD_n) \times 90\%$ $+ ORD_n \times T_n \times 3\% \times 50\%$

article 84-5 - **Prise en compte de l'effet de la grève sur les recettes directes**

Conformément aux dispositions de l' Titre I - Chapitre IV -article 28 -, en cas de perturbations significatives résultant d'un préavis de grève RATP pour un jour donné, lorsque le service prévisible est inférieur ou égal à 75% du service contractuel de référence sur un ou plusieurs sous-réseaux, l'impact sur les recettes voyageurs des titres journaliers est neutralisé pour le STIF.

Pour les recettes des « titres courts » (tickets, billets et forfaits d'une durée inférieure à une semaine), la neutralisation de l'effet de la grève consiste à ramener le niveau de recettes directes de la RATP au niveau d'un jour moyen, par déclaration par la RATP d'une recette directe reconstituée des « titres courts » correspondant à l'écart entre recette d'un jour moyen et recette réelle sur le(s) jour(s) de grève :

Recette directe « titres courts » reconstituée d'un jour de grève =

Recette directe « titres courts » d'un jour moyen

- Recette directe « titres courts » réelle de ce jour de grève

Les recettes directes « titres courts » reconstituées des jours de grève sont incluses dans les recettes directes et interviennent donc dans le calcul de l'écart entre recettes directes et objectif de recettes, partagé conformément à l'article 84-4 -.

La valeur du jour moyen pris en compte pour le calcul des recettes directes « titres courts » reconstituées des jours de grève dépend de la nature du jour considéré. 6 catégories de jours sont distinguées :

- JOHV, jours ouvrés hors période de vacances scolaires,
- SaHV, samedis hors période de vacances scolaires,
- DiHV, dimanches et jours fériés hors période de vacances scolaires,
- JOV, jours ouvrés en période de vacances scolaires,
- SaV, samedis en période de vacances scolaires,
- DiV, dimanches et jours fériés en période de vacances scolaires,

La méthode de calcul de la valeur du jour moyen pour chacune de ces 6 catégories est précisée à l'annexe VI-13.

Si la durée de la grève est supérieure à cinq jours consécutifs, le STIF et la RATP procèdent à une analyse ad hoc de l'effet de la grève sur les comportements de mobilité et d'achat des abonnés pour voir si des mesures complémentaires doivent être prises en conséquence.

article 85 - **Les recettes complémentaires**

Les recettes complémentaires de la RATP sont constituées notamment :

- des recettes liées à la concession de ses espaces commerciaux ;
- des recettes liées à la concession des espaces publicitaires de la RATP, les commissions sur les ventes de produits annexes ;
- des indemnités forfaitaires versées par les voyageurs en situation de fraude ;
- les recettes affectées à la liaison Orlyval ;
- des recettes des activités de transport effectuées dans le cadre de contrats ou de conventions avec des tiers (collectivités territoriales ou entreprises) en application de l'article 5-1 ;
- des recettes d'interconnexion ;
- du produit de la cession des véhicules devenus non nécessaires à l'exploitation du service défini par le présent contrat, préalablement autorisée par le STIF, conformément à l'article 13 du décret n°2011-320 du 23 mars 2011
- plus généralement de toutes recettes résultant de conventions dont l'objet est d'enrichir le service contractualisé par des prestations complémentaires personnalisées ;
- des recettes des autres activités de la RATP qui ne résultent pas de l'activité de transport proprement dite, mais qui sont incluses dans le champ d'application du contrat ;

Cas particulier des recettes d'interconnexion :

La SNCF et la RATP ont conclu le 24 mai 1983 une convention générale d'exploitation permettant de faire circuler indifféremment le matériel roulant de chaque entreprise sur le réseau de l'autre.

La RATP facture à la SNCF les charges qu'elle a engagées pour le compte de la SNCF (recettes d'interconnexion pour la RATP). Réciproquement la SNCF facture à la RATP les charges que celle-ci a engagées pour le compte de la RATP (charges d'interconnexion pour la RATP).

article 86 - **Les contributions du STIF**

article 86-1 - **Principe général**

Les contributions versées par le STIF à la RATP au titre du présent contrat se décomposent en :

une contribution « C1 » liée aux charges d'exploitation couvrant les obligations de service public décrites à l'article 5 (article décrivant les OSP de la RATP dans le préambule politique). Cette contribution est elle-même constituée de quatre composantes :

- une contribution forfaitaire « C11 » couvrant les charges d'exploitation de l'opérateur de transport et du gestionnaire d'infrastructure. Ces charges couvrent notamment des services supplémentaires par rapport au précédent contrat que la RATP s'est engagée à réaliser ainsi que l'impôt sur les sociétés et les taxes liées à cet impôt ;
- une contribution « C12 » couvrant les impôts et taxes payés à l'euro-l'euro ;
- une contribution « C13 » couvrant l'écart entre les recettes directes prévisionnelles indexées selon les modalités prévues pour la contribution C11 et le montant des recettes directes prévisionnelles actualisé des décisions tarifaires du STIF ;

une contribution forfaitaire pour le financement des investissements, appelée « C2 », dont une partie couvre les investissements du gestionnaire d'infrastructure.

une contribution « C4 » spécifique au financement de l'acquisition des matériels roulants des tramways T3 Est, T5, T6, T7 et T8.

Par ailleurs, un objectif d'offre supplémentaire « C15 » représente une enveloppe financière de laquelle seront déduits les montants d'offre nouvelle approuvée par le conseil du STIF couverts par la C11, et ce, jusqu'à épuisement de l'enveloppe. Cet objectif ne constitue pas pour autant un plafond.

article 86-2 - **La contribution d'exploitation « C1 » relative aux obligations de service public**

Elle contribue à couvrir l'ensemble des charges prévisionnelles d'exploitation encourues pour la mise en œuvre des obligations de service public contractuelles, figurant au compte d'exploitation prévisionnel.

1/ La contribution « C11 »

Le montant forfaitaire de la contribution C11 est établi au moment de la signature du présent contrat, pour chaque année de son exécution, pour l'offre contractuelle décrite précédemment. Le montant forfaitaire de C11, exprimé en millions d'euros HT 2015 s'établit avant indexation à :

En M d'euros HT 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Contribution C11*	1 097,1	1 057,0	1 040,9	1 026,7	1 015,1
Dont gestionnaire d'infrastructure	442,9	433,1	419,7	404,6	394,1
Dont « services supplémentaires »	9,9	9,8	19,4	28,8	28,5
Dont IS net du CICE et taxes liées à l'IS	52,6	40,5	38,0	34,8	38,9

*Ce montant sera modifié par avenant afin de tenir compte de l'avenant 15 au contrat STIF-RATP pour la période 2012-2015.

Le terme C11 est indexé globalement chaque année par application de la formule décrite à l'article 90-1, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à fin septembre de l'année n.

Pour neutraliser l'impact de la réforme du Navigo toutes zones, la contribution C11 est corrigée chaque année selon les modalités décrites à l'article 84-2 -.

Nota : Le présent contrat est établi sur la base d'une prévision de charges et produits liés à l'interconnexion sur la base des hypothèses suivantes (budget 2015 – en M€ 2015 – reconduit pour les années 2016 à 2019) :

Total des produits Interconnexion	+75,3
Total des charges Interconnexion	-20,8
Solde Interconnexion	+54,5
Produits de la convention de Maintenance	+17,0
Solde Interconnexion et Maintenance	+71,5

En cas d'accord entre la RATP et SNCF Mobilités pour faire évoluer ces montants sur la période du contrat, les contributions C11 pourront être modifiées par voie d'avenant. L'ajustement des contributions C11 que prévoira l'avenant établi ultérieurement devra dès lors être financièrement neutre pour le STIF. »

Les coûts de mise en œuvre et d'exploitation liés au transfert envisagé de l'agence « Titres Solidarité Transport »(TST) au 1^{er} mars 2017, feront, par avenant, l'objet d'un ajustement à due concurrence de la contribution C11, au prorata de la part RATP.

Les montants indiqués comme « services supplémentaires », pris en compte dans la C11, représentent l'engagement de la RATP à fournir des « nouveaux services » tels que décrits en annexe VI 14 confidentielle. En fin de chaque année, la RATP présente au STIF l'état d'avancement des dépenses de ces services, par an et en cumul. Chaque année, la partie non consommée du forfait est restituée au STIF en diminution de la facture finale de l'année concernée. Toutefois, avec l'accord du STIF, la partie non consommée en année N peut venir abonder le total des dépenses et de la rémunération associée à ces services en année N+1 (avec N<2019). En tout état de cause, à la fin du contrat, la totalité de la partie non consommée de l'enveloppe totale de 100M€ et non précédemment restituée, doit revenir au STIF en diminution de la facture finale de l'année 2020.

En outre, l'équilibre économique du contrat repose sur l'hypothèse de la soumission de la RATP à l'impôt sur les sociétés. Le montant forfaitaire de C11 ainsi déterminé couvre l'impôt sur les sociétés (IS) net du CICE ainsi que les taxes liées à l'IS tels que modélisés dans la maquette financière en annexe VI 5 confidentielle. Si la soumission de la RATP à l'IS était retardée, pour chaque année N où la RATP n'est pas soumise à l'IS, le montant de contribution C11 dû par le STIF pour chaque année considérée sera alors réduit du montant concerné de l'année N du tableau ci-dessus, en diminution de la facture finale de l'année N.

2/ La contribution « C12 »

Le montant de la contribution « C12 » correspond aux charges d'impôts et taxes, qui sont répercutées au STIF à « l'euro / l'euro ».A la date de la signature du contrat, les impôts et taxes que le STIF acquitte à l'euro / l'euro sont :

- la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE) ;
- la Cotisation Foncière des Entreprises (CFE) ;
- la taxe foncière (y compris Taxe d'enlèvement des ordures ménagères).

Le montant de C12, exprimé en millions d'euros HT courants, est repris à titre strictement indicatif dans le tableau ci-dessous :

En M d'euros HT courants	2016	2017	2018	2019	2020
Contribution C12	126,0	127,0	129,0	131,1	133,1
Dont gestionnaire d'infrastructure	53,6	54,3	55,0	55,7	56,4

3/ La contribution « C13 »

Les modalités de calcul sont décrites à l'article 84-3 -.

4/ L'objectif d'offre nouvelle « C15 »

Un objectif d'offre supplémentaire C15 est convenu au moment de la signature du présent contrat, pour chaque année de son exécution. Après approbation par le conseil du STIF d'un avenant au présent contrat entérinant le contenu et le coût définitif de l'offre contractuelle supplémentaire, le montant de la C11 est ajusté conformément à l'article Chapitre II -article 87 -et la C15 est diminuée à due concurrence jusqu'à épuisement de cette enveloppe. Cet objectif ne constitue pas pour autant un plafond.

L'objectif de C15 ne fait l'objet d'aucun versement. L'objectif d'offre nouvelle C15, exprimé en millions d'euros HT courants s'établit:

En M d'euros HT courants	2016	2017	2018	2019	2020
Contribution C15	5,0	25,0	25,0	35,0	35,0

article 86-3 - **La contribution « C2 » au financement des investissements**

Le STIF participe au financement des investissements prévus au Programme d'Investissements défini au chapitre IV du Titre V .

Le montant forfaitaire C2 est établi au moment de la signature du présent contrat, pour chaque année de son exécution, sur la base des charges prévisionnelles de la RATP.

Le montant forfaitaire de C2 exprimé en millions d'euros HT 2015 s'établit avant indexation à :

En M d'euros HT 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Contribution C2	914,9	935,9	955,1	978,1	993,1
Dont gestionnaire d'infrastructure	355,1	368,3	385,1	403,4	417,3

Le terme C2 est indexé globalement chaque année par application de la formule décrite à l'article 90-2, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à fin septembre de l'année n.

article 86-4 - **La contribution « C4 » spécifique au financement du matériel roulant**

Le 7 novembre 2011, la RATP a signé un contrat de crédit bail afin de financer l'acquisition du matériel roulant des tramways T3 Est, T5, T6, T7 et T8, dont la mise en service est effectuée progressivement depuis la fin 2012. Dans le cadre du dispositif adopté par le Conseil du STIF du 5 octobre 2011, le STIF s'est engagé à rembourser à l'euro-l'euro la redevance facturée par le crédit-bailleur à la RATP, conformément aux dispositions de la convention tripartite jointe en annexe VI-8. Ces montants sont définitivement fixés à la mise en service des tramways correspondants.

Le montant de C4, exprimé en millions d'euros HT courants, est repris à titre prévisionnel dans le tableau ci-dessous :

En M d'euros HT courants	2016	2017	2018	2019	2020
Contribution C4	11,0	11,0	11,0	11,0	11,0

Conformément à la convention bilatérale STIF-RATP d'octobre 2011 relative au financement de l'acquisition des rames de tramways, la contribution C4 prend la forme d'une subvention d'investissement non soumise à la TVA et qui n'entre pas dans la base de calcul de la CVAE remboursée par le STIF à la RATP.

Le crédit bail fait l'objet d'un suivi spécifique dans les conditions prévues par la convention STIF-RATP, annexée au présent contrat.

Chapitre II - **LES ADAPTATIONS DE LA REMUNERATION LIEES A L'EXECUTION DU SERVICE CONTRACTUALISE**

article 87 - **Modification significative du service contractualisé**

article 87-1 - **Principe général**

Les modifications significatives du service contractualisé (complément ou suppression de ligne) décidées par le STIF au cours du contrat dans les conditions prévues aux articles du Titre II donnent lieu à un ajustement des contributions du STIF. Cet ajustement sera fondé sur la variation marginale des coûts de production induits par la modification de l'offre contractuelle.

Le cas échéant, une évaluation forfaitaire de la variation de recettes directes attendue est établie conjointement par le STIF et la RATP.

Un avenant prendra en compte les conséquences sur les contributions du STIF et sur les objectifs de recettes directes de ces modifications significatives de l'offre contractuelle.

Dans le cas de la mise en œuvre des projets CPER, un avenant au contrat devra être signé par les parties en préalable à la modification de l'offre contractuelle, sous réserve de la transmission au STIF des éléments et dans les conditions prévues au Titre I.

article 87-2 - **Ajustement des contributions**

Une modification de l'offre contractuelle induit une variation marginale des coûts de production. Le montant de cette variation, noté V_{ChExpl} , est calculé sur la base d'un devis dont le modèle est défini conjointement. En outre, le STIF et la RATP établissent conjointement une évaluation forfaitaire de la variation attendue, suite à la modification de l'offre contractuelle, des recettes directes, notée V_{RD} et, si cette modification a un impact sur les charges liées aux investissements, le montant de la variation des dites charges, notée V_{ChInv} .

Les montants de la contribution C11, celui de l'objectif de recettes directes et, le cas échéant, celui de la contribution C2 sont ajustés selon les formules suivantes, pour l'année n :

$$C11n' = C11n + V_{ChExpl} - V_{RD}$$

$$ORDn' = ORDn + V_{RD}$$

$$C2n' = C2n + V_{ChInv}$$

Les nouvelles contributions C11n' et C2n' ainsi déterminées se substituent alors contractuellement aux C11n0 et C2n0 pour la détermination, d'une part des acomptes définis à l'article 94 - et, d'autre part des contributions calculées dans le cadre de la facturation annuelle dont les mécanismes sont décrits dans le chapitre III du présent Titre.

article 88 - **Création d'un titre ou modification significative des conditions d'utilisation d'un titre existant**

Pour toute décision du STIF de création de nouveaux titres non prévus explicitement dans l'annexe C1 ou de modification importante des conditions d'utilisation d'un titre existant, un avenant prendra en compte, en cas d'impact significatif, les conséquences de ces décisions, notamment sur les dépenses ou économies supplémentaires éventuelles.

L'avenant devra être approuvé par le Conseil d'Administration du STIF avant mise en œuvre des modifications.

article 89 - **Modification de l'offre ayant une conséquence sur la convention d'interconnexion SNCF-RATP**

A chaque avenant au présent contrat relatif à l'offre et la rémunération, le STIF et la RATP étudient en relation avec la SNCF les conséquences possibles de ces nouvelles mesures sur les relations d'interconnexion entre la SNCF et la RATP, et le STIF prendra les dispositions nécessaires pour en neutraliser s'il y a lieu les effets.

article 90 - **Les mesures tarifaires en cas d'alerte à la pollution**

Les jours où la gratuité s'impose aux transports publics sur une partie de l'Ile de France, en application des dispositions de l'article L223-2 du code de l'environnement, l'accès gratuit à l'ensemble des réseaux de la RATP est accordé aux voyageurs occasionnels. Le STIF et la RATP se sont accordés sur l'impact d'une telle décision sur l'équilibre économique du contrat : pour chaque jour concerné, l'objectif de recettes de l'année en cours est ajusté à la baisse d'un montant forfaitaire fixé conjointement au préalable par la RATP et le STIF, la contribution C11 de l'année en cours étant simultanément ajustée à la hausse d'un montant de valeur identique.

Le STIF et la RATP se sont accordés sur l'impact d'une telle décision sur l'équilibre économique du contrat : pour chaque jour concerné, l'objectif de recettes de l'année en cours est ajusté à la baisse d'un montant forfaitaire fixé conjointement au préalable par la RATP et le STIF, la contribution C11 de l'année en cours étant simultanément ajustée à la hausse d'un montant de valeur identique.

La valeur du dit montant forfaitaire est déterminée par application de la méthode de calcul détaillée à l'annexe VI-11, elle varie selon le type de jour en distinguant les 6 catégories de jours suivantes :

- JOHV, jours ouvrés hors période de vacances scolaires,
- SaHV, samedis hors période de vacances scolaires,
- DiHV, dimanches et jours fériés hors période de vacances scolaires,
- JOV, jours ouvrés en période de vacances scolaires,
- SaV, samedis en période de vacances scolaires,
- DiV, dimanches et jours fériés en période de vacances scolaires,

Les dépenses supplémentaires (renforcements des services et dépenses exceptionnelles de communication) font l'objet d'un devis proposé au STIF qui, après accord préalable à la mise en œuvre opérationnelle, en assure le remboursement.

Si la durée de la mesure est supérieure à cinq jours consécutifs, le STIF et la RATP procèdent à une analyse ad hoc de l'effet de la mesure sur les comportements de mobilité et d'achat des abonnés pour voir si des mesures complémentaires doivent être prises en conséquence.

article 91 - **Les autres mesures de gratuité partielle ou totale**

Pour les autres cas où une mesure de gratuité totale ou partielle doit être appliquée à l'ensemble des réseaux de la RATP, à la demande du STIF, les modalités de calcul sont les mêmes que celles en cas d'alerte à la pollution.

En cas de mesures limitées à certaines lignes, la RATP précise au STIF, pour accord et avant application de la mesure, les estimations de recettes correspondantes.

article 92 - **Mesures commerciales et ristournes**

article 92-1 - **Ventes en grand nombre à des intermédiaires**

En cas de vente en grand nombre à des intermédiaires dont la fonction est de revendre ces titres aux voyageurs, la RATP peut leur accorder des ristournes commerciales destinées à rétribuer le service de ces intermédiaires. Ces titres figureront au tarif public pour le calcul des recettes présentées au STIF dans le cadre de la facture annuelle. Le STIF est tenu informé de ces ristournes.

article 92-2 - **Mesures commerciales**

Le STIF ou la RATP peuvent décider de mesures commerciales ponctuelles à destination des voyageurs, telles que des ristournes sur le prix des titres ou le remboursement de tout ou partie des titres acquittés.

L'insuffisance de recettes directes qui en résulte est à la charge du décideur. D'un commun accord, les parties peuvent décider toutefois d'en partager la responsabilité et donc la charge.

Le montant de l'insuffisance de recettes directes est estimé conjointement et fait l'objet d'un accord préalable entre les parties.

article 92-3 - **Remboursement des voyageurs en cas de situation inacceptable.**

Sauf cas de force majeure et en dehors de toutes situations de grèves ayant fait l'objet d'un remboursement au titre des dispositions de l'article 25, la RATP s'engage à rembourser les voyageurs lorsque le niveau d'offre offert sur les lignes de RER se trouve notablement réduit pendant des durées exceptionnellement longues.

Le Président du STIF et le Président de la RATP s'accordent sur le fait qu'une situation est considérée comme inacceptable. La RATP et le STIF s'accordent alors sur la réutilisation des pénalités afférentes à ces situations et la RATP procède au remboursement des voyageurs possédant un abonnement mensuel ou annuel.

Ce remboursement est limité à la valeur d'un demi-abonnement mensuel par abonné et par année civile.

Chapitre III - **MODALITES DE FACTURATION ET DE REGLEMENT**

article 93 - **Factures prévisionnelles**

La RATP fournit au STIF trois prévisions détaillées de la facture relative à l'année n :

- une première prévision avant le 15 juin ;
- une seconde prévision avant le 30 septembre ;
- une dernière prévision avant le 10 décembre de l'année n.

L'ensemble de ces prévisions sont accompagnées :

- d'une note explicitant pour chaque poste les hypothèses retenues ;
- d'une prévision pour l'année n des montants d'impôts et taxes couverts par la contribution C12 ;
- d'une prévision pour l'année n des montants d'offres nouvelles votées par le Conseil du STIF ;
- d'une prévision pour l'année n des montants des redevances de crédit-bail couverts par la contribution C4 ;
- des prévisions d'indexation annuelle de la contribution C11 prévue à l'article 90-1 qui pourront faire l'objet d'un échange préalable avec le STIF ;
- d'une prévision pour l'année n des montants de services supplémentaires couverts par la contribution C11 ;
- des prévisions de hausse tarifaire telle que définie à l'article 81-2 paragraphe 3/ qui pourront faire l'objet d'un échange préalable avec le STIF

Les prévisions de septembre et de décembre sont accompagnées :

- des principales hypothèses relatives à la facture annuelle pour l'année n+1 dès lors que l'année n+1 est couverte par le présent contrat ;
- d'une prévision pour l'année n+1 des montants d'impôts et taxes couverts par la contribution C12 ;
- d'une prévision pour l'année n+1 des montants des redevances de crédit-bail couverts par la contribution C4.
- D'une prévision pour l'année n+1 des montants d'offres nouvelles qui pourraient être votées par le Conseil du STIF.

article 94 - **Règlement des acomptes mensuels**

Les acomptes mensuels sont établis sur la base du montant des contributions C11, C13 et C2 définies dans les articles 86 et 87. Ils sont versés mensuellement, sur la base d'échéanciers semestriels. Les acomptes du second semestre sont calculés en déduisant le montant des acomptes versés au premier semestre.

Si, à la clôture des comptes de l'année n-1, les recettes directes réelles sont supérieures (ou inférieures) aux recettes directes prévisionnelles, l'écart ainsi constaté est intégré dans la base de calcul des acomptes de la contribution C11 dus par le STIF au titre du second semestre de l'année n.

Les acomptes des mois de novembre et décembre de l'année n sont corrigés, pour tenir compte des hypothèses partagées entre le STIF et la RATP, prises en compte dans la facture prévisionnelle remise au plus tard le 30 septembre, en matière de :

- Prévision des coefficients K11 et K2 d'indexation des contributions C11 et C2 (tels que définis à l'article 95-1 - et à l'article 95-2 -) pour l'année n,
- Mesure tarifaire décidée au Conseil du STIF pour l'année n
- Prévisions de recettes directes de l'année n.
- Adaptations d'offre décidées par le STIF ayant fait l'objet d'un avenant
- Modifications tarifaires décrites à l'article 90 ayant fait l'objet d'un avenant.

Le STIF transmet à la RATP un échéancier des versements mensuels de l'année n, le 15 du mois de décembre n-1, le 15 du mois de juin n et le 10 du mois d'octobre n. Lorsque les dates de versement prévues ci-après se trouvent être un jour non ouvré, les versements correspondants sont effectués le dernier jour ouvré qui précède.

La RATP transmet, par courrier recommandé avec accusé de réception, au STIF la facture d'acompte correspondante au moins 10 jours calendaires avant la date d'échéance, la date figurant sur l'accusé de réception faisant foi. En cas de non-respect du calendrier des versements mensuels des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de facturation. Tout retard dans la transmission de la facture par la RATP décale d'autant la date limite de versement par le STIF.

Les impôts et taxes couverts par la contribution C12 sont payés à réception par le STIF des avis d'imposition émis par les services fiscaux sur la RATP ; la régularisation fiscale de 2020 sera effectuée en 2021.

La contribution C12 ne fait donc pas l'objet d'un versement d'acompte.

Les redevances de crédit-bail relatives au financement de matériel roulant couvertes par la contribution C4 sont remboursées à réception par le STIF des justificatifs de paiement des redevances par la RATP au crédit-bailleur.

La contribution C4 ne fait donc pas l'objet d'un versement d'acompte.

article 94-1 - **Règlement des acomptes mensuels de la contribution « C11 »**

Les acomptes pour la contribution C11 sont versés le 25 de chaque mois sur la base des montants C11n0 prévus à l'Chapitre I -article 86-2 -1/, actualisés par application de la formule suivante :

$$C11n = C11n0 * I_n / I_0$$

1/ Pour les acomptes du premier semestre de l'année n :

- Pour n = 2016 et n = 2017 : $I_n / I_0 = [INF\ n] / 100$

Avec $[INF\ n]$ = indice, en base 100 en 2015, annuel prévisionnel des prix à la consommation hors tabac de l'année n retenu dans les hypothèses économiques de la loi de finances de l'année n, après prise en compte, pour l'année 2017, de la reprévision de la moyenne prévisionnelle de l'inflation de l'année n-1 (2016), en base 100 en 2015,

- Pour n > 2017 : $I_n / I_0 = [K11\ n-2] * [INF\ n] / [R\ n-2]$

Avec:

- o $[K11\ n-2]$ = indice, en base 100 en 2015, d'indexation de la contribution C11 (tel que défini à l'article 95-1 -) de l'année n-2
- o $[R\ n-2]$ = indice, en base 100 en 2015, annuel réel des prix à la consommation hors tabac (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641266) de l'année n-2
- o $[INF\ n]$ = indice, en base 100 en 2015, annuel prévisionnel des prix à la consommation hors tabac de l'année n retenu dans les hypothèses économiques de la loi de finances de l'année n, après prise en compte de la reprévision de la moyenne prévisionnelle de l'inflation de l'année n-1, en base 100 en 2015.

2/ Pour les acomptes du second semestre de l'année n :

- Pour n = 2016 : $I_n / I_0 = [INF\ n] / 100$
- Pour n > 2016 : $I_n / I_0 = [K11\ n-1] * [INF\ n] / [R\ n-1]$

Avec :

- o $[K11\ n-1]$ = indice, en base 100 en 2015, d'indexation de la contribution C11 (tel que défini à l'article 95-1 -) de l'année n-1
- o $[R\ n-1]$ = indice, en base 100 en 2015, annuel réel des prix à la consommation hors tabac (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641266) de l'année n-1

article 94-2 - **Règlement des acomptes mensuels de la contribution « C13 »**

Les acomptes pour la contribution C13 mentionnée à l'article 86-1 - et déterminée selon les modalités définies à l'article 81-3/, sont versés mensuellement par le STIF, le 25 de chaque mois.

Pour 2016, aucun acompte n'est versé.

1/ Pour les acomptes du premier semestre de l'année n :

- Pour n = 2017 : $C13n = [RD\ n] * ([INF\ n] / 100 - [T\ n-1 / T_{01/09/2015}])$

Avec :

- o $[RD\ n]$ = montant de Recettes Directes figurant à l'article 84-2 - pour l'année n
- o $[T\ n-1 / T_{01/09/2015}]$: moyenne des tarifs nominaux de l'année n-1 rapportée aux tarifs nominaux exprimés en valeur au 1^{er} septembre 2015, en base 100, conformément à l'annexe VI-12

- Pour n > 2017 : $C13n = [RD\ n] * ([K11\ n-2] * [INF\ n] / [R\ n-2] - [T\ n-1 / T_{01/09/2015}])$

Avec $[RD\ n]$ = montant de Recettes Directes figurant à l'article 84-2 - pour l'année n

2/ Pour les acomptes du second semestre de l'année n :

- Pour n > 2016 : $C13n = [RD\ n] * ([K11\ n-1] * [INF\ n] / [R\ n-1] - [T\ n / T_{01/09/2015}])$

Avec $[T\ n / T_{01/09/2015}]$: moyenne des tarifs nominaux de l'année n rapportée aux tarifs nominaux exprimés en valeur au 1^{er} septembre 2015, en base 100, conformément à l'annexe VI-12.

article 94-3 - **Règlement des acomptes mensuels de la contribution « C2 »**

Les acomptes pour la contribution C2 sont versés le 8 de chaque mois sur la base des montants C2n0 prévus à l'article 86-3 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C2n = C2n0 * Jn / Jo$$

1/ Pour les acomptes du premier semestre de l'année n :

- Pour 2016 et 2017 : $Jn / Jo = [INF\ n] / 100$
- Pour n > 2017 : $Jn / Jo = [K2\ n-2] * ([INF\ n] / [R\ n-2])$

Avec : $[K2\ n-2]$ = indice, en base 100 en 2015, d'indexation de la contribution C2 (tel que défini à l'article 90-2) de l'année n-2

2/ Pour les acomptes du second semestre de l'année n :

- Pour 2016 : $Jn / Jo = [INF\ n] / 100$
- Pour n > 2016 : $Jn / Jo = [K2\ n-1] * ([INF\ n] / [R\ n-1])$

Avec $[K2\ n-1]$ = indice, en base 100 en 2015, d'indexation de la contribution C2 (tel que défini à l'article 90-2) de l'année n-1

article 95 - **La facture annuelle**

article 95-1 - **Indexation annuelle de la contribution C11**

Pour le calcul de l'indexation annuelle, les indices sont arrêtés avec 5 décimales (sous le format 1,xxxxx).

Chaque année, la contribution C11 versée est déterminée sur la base des montants C11n0 prévus à l'article, actualisés par application de la formule suivante : $C11n = C11n0 * K11n$

Où $K11n = (1-0,5\%)^n * (0,699\ Sn/So + 0,024\ Cn/Co + 0,027\ En/Eo + 0,25*(0,67\ Dn/Do + 0,33\ Fsd3n/Fsd3o))$

Avec :

S : indice trimestriel des salaires mensuel transport (www.indices.insee.fr ; identifiant : 01567433)

C : indice mensuel Produits Pétroliers (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641256)

E : indice mensuel Electricité (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0638575)

D : indice mensuel Services (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641257)

FSD 3 : indice mensuel des frais et services divers 3 (www.lemoniteur.fr ; identifiant : FSD3)

Pour les indices S : S_0 = moyenne arithmétique du 4^{ème} trimestre de l'année 2014 et des 3 premiers trimestres de l'année 2015, et S_n = moyenne arithmétique du 4^{ème} trimestre de l'année n-1 et des 3 premiers trimestres de l'année n.

Pour les indices I = C, E, D ou Fsd3 : I_0 = moyenne arithmétique sur 12 mois d'octobre 2014 à septembre 2015, et I_n = moyenne arithmétique sur 12 mois d'octobre de l'année n-1 à septembre de l'année n.

Dans le cas où un des indices ci-dessus venait à ne plus être publié, le STIF et la RATP se rapprochent pour déterminer l'indice de remplacement, sur la base des recommandations éventuelles de l'INSEE. Le raccordement entre l'ancien et le nouvel indice est réalisé en utilisant la dernière valeur publiée de l'indice supprimé (et la valeur de l'indice de remplacement correspondant au mois / trimestre concerné).

Au cas où le coefficient d'indexation de la contribution C11 dépasserait 2 fois l'inflation de l'année considérée, les parties se rencontrent dans les meilleurs délais pour en examiner les conséquences.

La répartition de cette indexation entre la part GI et la part OT est réalisée selon les modalités définies en annexe VI-7.

Sauf indication contraire, le coefficient d'indexation K11 est également utilisé pour indexer les montants unitaires indiqués dans le présent contrat.

article 95-2 - Indexation annuelle de la contribution pour le financement des investissements C2

Pour le calcul de l'indexation annuelle, les indices sont arrêtés avec 5 décimales (sous le format 1,xxxxx).

Chaque année, la contribution C2 versée est déterminée sur la base des montants $C2_{n0}$ prévus à l'article 86-3 - actualisés par application de la formule suivante :

$$C2_n = C2_{n0} * K2_n$$

$$\text{Où } K2_n = 0,268 + 0,732 * K11_n$$

La répartition de cette indexation entre la part GI et la part OT est réalisée selon les modalités définies en annexe VI-7

article 95-3 - Règlement de la facture annuelle

Au 31 mars de l'année n+1 au plus tard, la RATP transmet une facture récapitulative faisant apparaître pour l'ensemble des éléments constituant la contribution définitive du STIF après actualisation, les éléments suivants :

- les composantes de la contribution relative aux charges relevant des OSP :
 - o la contribution « C11 » dont la part du gestionnaire d'infrastructures, le cas échéant modifiée pour tenir compte des évolutions d'offre ;
 - o la contribution « C13 » ;
- la contribution relative au financement des investissements « C2 » dont la part du gestionnaire d'infrastructures, le cas échéant modifiée pour tenir compte des évolutions d'offre ayant un impact sur le gestionnaire d'infrastructures et des dispositions prévues à l'article 82 ;
- les incitations financières (bonus/malus, intéressements) ;
- les autres rémunérations éventuelles dont, le partage des risques sur les recettes directes défini à l'Chapitre I -article 84-4 -si les recettes directes sont inférieures à l'objectif de l'année n et la part des recettes directes des ventes Optile, conformément à l'article 79-1.

La RATP établit également un avoir correspondant :

- aux éventuelles pénalités liées à l'exécution du service ;
- au partage défini à Chapitre I -article 84-4 -si les recettes directes sont supérieures à l'objectif de l'année n.
- au produit de la vente des véhicules réformés telle qu'autorisée par le STIF conformément à l'article 13 du décret n°2011-320 du 23 mars 2011 net des éventuelles charges induites
- aux recettes relatives à l'utilisation des véhicules dans le cadre de services de substitutions nettes des coûts de roulage sur la base du barème pris en compte dans le calcul des réfections pour offre non produite et après prise en compte des dépenses exceptionnelles dûment justifiées, conformément à l'article 23-3 - du présent contrat.

La facture annuelle reprend :

- le montant de la facture annuelle ;
- le montant des acomptes versés ;
- le rappel des montants remboursés à l'euro-l'euro ;
- le solde à payer (avec le cas échéant les avoirs).

A l'issue des travaux de vérification réalisés par le STIF, ce dernier détermine le montant du solde dû ou à facturer à la RATP au titre de l'année n. Ce solde de l'année n est calculé par différence entre le montant total des acomptes mensuels versés par le STIF d'une part, et le montant définitif de la facture annuelle issu des travaux de vérification réalisés par le STIF d'autre part. Le STIF informe la RATP, dans les meilleurs délais, de son désaccord sur le montant du solde.

Dans l'hypothèse où le montant total des acomptes mensuels versés par le STIF est inférieur au montant définitif de la facture annuel issu des travaux de vérification, le STIF règle le solde à la RATP au plus tard dans les 45 jours suivants la réception par le STIF de la facture annuelle.

Dans l'hypothèse inverse, le STIF émet un titre de recette au plus tard dans les 90 jours suivant la réception par le STIF de la facture annuelle. Ce titre de recette pourra, à la discrétion du STIF, faire l'objet d'une retenue sur le montant de l'acompte de la contribution C1 à verser par le STIF au titre du mois de juillet N+1, déduction faite des remboursements opérés par la RATP dans l'intervalle.

En cas de désaccord sur les retraitements réalisés, le STIF sans que cela soit un préalable à toute action contentieuse de déclencher la procédure de conciliation prévue à l'article 103. La mise en œuvre de la procédure de conciliation ne fait pas obstacle à la mise en œuvre des dispositions prévues par les alinéas précédents. Le cas échéant, le STIF règlera des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard de versement.

En cas de non-respect du calendrier de versement des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de la facturation.

Les factures seront accompagnées des pièces justificatives suivantes :

- Les fichiers titres comprenant :
 - o les ventes globales (tous transporteurs) annuelles par titre, zone*zone, vendues en et hors Ile-de-France (en nombre et en valeur) ;
 - o les ventes de la RATP annuelles par titre, zone*zone, vendues en Ile-de-France (en nombre et en valeur) ;
 - o les recettes directes annuelles par titre, zone*zone, vendues en Ile-de-France (en nombre et en valeur).
- un détail du calcul des indices d'actualisation des rémunérations ;
- le calcul détaillé des bonifications et pénalités ;
- les justificatifs de paiements des Impôts et Taxes ;
- les justificatifs de paiement des redevances de crédit-bail ;
- le calcul du partage des recettes directes ;
- le compte-rendu financier de l'exploitant intégré au rapport annuel tel que décrit à l'article 97-4.

Toutes les annexes à la facture annuelle sont formellement validées par la RATP.

article 96 - **Impact financier de la non réalisation du Programme d'Investissements Contractuel**

article 96-1 - **Ajustement annuel de la contribution C2**

Chaque année, si le montant des investissements réalisés (hors matériels roulants tramways financés par crédit bail), en cumul depuis le début du contrat, net des subventions, est inférieur au montant cumulé contractuel, la contribution C2 est corrigée à la baisse pour tenir compte des dotations aux amortissements non générées et des économies de charges en capital, selon les modalités suivantes :

- Un ajustement à la baisse des dotations aux amortissements est réalisé en appliquant les mêmes règles de calcul que celles utilisées dans le compte financier prévisionnel, à l'écart entre les dépenses d'investissements prévues et les dépenses d'investissements réalisées.
- Un ajustement correspondant aux économies en charges de capital induit par le retard cumulé d'investissements, sur la base du taux d'intérêt retenu dans la maquette financière.

La CAF prévisionnelle de l'année considérée est également ajustée à due concurrence.

article 96-2 - **Ajustement annuel autre que la contribution C2**

En 2016, si les investissements réalisés (hors matériels roulants tramways financés par crédit-bail et hors programme d'extension des lignes de métro et de tramways), nets des subventions, sont inférieurs aux investissements inscrits dans la maquette, un montant correspondant à 50% de l'écart entre les investissements prévus et les investissements réalisés, dans la limite de 30 M€, vient en diminution de la facture annuelle.

Pour les années 2017 à 2020 inclus, notons :

- Δ_n l'écart annuel constaté entre les investissements inscrits dans la maquette et les investissements réalisés pour l'année n ;
- $\Sigma \Delta_n$ la somme des écarts annuels constatés entre les investissements inscrits dans la maquette et les investissements réalisés, depuis 2016 jusqu'à l'année n ;
- A_n l'ajustement annuel qui sera effectué à la baisse ou à la hausse sur la facture annuelle de l'année n , avec $A_n \leq 30\text{M€}$;
- ΣA_{n-1} la somme des ajustements annuels effectués à la baisse moins ceux effectués à la hausse sur les factures des années antérieures, depuis 2016 jusqu'à l'année $n-1$.

Chaque année n , la somme des écarts entre les investissements inscrits dans la maquette et les investissements réalisés est comparée à la somme des ajustements effectués les années antérieures :

- Si $\frac{\Sigma \Delta_n}{2} - \Sigma A_{n-1} \geq 0$, alors un ajustement égal à $[\frac{\Sigma \Delta_n}{2} - \Sigma A_{n-1}]$, plafonné à 30M€, vient en diminution de la facture annuelle de l'année n ;
- Si $\frac{\Sigma \Delta_n}{2} - \Sigma A_{n-1} < 0$, alors un ajustement égal à $[\Sigma A_{n-1} - \frac{\Sigma \Delta_n}{2}]$ vient en augmentation de la facture annuelle de l'année n , au titre d'un rattrapage partiel.

Et dès lors que $\Sigma \Delta_n \leq 0$, alors un ajustement égal à $[\Sigma A_{n-1}]$ vient en augmentation de la facture annuelle de l'année n , et ce au titre d'un rattrapage complet.

Chaque année, les parties se rapprochent pour examiner l'origine de l'écart constaté. Si la RATP fait la démonstration qu'elle a été empêchée de réaliser des investissements prévus ou que l'écart résulte d'économies réelles sur les investissements, les montants correspondants ne sont pas pris en compte dans le calcul de l'écart.

article 96-3 - **Ajustement en fin de contrat**

Dans le cadre du règlement de la facture 2020, les deux parties se réunissent en fin de contrat après la publication des comptes 2020 de la RATP. Si le montant des investissements réalisés (hors matériels roulants tramways financés par crédit-bail), en cumul depuis le 1er janvier 2016, net des subventions, est inférieur au montant cumulé contractuel :

- 1/ Le montant prévu à l'alinéa 3 de l'article 96.2, net des ajustements opérés dans les différentes factures annuelles est conservé irrévocablement par le STIF
- 2/ L'écart cumulé entre les investissements prévus et les investissements réalisés est restitué au STIF sous déduction :
 - Le montant prévu à l'alinéa 3 de l'article 96.2, net des ajustements opérés dans les différentes factures annuelles,
 - Du total des ajustements de C2 déjà effectués au titre des amortissements.

La restitution prévue au 2/ du présent article se traduira par une neutralisation des flux liés aux appels de fonds relatifs aux subventions à verser en priorité dans le cadre de l'acquisition du matériel roulant.

article 97 - **Dispositions relative aux projets d'extension des infrastructures**

La RATP participe au financement du programme d'extension des lignes de métro et de tramways prévue par les projets CPER. Cette participation en CAF est limitée à 150 M€ courants (ce montant peut être révisé d'un

commun accord entre la RATP et le STIF) sur la durée du contrat. Afin de ne pas détourner les moyens alloués au financement de la modernisation des réseaux existants prévue par le PQI figurant en annexe V-1, dans le cas d'un dépassement de l'utilisation de la CAF sur ces projets, le montant est à la charge de la RATP et ne vient pas ni diminuer la CAF à affecter sur les autres projets ni entraver la mise en œuvre de l'article 92. De même, la CAF dégagée par la RATP ne saurait venir de quelque manière que ce soit et même transitoirement, se substituer aux financements des investissements réalisés pour le compte de tiers (SGP...).

article 98 - **Clause de revoyure**

Les parties se rapprochent pour négocier un nouveau plan d'investissement et un nouveau compte prévisionnel d'exploitation dans l'un des cas suivants :

- Si, au titre de l'exercice 2016, l'écart constaté entre les investissements prévus et les investissements réalisés (hors matériels roulants tramways financés par crédit-bail et hors programme d'extension des lignes de métro et de tramways) apprécié dans les conditions de l'article 96-2 est supérieur ou égal à 80 M€ courants
- Si, en 2016, le résultat dégagé par la RATP avant impôt sur les sociétés (net du CICE), est supérieur ou égal à 250 M€ courants (les éléments exceptionnels ne donnant pas lieu à flux de trésorerie ne sont pas pris en compte).
- Si le dispositif de « Crédit d'impôt pour la Compétitivité et l'Emploi » dont bénéficie la RATP était modifié ou supprimé sans être remplacé par un dispositif aux effets analogue.

Dans l'intervalle, les dispositions de l'article R.1241-25 du code des transports s'appliquent.

TITRE VII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT

Chapitre I - CLAUSES SOCIALES ET ENVIRONNEMENTALES

Chaque année, la RATP présentera à la Commission de Démocratisation, sa politique en matière sociale et environnementale.

article 99 - Préservation des conditions de travail et de la qualité du dialogue social

Le STIF est attentif aux conditions de travail des agents de la RATP. Il invite la RATP à veiller à la préservation de la qualité du dialogue social et à l'amélioration de la qualité des conditions de travail de ses agents

La RATP s'efforce d'assurer les meilleures conditions de travail possibles à ses salariés, de prévenir les accidents du travail et de garantir la santé au travail des salariés. Elle mettra en œuvre, par le dialogue social, les procédures les plus adaptées à la valorisation individuelle et collective du travail des salariés. Elle s'efforcera de poursuivre et approfondir le dialogue social au sein de l'entreprise. Elle veille également à améliorer les qualifications de ses salariés par des actions de formation et l'organisation de parcours professionnel notamment pour les encadrants qui ont la responsabilité de la gestion d'équipes.

La RATP mène une politique active de réduction des expositions professionnelles aux émissions diesel. Elle s'engage à investir pour éradiquer le diesel pour les véhicules de maintenance et équipements industriels opérant en tunnel et à étudier toute solution alternative au diesel pour les véhicules de maintenance industriels (chantiers voie et caténaire et véhicules rail-route notamment).

article 100 - Lutte contre le dumping social

La RATP s'engage à lutter contre toute forme de dumping social dans le monde du transport car aucune forme de concurrence ne doit s'appuyer sur une régression du modèle social des salariés sous statut.

Par ailleurs, la RATP s'engage dans sa politique d'achat à ne pas accepter d'offre anormalement basse.

article 101 - Lutte contre les discriminations

Au titre de son éthique d'employeur, en matière de diversité et de non-discrimination, la RATP a signé dès 2003 le Pacte mondial des Nations Unies qui entend éliminer toute forme de discrimination au travail et a régulièrement renouvelé ses engagements en la matière. L'entreprise exprime son attachement résolu à ce que les femmes et les hommes de l'entreprise aient droit au respect de leur dignité dans leur environnement professionnel, fondement de la qualité des relations humaines au travail.

C'est ainsi que la RATP mène une politique active de promotion de l'égalité au sein de l'entreprise. Cette politique se traduit les efforts de la RATP en matière de :

- Promotion de l'égalité hommes-femmes dans la politique de rémunération et dans la structure hiérarchique (évolution professionnelle...)
- D'insertion professionnelle des jeunes et des seniors
- Des personnes en situation de handicap
- Lutte contre toute forme de discrimination.

Dans le cadre du bilan social remis chaque année au STIF, la RATP informera chaque année le STIF des actions menées en la matière et des résultats attendus et obtenus.

article 102 - Engagement en faveur de l'insertion professionnelle

article 102-1 - Une politique d'emploi en faveur de l'insertion professionnelle

La RATP, entreprise publique socialement responsable et solidaire, a placé depuis de nombreuses années l'insertion, l'accès à l'emploi et le maintien dans l'emploi de toute personne quel que soit son âge et son niveau de qualification, au cœur de sa politique sociale.

Cette politique qui s'appuie sur la transmission des savoirs et des compétences entre générations, constitue l'une des valeurs de la RATP qui entend marquer ainsi sa volonté de faire de ses métiers liés au transport de voyageurs, un facteur d'intégration et de développement de la solidarité urbaine.

Depuis près de 20 ans, cette politique conforme à la tradition et aux valeurs de l'entreprise, offre notamment à des jeunes sortis du système scolaire sans qualification, l'opportunité d'accéder aux différents métiers qualifiés de l'entreprise dans le cadre de l'embauche directe et pour certains d'obtenir des équivalences de diplôme.

article 102-2 - **Clauses d'insertion dans les marchés passés par la RATP**

Au travers de ses activités, la RATP participe à la mise en œuvre des politiques publiques pour l'accès à l'emploi, la lutte contre les exclusions et la cohésion sociale.

Les achats constituent un levier pour favoriser l'insertion sociale et professionnelle des personnes éloignées de l'emploi. Cela se traduit par l'achat direct aux structures d'insertion par l'activité économique (SIAE) et l'intégration de clauses d'insertion dans les marchés qui s'y prêtent.

Les engagements de la fonction achats se déclinent dans la politique d'achats responsables et le schéma de promotion des achats socialement responsables (dont la rédaction est en cours, en application de l'article 13 de la loi n° 2014-856 du 31 juillet 2014 relative à l'économie sociale et solidaire). Par ailleurs, la RATP est signataire de la convention Entreprises et Quartiers et signera au 2ème semestre 2015 la charte RSE pour les marchés du Grand Paris.

La RATP présentera une fois par an, au mois de mars, le bilan des actions menées par les achats en faveur de l'insertion par l'activité économique, pour l'année passée.

Indicateurs quantitatifs

- Nombre d'heures d'insertion (clauses d'insertion + achat direct)
- Nombre de bénéficiaires
- Nombre de marchés avec clause d'insertion (en cours d'exécution)

Extrait du rapport financier & RSE 2014

Insertion par l'activité économique	2013	2014
Nb d'heures d'insertion réalisées	140 000	290 000
Nb de bénéficiaires des dispositifs d'insertion	320	536
Nb de marchés avec clause d'insertion (en cours d'exécution)	83	90

Au-delà de ces données chiffrées, la RATP communiquera des informations qualitatives sur les actions engagées et la mise en œuvre des clauses d'insertion : organisation, segments d'achats concernés, collaboration avec les acteurs locaux de l'emploi et de l'insertion,....

article 103 - **Prise en compte de la sensibilité des voyageurs à la place de la publicité dans les espaces de transport**

Le STIF considère que la qualité de l'environnement dans lequel évolue le voyageur dans les espaces de transport constitue un élément d'attractivité des transports publics. Si la publicité apporte une source importante de financement du système de transport en Ile de France, son développement doit se faire dans le respect des règles légales et déontologiques.

A cet égard la RATP s'engage à se conformer aux règles en vigueur, en matière d'affichage publicitaire

Au-delà du strict respect des prescriptions légales et réglementaires applicables dans de nombreux domaines désormais réglementés et à toutes les étapes des relations entre son exploitant publicitaire et ses annonceurs, elle veillera à ce que soient respectés les principes déontologiques établis par les autorités de régulation de la profession.

La RATP s'interdit de mettre en œuvre tout dispositif de publicité sonore. La RATP s'engage à ne pas installer de dispositif dit « intelligent » permettant notamment la reconnaissance biométrique des voyageurs ou l'échange interactif avec les voyageurs.

article 104 - **Mise en œuvre d'une politique environnementale partagée**

Au-delà de ses obligations légales et réglementaires, la RATP entend être exemplaire et adhérer aux engagements environnementaux qui sont au cœur de sa politique de développement durable. Identifier nos activités à risques et réduire les nuisances liées à notre activité est un des axes structurants de notre politique environnementale.

article 104-1 - **Energie-climat**

Le STIF et la RATP considèrent que la transition énergétique et l'atténuation du changement climatique constituent des enjeux prioritaires. La RATP intègre systématiquement ces préoccupations comme un axe fort des projets et de l'exploitation du réseau.

La RATP s'engage à réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES) par voyageur.km de 20% et ses consommations d'énergie par voyageur.km de 15% d'ici 2020, par rapport à 2004.

Ces deux objectifs sont établis sur le périmètre global des consommations d'énergie de la RATP et non uniquement les consommations liées à la traction. La RATP participe ainsi à l'objectif visé par le PDUIF, à savoir, de réduire de 20% les émissions de GES des transports entre 2005 et 2020.

Ces engagements mobilisent l'ensemble des métiers de la RATP : l'exploitation et la maintenance des réseaux de bus, métro, RER et tramway mais également la gestion du patrimoine immobilier.

Pour y parvenir, la RATP met en œuvre des plans d'actions visant à la fois la sobriété et l'efficacité énergétique, ainsi que la maîtrise et l'amélioration de son empreinte carbone. Ces plans d'actions seront communiqués au STIF, ainsi qu'un bilan de leur mise en œuvre, avec une fréquence équivalente à celle du bilan des émissions de gaz à effet de serre évoqué ci-après.

- Bus : Avec le projet BUS 2025, le STIF et la RATP engagent la transition énergétique du réseau de Bus afin que à l'horizon 2025, 100 % du parc des autobus sera constitué de véhicules électriques ou au gaz naturel. La RATP intègre la formation à l'éco-conduite dans le cursus de formation des conducteurs de bus.

- Matériels roulants ferroviaires (Métro, RER et Tramways) : Les achats de nouveaux matériels roulants intègrent systématiquement des spécifications relatives à la sobriété et à l'efficacité énergétique de la traction et des auxiliaires.

- Gares et stations : La RATP poursuit le programme de relamping à LED de l'ensemble des gares et stations du réseau.

- Patrimoine immobilier : La RATP s'engage à réduire de 40% les consommations d'énergie de ses bâtiments tertiaires entre 2006 et 2020 soit une réduction de 25% entre 2014 et 2020.

La RATP réalise les audits énergétiques de ses bâtiments tertiaires et industriels de plus de 1 000 m² et consommant plus de 1 GW par an. Ces audits énergétiques sont mis à jour tous les 4 ans. La RATP transmet tous les ans, au STIF, un bilan des investissements liés aux économies d'énergie réalisés au sein des centres bus et ateliers de maintenance des matériels.

- Actions transversales :

La RATP communique annuellement au STIF le résultat des mises à jour du calcul de l'information CO₂ des prestations de transport. La RATP remettra au STIF, en 2019 le rapport d'évaluation de ses émissions de GES. Ce rapport comprendra, outre le bilan global des émissions, une explication de la méthode utilisée pour établir ce bilan par grand poste, en particulier pour le poste « énergie de traction » (qui représente plus de la moitié des émissions).

La RATP s'engage à réduire ses émissions de GES par voy.km transportés de 20% d'ici 2020, par rapport 2004. La valeur de référence en 2014 pour les émissions de GES est de 25 geqCO₂/voy.km. L'objectif de réduction de ces émissions est de 10 % entre 2014 et 2020.

article 104-2 - **Santé des voyageurs et des riverains**

Les collectivités locales ont désormais la latitude de définir des politiques de réduction du bruit et de la pollution de l'air, qui peuvent concerner l'activité de transport par bus, et impliquer soit des rythmes d'investissement accélérés, soit des réorganisations d'affectation de la flotte. Le STIF et la RATP s'engagent à élaborer une position commune.

Dans le domaine de la santé, la RATP s'engage par ailleurs à mener des actions pour améliorer la qualité de l'air sur l'ensemble du réseau de transport, à lutter contre le bruit et les vibrations et à se montrer vigilante vis-à-vis de risques émergents ou encore mal évalués, comme ceux des champs électromagnétiques.

- la qualité de l'air :

Le renouvellement du matériel roulant bus et fer permet de réduire les émissions polluantes dans les environnements extérieur et souterrain. La RATP s'engage à assurer une surveillance, en continu, de la qualité de l'air sur ses réseaux métro et RER et à rendre les données publiques. Elle remet tous les ans au STIF une note de synthèse sur l'évolution de la qualité de l'air sur ses réseaux métro et RER et sur les actions mises en place pour son amélioration.

- acoustique et vibrations :

En Île-de-France, la RATP est proactive pour prévenir les conflits avec ses riverains, en instruisant les questions acoustiques et de vibrations posées par les projets de construction aux abords de ses infrastructures.

La RATP s'engage à poursuivre ses actions permettant de réduire les nuisances sonores et vibratoires :

- cartographie des zones critiques sur ses 143 km de tronçons aériens,
- modernisation du matériel roulant ferroviaire,
- lancement de travaux de résorption des points noirs bruit par traitement des façades ou construction de murs anti-bruit,
- adoption de mesures préventives (augmentation du nombre de kilomètres meulés),
- optimisation des dispositifs de sonorisation des gares aériennes,

Par ailleurs, la RATP veillera au principe d'extinction des moteurs des autobus en terminus, dès lors que leur fonctionnement n'est pas utile au service.

La RATP transmet tous les ans au STIF la cartographie des zones critiques mise à jour ainsi qu'un bilan des actions menées pour réduire les nuisances sonores et vibratoires.

- champs électromagnétiques :

La RATP a créé une commission champs électromagnétiques qui assure la veille sanitaire, réglementaire et technique afin de maîtriser les rayonnements électromagnétiques dans ses espaces. Dans le cadre du déploiement de la 3G/4G dans le réseau RATP, des règles ont été définies avec les opérateurs pour réduire au maximum l'exposition des voyageurs dans chaque gare ou station et tunnel.

La RATP s'engage à mettre en œuvre, pour chacune des stations et gares équipées, des mesures de champs électromagnétiques en large bande (100 kHz à 6 GHz) et à communiquer l'ensemble des résultats à l'Agence Nationale des Fréquences. La RATP communique annuellement au STIF une note de synthèse sur les résultats de ces mesures.

article 104-3 - **Économie circulaire**

La RATP s'engage à développer une démarche d'économie circulaire qui lui permet d'améliorer sa performance environnementale en termes de consommation de ressources naturelles, d'émission de GES et de gestion des déchets. Sa participation en 2015 aux États généraux de l'Économie lui permet de prioriser les actions qu'elle mène en termes de valorisation de l'énergie (récupération de l'énergie de freinage, utilisation de la chaleur du métro...), de gestion des déchets (gestion des bio déchets, valorisation des textiles...) et de l'eau (utilisation des eaux d'exhaure), et de montrer que l'entreprise est un acteur majeur de la ville durable.

En fin de vie, les matériels roulants ferrés réformés sont traités dans le respect des obligations environnementales. Ceux-ci font en effet l'objet d'un marché spécifique groupé avec prise en charge du transport des matériels réformés, démantèlement et désamiantage. Les matériaux valorisables sont traités en filières spécifiques et les métaux valorisables sont revendus.

En ce qui concerne les autobus, une structure interne à la RATP organise le stockage des bus réformés avant destruction ou revente :

- Les autobus partant à la casse entrent dans une filière de tri et de traitement des différents composants, prise en charge par des professionnels en mesure de délivrer les agréments ou bordereaux de suivi de déchets industriels le cas échéant,
- Les autobus revendus bénéficient d'une préparation préalable, selon les souhaits des clients, et intégrant systématiquement certaines opérations respectueuses de l'environnement comme la reprise de l'étanchéité des fluides et le contrôle des fumées

article 104-4 - **Management environnemental des sites**

La RATP poursuit l'amélioration continue de ses démarches environnementales tout en préparant le déploiement de systèmes de management environnemental (SME) au sein des nouveaux sites industriels. En 2015, la RATP compte 91 établissements industriels, dont 69 sont certifiés ISO 14001. La RATP poursuivra cette certification :

- En s'engageant à ce que le taux de certification des sites soit croissant sur la durée du contrat (hors sites en travaux)
- En s'engageant à ce que les nouveaux sites industriels livrés soient certifiés
- En s'engageant à ce que fin 2020, 100% des sites soient certifiés (hors sites en travaux)

Le taux de certification ISO 14001 des sites industriels de la RATP (hors sites en travaux) sera transmis tous les ans au STIF.

Un dispositif de bonus-malus sera appliqué sur ce taux :

- Un bonus de 10 000€ par site nouveau certifié sera inclus dans la facture annuelle / un malus de 10 000€ par site ayant perdu la certification ;
- Si le taux de 100% n'est pas atteint fin 2020, 10 000€ de malus par site non certifié sera reversé au STIF

article 104-5 - **Déchets**

Pour ce qui est du tri sélectif des déchets des voyageurs en station, la RATP a pour objectif de valoriser les déchets recyclables récoltés sur ses réseaux ferroviaires par la collecte sélective publique des déchets ménagers.

article 104-6 - **Eco-conception des projets**

La RATP s'engage à mettre en œuvre une démarche d'éco-conception de l'ensemble de ses projets d'infrastructures, d'espaces et de matériels roulants

Chapitre II - **INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE**

article 105 - **Informations sur l'exécution du contrat**

article 105-1 - **Principes généraux**

Le STIF et la RATP ont une obligation réciproque de transparence et de réactivité dans la transmission de l'information relative à la gestion du service, notamment en ce qui concerne les conditions d'exploitation et des difficultés rencontrées.

La RATP porte à la connaissance du STIF et ce, dans les plus brefs délais, tout incident grave qui par sa portée est susceptible d'avoir une influence, de quelque nature que ce soit, sur les conditions d'exploitation du service contractualisé. Lorsque cette information est transmise verbalement elle doit être confirmée par écrit.

La RATP transmet toutes les informations que le STIF peut demander ainsi que tous les tableaux de bords, rapports, documents de nature contractuelle, dans un délai raisonnable que le STIF peut fixer. Si la RATP ne donne pas droit à la demande d'informations une fois le délai de réponse échu, le STIF peut engager un Contrôle ou un Audit dans les conditions fixées à l'article 99 du présent contrat.

Les informations communiquées par la RATP au STIF doivent pouvoir contribuer à assurer, auprès de tous les responsables locaux et des administrateurs du STIF, la meilleure lisibilité possible des conditions d'exécution du présent contrat. Le STIF est garant vis-à-vis de la RATP du respect de la confidentialité des informations correspondantes, en application des dispositions de l'accord de confidentialité annexé au présent contrat.

La confidentialité des documents transmis par la RATP au STIF est traitée selon les modalités prévues à l'annexe III - article 109 - du présent contrat, tenant compte des contraintes réglementaires ou légales.

Toutes les informations sont transmises de préférence par voie électronique sous format standard, facilement exploitable.

article 105-2 - **Comptabilité du service**

Les comptes de la RATP sont établis par celle-ci selon le plan comptable général et présentés selon le format de la comptabilité analytique en vigueur dans l'entreprise à la date d'établissement. La présentation des comptes par réseau de transport (Métro, RER, bus, tramway) est fondée sur le même format avec un détail des coûts de fonctionnement par fonction. Une déclinaison de ces comptes issus de la comptabilité analytique est réalisée par unité opérationnelle (ligne de métro/RER/tramway, centres bus...). Les charges directes des réseaux (assimilées à celles de la fonction transport) seront présentées par nature reprenant la présentation des comptes d'exploitation et les charges indirectes seront présentées par fonction. Le STIF et la RATP s'accordent sur les évolutions à apporter à la présentation des comptes par réseaux et par unités opérationnelles.

Ces documents sont communiqués à un rythme annuel. La RATP distingue en outre, les charges et recettes relevant des activités de gestionnaire d'infrastructure et de celles relevant des activités d'opérateurs de transport. Conformément à l'article 2 du décret du 23 mars 2011, la RATP indique au STIF les modalités d'établissement de la structure et de la répartition des coûts associés à chacune des missions exercées par la RATP en qualité de gestionnaire d'infrastructure.

La RATP informe le STIF chaque année des modifications des règles ou normes comptables ayant une incidence significative sur les comptes et sur le contrat et en fournit une estimation (incluant un calcul / une présentation pro forma).

article 105-3 - **Information mensuelle et trimestrielle sur l'exécution du contrat**

Information mensuelle

La RATP fournit un tableau de bord mensuel sur les indicateurs listés dans l'annexe VII-1 du présent contrat, au plus tard le dernier jour du mois suivant.

Information trimestrielle

La RATP fournit un tableau de bord trimestriel commenté contenant une analyse synthétique du trimestre écoulé sur les indicateurs listés dans l'annexe I A 8 et II C du présent contrat au plus tard 45 jours après la fin du trimestre.

Les dates de remise d'information sont indiquées en prenant pour référence la date d'application du contrat.

article 105-4 - **Rapport annuel d'exécution du contrat**

La RATP réalise un rapport annuel sur l'exercice échu et le transmet au STIF au plus tard le 31 mars n+1. Tout retard justifiera l'établissement de la pénalité définie à l'article 108.

Le rapport annuel comporte notamment :

- un compte-rendu financier. L'objectif de ce compte-rendu financier est de porter à la connaissance du STIF les éléments d'information nécessaires pour apprécier les conditions d'exploitation du service contractualisé, des activités annexes et le suivi de la politique de gestion des biens et investissements. Le compte-rendu financier devra notamment comporter les pièces suivantes :
- le compte de résultat de l'exercice présenté et commenté par nature de produits et charges concourant à l'exécution du contrat, selon le format en vigueur à la RATP. Il comporte en regard le budget pour l'année n, le réalisé de n-1 et la prévision pour n+1. Il présente également :
 - une analyse des résultats et de leur évolution par rapport au budget et à l'année passée, notamment au regard des principaux événements de l'exercice.
 - le chiffre d'affaires ventilé entre contributions du STIF, recettes directes et autres recettes. Les versements du STIF feront également apparaître les contributions forfaitaires, les différentes formes d'intéressements perçus et le partage des risques.
- une communication des coûts unitaires de la RATP rapportés à la production (trains-kilomètres) et aux voyageurs transportés (voyages-kilomètres) ;
- un récapitulatif de l'évolution de la dette sur l'année échue et contractée au cours de l'exercice (synthèse en financement et endettement financier) ;
- Les comptes de résultat par réseaux (compte analytique), la décomposition des coûts des réseaux (Métro, RER, Tramway, Bus) et des UO (lignes de métro/RER/Tramway, dépôts de bus...) par fonctions transport, accueil vente, contrôle et sécurité, gestion des lieux et des équipements, ingénierie, infrastructure, support), le nombre de millions de VK et de voyages effectués par réseaux, les coûts unitaires par réseaux rapportés aux VK, les coûts unitaires par réseaux rapportés aux voyages.

- En annexe :

- Un rapport de mise en œuvre de la politique environnementale selon les prescriptions de l'article « Mise en œuvre d'une politique environnementale partagée »
- Des indicateurs liés à la gestion du personnel
 - Effectifs moyens annuels employés par grande catégorie (encadrement, opérateurs)
 - Effectifs moyens annuels payés par grande fonction (exploitation, maintenance, autres)
 - un tableau des effectifs de la RATP au 31 décembre de l'année échue ;un tableau faisant apparaître le nombre des départs en retraite et des recrutements de la RATP lors de l'année échue
- Le montant des investissements par catégories telles que définies au titre V.
- Un récapitulatif des maturités, taux et amortissements des lignes d'emprunts (bancaires ou autres) de l'EPIC RATP.
- Une analyse des postes du résultat de gestion et de son évolution :
 - Les différents postes de produits
 - Les charges d'énergie, affrètements et charges de circulation
 - Les matières et autres charges externes
 - Les impôts, taxes et versements assimilés

- Les frais de personnel (dont l'évolution du salaire moyen par agent toutes catégories confondues)
- Les autres charges de gestion courante
- Les dotations aux amortissements
- Les charges financières et exceptionnelles
- Une analyse du résultat du GI et de l'OT
- Le budget d'exploitation N+1
- les comptes sociaux de l'EPIC RATP et leurs annexes ;
- un tableau de passage entre les comptes de l'EPIC publiés et le compte rendu financier
- Une analyse du bilan et de son évolution :
 - L'actif immobilisé
 - L'actif circulant (stocks, créances, trésorerie)
 - Les comptes de régularisation et divers
 - Les capitaux propres
- L'inventaire comptable des biens de la RATP : l'inventaire physique selon les préconisations de l'article « Description des biens affectés à l'exécution du présent contrat » (titre V Investissement)
- La RATP peut adjoindre à ce rapport annuel tous les documents qu'elle juge nécessaires pour apporter au STIF une information détaillée portant sur les conditions d'exécution du Service contractualisé.

article 105-5 - Information sociale et financière additionnelle en cours de contrat

La RATP communique au STIF, à titre de simple information :

- Une information synthétique sur le budget de l'année N+1, dans les 15 jours calendaires suivants son approbation par le Conseil d'administration de la RATP
- Une information de gestion sur les comptes semestriels de l'EPIC de l'année n, dans les 15 jours suivant leur présentation au Conseil d'administration de la RATP.
- Le bilan social annuel, dans le mois qui suit sa présentation au Comité d'entreprise

article 106 - Suivi de l'exécution du contrat

article 106-1 - Comités de suivi thématiques

Les comités de suivi seront composés à l'initiative des deux parties.

Les comités de suivi thématiques se réuniront selon la périodicité indiquée ci-dessous et en tant que de besoin.

Ils seront chargés d'examiner les questions relatives à l'exécution du contrat.

- Comité de suivi « Offre/régularité ferroviaire » : une fois par trimestre
- Comité de suivi « Offre/régularité Surface » : une fois par trimestre
- Comité de suivi « Qualité de service » : une fois par trimestre, en proximité avec le Comité d'Offre
- Comité de suivi « Questions économiques et tarifaires » : deux fois par an
- Comité de suivi « Investissements » : deux fois par an
- Comité de suivi « Communication » : deux fois par an
- Comité de suivi billettique : deux fois par an
- Autres comités de suivi : la périodicité de ces éventuels comités sera définie dans les avenants ou les conventions les instituant.

Ces comités de suivi seront complétés par des réunions de suivi des principaux programmes d'investissement.

article 106-2 - Audition de la RATP par le Conseil d'administration du STIF

Chaque année, à la demande du Président du STIF, les représentants de la RATP seront auditionnés par le Conseil d'administration du STIF, en vue de présenter un bilan de l'exécution du contrat détaillant :

- Les résultats en matière de régularité et qualité
- Les performances économiques et sociales de l'EPIC
- Les investissements réalisés (en comparaison avec les engagements contractuels)
- Les perspectives futures.

article 107 - Contrôle de l'exécution du contrat

article 107-1 - Contrôle de l'exécution du contrat par la RATP

Il revient à la RATP de s'assurer par tous moyens de la réalité de l'efficacité et de l'efficience de l'exploitation, et de veiller au respect des obligations figurant au présent Contrat.

Ce devoir général de contrôle s'exerce sans préjudice des droits reconnus au STIF en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, dans le cadre des contrôles et audits qu'il peut décider de mener.

article 107-2 - Droit général de contrôle et d'audit par le STIF

Le STIF dispose d'un droit d'audit et d'un droit de contrôle sur toute question relative à l'objet du Contrat, dans le respect des dispositions de l'Chapitre III -article 109 - Obligation de Confidentialité. Le STIF exercera son droit d'audit et son droit de contrôle, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs qu'il mandate à cet effet.

Le droit de contrôle vise à :

- assurer le STIF de la bonne exécution par la RATP, soit directement, soit au travers de ses filiales ou activités communautaires, du service contractualisé prévu par le présent contrat et il consiste à vérifier sur pièces et sur place que les services et prestations sont exécutés conformément aux stipulations du présent contrat,
- permettre au STIF de s'assurer de l'étanchéité entre les activités exercées par la RATP (ou ses filiales) au titre du contrat, de ses autres activités et les activités communautaires,
- contrôler la formation des coûts, l'étanchéité entre les activités du GI et de l'OT, les imputations analytiques des coûts,
- contrôler le processus d'élaboration et de suivi de tous les indicateurs contractuels,
- contrôler que les données affichées par le système informatique de la RATP sont conformes aux informations transmises dans les conditions des annexes II-A-4 ET II-A-5,
- de manière générale d'accéder à tout élément permettant au STIF de contrôler/vérifier la fiabilité et la complétude des éléments physiques et financiers en lien avec le présent contrat.

Sans préjudice des stipulations de l'alinéa précédent et afin de réaliser ce même contrôle, le STIF se réserve en outre le droit de faire procéder à des contrôles inopinés sur les réseaux métropolitains, ferroviaires et routiers exploités dans le cadre du présent Contrat, tout en respectant les règles de sécurité, et de confidentialité prévues à l'Chapitre III -article 109 - et sans que ces contrôles soient de nature à dégrader l'exécution de l'offre commerciale.

Le droit d'audit vise notamment à :

- Examiner tous les éléments comptables et financiers ayant contribué à l'établissement des éléments comptables et extracomptables de la RATP et à évaluer les méthodes et outils employés par la RATP afin de recueillir, agréger et restituer au STIF les informations servant à l'établissement des tableaux de bord et du compte-rendu général d'activité.
- Apprécier le dimensionnement des moyens et la réalité des coûts imputés par la RATP à l'exécution du présent contrat.

article 107-3 - Modalités d'exercice des contrôles ou audits

1/ Modalités d'exercice générales des contrôles et audit

Dans les cas de contrôle et d'audit, à l'exception des contrôles de qualité, la RATP est informée de la décision d'audit du STIF, au minimum 15 jours ouvrés avant la date d'intervention des missions d'audits et de contrôle.

Dans le cas où l'audit serait réalisé par un prestataire extérieur, le STIF informera la RATP du nom du titulaire. Dans ce cas, le STIF s'assure que les clauses de confidentialité de son contrat avec son prestataire extérieur

respectent les clauses prévues à l'Chapitre III -article 109 -et, sur demande de la RATP, fournira pour justificatif un extrait dudit contrat.

Dans le cadre des audits ou des contrôles, le STIF ou les organismes extérieurs missionnés par le STIF peuvent demander à la RATP, la délivrance de tout élément d'information relatif à l'objet du Contrat et en lien avec l'ensemble des services prévus au présent Contrat. Ces éléments sont communiqués par la RATP dans un délai raisonnable. L'entrave dans l'obtention d'un élément demandé dans le cadre d'un audit ou d'un contrôle fait l'objet de pénalités fixées dans l'article XX « Sanction ».

La RATP s'engage à fournir les documents non listés dans le présent Contrat utiles à la bonne réalisation de ces contrôles et audits.

Les résultats des contrôles et audits (pour leur partie « analyse ») sont obligatoirement communiqués à l'autre partie dans un délai raisonnable fixé d'un commun accord.

Toute constatation d'un surdimensionnement des contributions versées par le STIF, y compris les contributions forfaitaires relatives aux services supplémentaires décrits en annexe au présent contrat, au regard des coûts réels de l'opérateur, ou tout manquement dans l'allocation des fonds versés par le STIF, fait l'objet d'un reversement au profit du STIF, et d'une correction des éléments relatifs aux écarts concernés.

Il appartient au STIF, et à lui seul, de tirer les conclusions relatives aux insuffisances relevées lors des vérifications.

En cas de désaccord persistant sur les résultats des audits ou des contrôles la procédure de conciliation sera engagée par la partie la plus diligente dans les conditions prévues à l' Chapitre VI -article 112 -du présent contrat.

Conformément à l'article 109 Obligation de confidentialité du présent Contrat les parties s'engagent notamment à conserver la confidentialité des données, informations et documents auxquels les auditeurs ont eu accès lors de ces contrôles et audits durant les cinq ans après la fin de l'audit concerné.

2/ Modalités d'exercices complémentaires de certains contrôles et audits

En complément des dispositions ci-dessus :

- Les contrôles de la qualité peuvent comprendre des contrôles inopinés, de type « client mystère ». Ces contrôles doivent se faire dans le respect des règles de sécurité (en particulier respect des plans de prévention hygiène et sécurité).
- Compte tenu du caractère stratégique pour l'entreprise des informations relatives aux données financières, lorsque le droit d'audit en matière financière s'exerce par l'intermédiaire d'agents du STIF accrédités ou d'organismes extérieurs mandatés par le STIF, le STIF s'engage à communiquer à la RATP la liste des auditeurs accrédités à cet effet et à prévenir la RATP de toute modification de ladite liste, et à respecter, le cas échéant pour les éléments financiers à caractère stratégiques, les obligations de confidentialité spécifiques qui s'appliquent conformément à l'article 109 obligation particulière de confidentialité.

article 108 - **Sanction en cas de non-respect des modalités d'information**

Une sanction de 3 000 euros HT par document et par jour ouvrable de retard, sera appliquée en cas de retard dans la transmission des documents prévus contractuellement. Cette sanction sera progressive et sera réévaluée à 15 000 € par jour de retard au-delà du trentième jour de retard.

La date d'échéance de transmission des documents demandés sera fixée conjointement, laissant à la RATP un délai raisonnable, en fonction du volume d'informations nécessaires à la réalisation des contrôles et des audits.

Cette sanction de retard s'appliquera à compter du premier jour ouvrable de retard après la date d'échéance. A cet effet, le STIF informera l'opérateur par courrier. Aucune mise en demeure ne précèdera l'application de la sanction pécuniaire.

Le montant annuel maximal encouru par la RATP au titre de l'application de la présente clause est fixé à 1 million d'euros.

Chapitre III - OBLIGATION DE CONFIDENTIALITE

article 109 - Obligation de confidentialité

Le présent article a pour objet de déterminer les conditions dans lesquelles chaque Partie souhaite divulguer des Informations Confidentielles, telles que définies ci-dessous, à l'autre Partie dans le cadre des relations entre les Parties, régies par le présent Contrat et ses annexes.

article 109-1 - Définition des « Informations Confidentielles »

L'expression « **Informations Confidentielles** » recouvre des informations ou données de nature commerciale, financière ou technique, quelle qu'en soit la nature ou la forme (écrite ou orale et notamment tous documents écrits ou imprimés, modèles, disques, DVD, cédéroms et plus généralement toutes formes et modèles susceptibles d'être adoptés), qui sont transmises par la émettrice à la Partie Réceptrice, et dont le caractère confidentiel a expressément été justifié par la Partie Emettrice et indiqué de manière apparente sur le document, au moyen d'une mention telle que « CONFIDENTIEL ».

Sont considérées comme des « **Informations Confidentielles RATP** » :

- (i) Les informations à caractère financier, qui sont communiquées par la RATP au STIF à l'occasion de contrôles et d'audits réalisés ou mandatés par le STIF au titre du Contrat, sous réserve que leur caractère stratégique soit expressément justifié par la RATP,
- (ii) Les éléments de savoir faire qui répondent à la définition donnée par le règlement CE772/2004 de la commission du 27 avril 2004, les méthodes commerciales ou de travail de la RATP, constitutifs d'un secret industriel ou commercial de celle-ci au sens de la loi, qu'elle divulgue au STIF dans l'exécution du Contrat,
- (iii) Les données RATP qui constituent des informations protégées par le secret des affaires au sens de l'article 6 de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978, dont notamment les données du trafic issues des comptages et enquêtes réalisés par RATP,
- (iv) Les éléments et informations relatives aux matériels roulants très sensibles pour des raisons de sécurité publique, à condition que la RATP ait justifié ces raisons,
- (v) Les marchés et avenants d'acquisition et/ou de modification et/ou de rénovation de matériels roulants signés par la RATP.

Sont considérées comme des « **Informations Confidentielles STIF** » :

- (i) Les informations, documents, spécifications générales et détaillées remis à la RATP dans le cadre du Système communautaire tels que définis à l'annexe IV B 8.
- (ii) les éléments de savoir faire qui répondent à la définition donnée par le règlement CE772/2004 de la commission du 27 avril 2004, qu'elle divulgue à la RATP dans l'exécution du présent Contrat.

Chaque Partie assure et garantit qu'elle a le droit et la capacité de divulguer les Informations Confidentielles à l'autre Partie.

Par ailleurs, les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux Informations Confidentielles qui :

- ont été divulguées au public par la Partie Emettrice ;
- étaient en la possession légitime de la Partie Réceptrice ;
- appartenaient au domaine public avant leur communication par la Partie transmetteur ou sont, postérieurement à la date de la signature de l'Accord, tombées dans le domaine public et ce, sans violation des termes de l'Accord ;
- sont licitement acquises d'un tiers, autorisé à les divulguer, sans engagement de secret.

En revanche, une Partie ne sera pas dégagée de ses obligations au titre du présent article concernant une Information Confidentielle de l'autre Partie, du seul fait que celle-ci est contenue dans un ensemble d'informations générales.

Enfin, les Parties ne sont pas soumises à l'obligation de confidentialité prévue au présent article :

- en cas injonction d'un tribunal ou de toute autorité de contrôle de fournir des Informations Confidentielles de l'autre Partie,
- en application d'une obligation légale, notamment en vertu de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal (loi CADA), ou réglementaire qui imposerait à la Partie destinataire de communiquer des Informations Confidentielles de l'autre Partie,
- en application d'une obligation légale ou réglementaire qui imposerait à la Partie destinataire de publier des Informations Confidentielles de l'autre Partie.

Dans cette hypothèse, la Partie concernée informera l'autre Partie de la requête, de l'injonction ou de la demande de communiquer qui lui aura été notifiée.

article 109-2 - **Obligation générale de Confidentialité**

Chaque Partie s'engage à considérer comme strictement confidentielles les Informations Confidentielles de l'autre Partie et par conséquent, à ce que lesdites Informations Confidentielles :

- soient traitées par la Partie destinataire avec la même précaution qu'elle porte à la préservation de ses propres Informations Confidentielles que ce soit vis-à-vis de son personnel, ses instances décisionnaires ou ses prestataires.
- ne soient divulguées à des tiers, de quelque manière que ce soit, qu'après avoir obtenu l'accord préalable écrit, par courrier, de la Partie Emettrice.

Par exception, les parties pourront communiquer les informations confidentielles de l'autre Partie à un prestataire, sans obtenir l'accord préalable de la Partie Emettrice, dans le cadre de l'application du Contrat. En cas de recours à un prestataire, à la demande de la Partie Emettrice, une copie dudit accord, ou de l'article de confidentialité inséré dans le marché conclu avec le prestataire lui sera transmis.

Conformément à l'article 1120 du code civil, chaque Partie se porte fort pour tout leur personnel (salariés et collaborateurs, intervenants) et de ses prestataires, du respect de cette obligation de confidentialité.

Chacune des Parties s'engage à ne faire aucun usage des Informations Confidentielles de l'autre Partie dans un autre but que pour l'exécution du Contrat et de ses annexes, ainsi que s'agissant du STIF, pour les besoins de ses missions d'autorité organisatrice de la mobilité en Ile-de-France.

Chacune des Parties s'engage à ne revendiquer aucun droit de propriété sur les Informations Confidentielles de l'autre Partie.

article 109-3 - **Obligations particulières de confidentialité**

1/ Informations Confidentielles fondées sur des éléments de savoir-faire ou des éléments financiers à caractère stratégique

Sans préjudice des dispositions édictées dans l'obligation générale de confidentialité qui restent applicables, des dispositions particulières décrites ci-après s'appliquent aux Informations Confidentielles communiquées par la Partie Emettrice à la partie Réceptrice sont fondées sur :

- des éléments de savoir-faire qui répondent à la définition ci-après, donnée par le règlement CE772/2004 de la commission du 27 avril 2004 :
 - savoir-faire, un ensemble d'informations pratiques non brevetées, résultant de l'expérience et testées,
 - secret, c'est-à-dire qu'il n'est pas généralement connu ou facilement accessible;
 - substantiel, c'est-à-dire important et utile pour la production des produits contractuels, et
 - identifié, c'est-à-dire décrit d'une façon suffisamment complète pour permettre de vérifier qu'il remplit les conditions de secret et de substantialité ;
- des éléments financiers à caractère stratégiques, sous réserve que leur caractère stratégique soit expressément justifié par la partie émettrice, tels que, notamment :
 - le compte prévisionnel d'exploitation,
 - le plan quinquennal d'investissements (PQI),
 - Le crédit-bail.

La communication des documents contenant des éléments de savoir-faire et financiers stratégiques ne peut être refusée par la Partie Emettrice que si elle justifie le préjudice qu'elle est susceptible de subir.

Cette communication sera limitée aux personnes de la Partie Réceptrice, et/ou de ses prestataires désignés devant nécessairement y avoir accès pour l'exécution de leur mission confiés par la partie réceptrice.

Dans le cas où la Partie Réceptrice fait appel à un prestataire extérieur, la Partie Emettrice sera informée du nom dudit prestataire. Dans ce cas, la Partie Réceptrice intègre dans ses contrats une clause imposant l'indépendance du prestataire (justifiée par une attestation d'indépendance signée sur l'honneur) et s'assure que les clauses de confidentialité de son contrat avec son prestataire extérieur respectent les clauses prévues au présent article, et, sur demande de la Partie Emettrice, fournira pour justificatif un extrait dudit contrat. Un acte d'engagement individuel sera signé par le personnel de la Partie Réceptrice ou de leurs prestataires qui auront accès aux documents communiqués. Cet acte fera référence au présent article de confidentialité et précisera les types de documents transmis et l'objet de la mission.

Toute reproduction et/ou diffusion de ces documents à des tiers, autres que les prestataires évoqués ci-dessus, est strictement interdite. La Partie Réceptrice s'engage à :

- restituer à la Partie Emettrice, ou à détruire, tous documents ou autres supports contenant des éléments de savoir-faire et financiers stratégiques, qui auraient été communiqués ainsi que toutes les reproductions, sans frais. La restitution s'entend des originaux et de toute copie, quel qu'en soit le support.

- le cas échéant, demander à ses prestataires extérieurs de restituer à la Partie Emettrice, ou de détruire, tous documents ou autres supports contenant des éléments de savoir-faire et financiers stratégiques, qui auraient été communiqués ainsi que toutes les reproductions, sans frais. La restitution s'entend des originaux et de toute copie, quel qu'en soit le support.

Par exception, le STIF conservera les données qu'il juge strictement nécessaires pour remplir ses missions d'autorité organisatrice de la mobilité, telles que prévues par le Code des Transports.

2/ Informations Confidentielles liées aux procédures d'acquisition des matériels roulants et à la sécurité publique

Sans préjudice des dispositions édictées dans l'obligation générale de confidentialité qui restent applicables, les dispositions particulières ci-dessous s'appliquent :

d'une part, à l'ensemble des données liées aux offres des candidats aux procédures d'acquisition, de modification ou de rénovations des matériels roulants régis par les dispositions de l'annexe V-3

d'autre part, aux éléments et informations très sensibles pour des raisons de sécurité publique, ainsi qu'aux procédures internes de la Partie émettrice, liés aux procédures d'acquisition, de modification ou de rénovations des matériels roulants régis par les dispositions de l'annexe V-3 - la sécurité publique s'entendant strictement comme tout ce qui a trait à la Sûreté des Systèmes Informatiques (Sécurité de l'information transitant par tous les actifs de l'architecture informatique du train et de ses systèmes débarqués ; organes fonctionnels, réseaux, passerelles, modems,...) et la protection contre le terrorisme (compromission des informations, utilisation illicite de matériels,...).

Ces informations susvisées sont consultables exclusivement dans une data-room par le personnel de la Partie destinataire, devant nécessairement y avoir accès pour l'exécution de ses missions définies à l'annexe V-3 selon les modalités suivantes :

- Les documents sont consultables uniquement dans un local dont l'accès sera strictement règlementé et limité aux personnels de la Partie destinataire préalablement et nominativement présentés.
- Les personnes ainsi autorisées sont accompagnées par un représentant du choix de la Partie émettrice et ne pourront accéder à ce local sécurisé qu'après avoir déposé l'ensemble de leurs effets personnels de façon à empêcher toute possibilité de reproduction de tout ou partie des documents consultés. Aucune note ni transcription de quelque manière que ce soit n'est autorisée.

En complément des engagements pris par la Partie émettrice au titre de la confidentialité, les personnes ayant accès à ce local sécurisé dans les conditions précisées ci-dessus doivent s'engager nominativement et individuellement au strict respect d'un engagement de confidentialité qui leur sera soumis par la Partie émettrice.

article 109-4 - Durée des obligations de Confidentialité

Nonobstant la durée du Contrat, les obligations nées du présent article perdureront aussi longtemps que les Informations Confidentielles auxquelles elles se rattachent ne seront pas tombées dans le domaine public, et ce sans violation de l'une quelconque desdites obligations, dans la limite d'une durée de cinq (5) ans après la fin du présent Contrat, ou de la convention de financement renvoyant aux présentes clauses de confidentialité, si l'échéance de cette dernière est postérieure à l'échéance du présent Contrat.

Chapitre IV - PROPRIETE INTELLECTUELLE

Chaque Partie reste propriétaire des éléments listés ci-dessous qu'il met à la disposition de l'autre Partie dans le cadre du présent contrat.

Le régime d'utilisation et/ ou de concession entre les Parties de l'ensemble des éléments documents, plans, marques, bases de données couverts par un droit de propriété intellectuelle et/ou industrielle, dont sont titulaires la RATP ou le STIF et qui seront communiqués dans le cadre du présent Contrat, sont prévus aux articles ou annexes correspondantes au présent contrat, listés ci-dessous.

La licence d'exploitation des marques et dessins et modèles du STIF concédées à la RATP est prévue à l'annexe III-2.

Le régime de mise à disposition :

- des plans et cartographies du STIF est prévu à l'annexe II A6 du contrat.
- des données en rapport avec l'information voyageurs est prévu à l'annexe II A 3 du contrat et l'annexe II A 4 concernant les données perturbations.
- des données de validation télébilletiques est prévu à l'article 64-5.

- des données de trafics et de comptage est prévu à l'article 64-5 du contrat.

Chapitre V - **OPEN DATA**

Dans le cadre de la politique d'ouverture des données transports, le STIF a mis en place une plateforme Open Data, où seront mises à disposition des données STIF, ainsi que des données provenant de l'ensemble des transporteurs d'Ile-de-France, afin de permettre leur réutilisation au sens de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978.

Les données RATP qui seront mis en open data sur la plateforme Open Data du STIF et les modalités de mise à disposition sont prévues à l'annexe VII 1.

Chapitre VI - **VIE DU CONTRAT**

article 110 - **Recours à la procédure d'avenant**

Les dispositions du présent contrat et de ses annexes ne peuvent être modifiées que par voie d'avenant, sauf dispositions spécifiques prévues au présent contrat, signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque partie.

article 111 - **Révision du contrat**

article 111-1 - **Principe général**

Les Parties procèdent d'un commun accord au réexamen des conditions financières, à la demande motivée de l'une d'entre elles, en cas de survenance d'événements ou de modifications législatives ou réglementaires majeures et non prévisibles avec suffisamment de certitude quant à leur occurrence à la date du contrat, tendant à bouleverser substantiellement l'équilibre économique et financier du contrat. Pour apprécier l'impact de ces événements, les parties s'appuient sur toutes données économiques et financières utiles et disponibles.

La révision du contrat pourra notamment intervenir dans les cas suivants :

- si une vérification de toute nature réalisée par le STIF montre que le STIF supporte des charges indues ou bien qu'une contribution versée par le STIF est excessive notamment du fait d'un changement de méthode comptable, les parties conviennent d'examiner ensemble les modalités d'ajustement des contributions du STIF ;
- en cas d'évolution de taux fiscaux et de modifications législatives et réglementaires en matière fiscale, para fiscale, et d'imposition de toute nature (création ou suppression d'impôts, taxes et redevances ou changements de règles déterminant l'assiette, les taux ou les modalités de calcul des impôts, taxes et redevances) venant affecter les impôts et/ou taxes autres que ceux couverts par la contribution C12 versée par le STIF.
- en cas d'événements extérieurs aux parties entraînant un bouleversement de l'équilibre économique du présent contrat, les parties se rencontreront en vue de discuter de l'équilibre économique et financier du présent contrat.

Les Parties procèdent à l'amiable au réexamen des conditions financières sur l'initiative de l'une d'elles et sur la base des éléments justificatifs fournis par celle-ci.

Si les Parties ne sont pas parvenues à un accord à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la demande formelle de réexamen, la procédure de conciliation prévue à l'article 103 peut alors être engagée par la partie la plus diligente. Toute modification décidée ou acceptée par les parties à l'issue de cette conciliation fait l'objet d'un avenant au présent contrat.

article 112 - **Règlement amiable des différends**

En cas de contestation dans l'interprétation et/ou l'application du présent contrat, les parties contractantes s'engagent à faire leurs meilleurs efforts pour parvenir à un règlement amiable. Les parties peuvent engager, préalablement à une action contentieuse, une procédure de conciliation. Si les deux parties s'accordent pour engager une procédure de conciliation, celle-ci se déroule selon les modalités précisées ci-dessous.

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

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

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

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

Il est adressé au STIF et à la RATP, qui disposent d'un délai d'un mois pour se concilier ou constater leur désaccord persistant. L'une ou l'autre des parties peut porter le différend devant le Tribunal administratif de Paris à tout moment de la procédure de conciliation ou en cas d'échec de ladite procédure.

Vu son caractère facultatif, la mise en œuvre d'une procédure de conciliation ne fait pas obstacle au recours à une procédure contentieuse par l'une ou l'autre des parties, en cours de conciliation.

Chapitre VII - **DISPOSITIONS DIVERSES**

article 113 - **Fiscalité**

article 113-1 - **Généralités**

La RATP supporte tous les impôts et taxes relatifs à l'exécution des missions qui lui sont dévolues dans le cadre du présent contrat, selon la réglementation en vigueur. Elle assume seule les pénalités liées à tout redressement fiscal éventuel concernant la gestion qui lui est confiée, consécutif à une application ou à une interprétation erronée de sa part des textes en vigueur.

article 113-2 - **Les impôts et taxes supportés par la RATP**

La RATP ayant la qualité d'exploitant du service est le seul redevable de la TVA due, selon les conditions de droit commun, au titre de l'activité de service public confiée.

La cotisation foncière des entreprises, la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises et les taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties sont réglées par la RATP, après vérification des éléments constitutifs de chacun des rôles d'imposition. La RATP fait le nécessaire pour obtenir le plafonnement et les exonérations de ses cotisations auxquels elle peut prétendre, selon les possibilités offertes par la législation fiscale. La cotisation foncière des entreprises, la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises et la taxe foncière sur les propriétés bâties y compris la taxe d'enlèvement des ordures ménagères lui sont remboursées par le STIF à « l'euro / l'euro », sur la base des justificatifs des paiements effectués et d'une copie des rôles d'imposition. Le STIF rembourse à la RATP, après vérification et dès lors que le fondement juridique de l'imposition est incontestable, le montant des cotisations nettes des dégrèvements/plafonnements accordés par l'administration fiscale. La RATP fournit au STIF annuellement, avant le 31 décembre de l'année N, les modalités de calcul de l'assiette et du montant de ses cotisations versées ou à verser au titre de l'année N.

Cas particulier de la CVAE :

Les modalités de détermination de la base de calcul de la CVAE sont en cours de clarification. Les parties s'engagent à tenir compte de cette clarification. Dans le cas où elle conduirait à constater que la CVAE facturée par la RATP au STIF au titre du présent contrat est surévaluée, la RATP s'engage à rembourser au STIF les montants trop perçus et à réviser les bases de facturations futures.

Tous les autres impôts et taxes existant au 1^{er} octobre 2015 et relatifs à la gestion du service sont à la charge de la RATP.

article 113-3 - **La fiscalité des versements du STIF à la RATP**

Les factures présentées par la RATP sont établies sans TVA.

Le STIF s'engage à supporter toutes les conséquences financières qui pourraient être mises à la charge des parties, en raison du non assujettissement à la TVA des contributions versées en contrepartie de l'exécution du présent contrat et/ou de l'éventuelle remise en cause du non assujettissement à la TVA desdites contributions.

article 113-4 - **Transfert des droits à déduction de la TVA**

En application des dispositions de l'article 210-1 et suivants de l'Annexe II au code général des impôts, le STIF transférera à la RATP les droits à déduction de la TVA correspondant aux investissements réalisés par le STIF et mis à la disposition de celle-ci.

Au vu des justificatifs fournis par le STIF, la RATP procédera sans délai ni différé aux formalités nécessaires à la récupération de cette TVA, soit par imputation sur la taxe due au titre de ses recettes, soit par demande de remboursement formulée auprès de l'administration fiscale compétente.

La taxe ainsi récupérée sera reversée au STIF au plus tard le 30 du mois suivant celui du remboursement de la taxe.

Toute contestation ou remise en cause par l'administration fiscale du droit à déduction ou du quantum de la taxe dont il est prétendu à la récupération ou qui aura été restituée sera portée sans délai à la connaissance du STIF. Les parties examineront ensemble le bien fondé des rappels et engageront toutes voies de défense utiles.

Les rappels non contestables ou devenus définitivement exigibles, qui auront été appliqués, majorés des sanctions fiscales et des frais contentieux engagés à la demande du STIF, seront remboursés par le STIF dans les 30 jours de leur règlement sur présentation de justificatifs par la RATP sauf faute ou erreur avérée de sa part.

article 114 - **Responsabilité et assurance**

La RATP est contractuellement responsable de tout dommage, accident, dégât, de quelque nature que ce soit, direct ou indirect, relatif à l'exécution du service public dont elle a la charge au titre du contrat, et quel que soit la personne ou le bien concerné.

En particulier, la RATP est responsable :

- des dommages subis ou causés par les matériels dont le STIF est (ou pourrait devenir) propriétaire et qui lui ont (auront) été remis en application de l'article L 2142-8 du Code des Transports, sans préjudice des recours contre les éventuels auteurs desdits dommages ;
- des dommages de toute nature, directs ou indirects, causés, sans préjudice des recours contre les éventuels auteurs desdits dommages :
 - o Aux personnes, sans distinction entre elles,
 - o A l'environnement,
 - o Aux biens mobiliers ou immobiliers.
- de la sécurité sur l'ensemble du réseau dont elle a la charge.

La RATP conclut des contrats d'assurance couvrant ses responsabilités, tant en ce qui concerne les personnes que les biens mobiliers et immobiliers du service. Elle a la possibilité de s'auto-assurer, dans le cas de risques qui ne sont pas soumis à l'assurance obligatoire. Elle transmet au STIF, sur sa demande, les attestations des polices d'assurance souscrites ainsi que les justificatifs du paiement régulier des primes afférentes à ses responsabilités de gestionnaire du service public de transport de voyageurs.

En toute hypothèse, quel que soit le montant et les modalités de mise en œuvre des garanties, la RATP assume intégralement ses responsabilités à l'égard du STIF, des usagers du service et des tiers, tant au titre de l'exploitation, des ouvrages, installations, équipements et matériels que de la gestion du service public de transport.

article 115 - **Intervention des tiers**

article 115-1 - **Affrètement partiel de l'offre de transport**

1/ Principes généraux

La RATP assure directement la réalisation des services qui lui sont confiés par le STIF. Toutefois, la réalisation du service contractualisé défini par le présent contrat peut conduire la RATP à recourir à un affrètement, dans les conditions définies ci-après.

La RATP garde, en toutes circonstances, la responsabilité vis à vis du STIF de la parfaite réalisation des obligations qui lui sont confiées par le présent contrat, notamment en matière de qualité de service. Elle ne peut en aucun cas se prévaloir d'une mauvaise exécution par l'affrété pour s'exonérer de ses obligations et

responsabilités envers le STIF. En cas de défaillance d'un transporteur affrété, la RATP doit mettre tout en œuvre pour pourvoir à son remplacement ou le cas échéant se substituer à lui.

Tous les documents, de quelque nature qu'ils soient, relatifs à l'affrètement ou à la relation entre l'affréteur et l'affrété, sont transmis au STIF, à sa demande, dans un délai qui ne peut excéder 30 jours calendaires. Tout dépassement de délai par la RATP entraînera l'application de la sanction prévue à l'article 100.

2/ Modalités de recours à l'affrètement partiel de l'offre de transport

Le STIF autorise la RATP à recourir aux affrètements définis dans l'annexe I-B-5.

La RATP peut recourir à un affrètement non listé à l'annexe I-B-5, sous réserve de l'accord écrit préalable du STIF, dans un délai de 30 jours, sur le principe de cet affrètement. L'annexe I-B-5 est modifiée annuellement pour tenir compte de l'évolution des opérations d'affrètement.

Lorsque l'affrètement résulte d'un marché public, la RATP présente dans sa demande d'affrètement les composantes financières sur la base d'estimations économiques. La RATP transmet dans le mois suivant la signature du marché le nom du ou des titulaires du marché d'affrètement.

Dans les cas d'urgence ou d'une durée inférieure à 90 jours, la RATP peut recourir à un affrètement sans autorisation préalable du STIF. Elle doit cependant en informer le STIF sans délai.

Lors de la conclusion de contrats avec des tiers, la RATP est tenue de les informer des dispositions de la présente convention qui leur sont applicables. L'affrété ne peut lui-même affréter sans l'accord du STIF.

Au cas où l'équilibre économique d'une opération d'affrètement est significativement modifié, la RATP en informe le STIF sans délai. Toute modification substantielle apportée aux conventions régissant les affrètements autorisés par le STIF nécessite l'autorisation préalable du STIF.

article 115-2 - **Autres contrats**

La RATP peut sous-traiter, sans autorisation ni agrément préalable du STIF, les activités connexes à l'offre de transport qui entrent dans le champ d'application du présent contrat (hors celles définies au point 2 de l'article article 115-1 -).

La RATP garde, en toutes circonstances, la responsabilité vis-à-vis du STIF de la parfaite réalisation des obligations qui lui sont confiées par le présent contrat, notamment en matière de qualité de service. Elle ne peut en aucun cas se prévaloir d'une mauvaise exécution par le sous-traitant ou le prestataire choisi par elle, pour s'exonérer de ses obligations et responsabilités envers le STIF. En cas de défaillance d'un sous-traitant ou d'un prestataire, la RATP doit mettre tout en œuvre pour pourvoir à son remplacement ou le cas échéant se substituer à lui. Ce remplacement ou cette substitution sera réalisé aux frais de la RATP.

Lors de la conclusion de contrats avec des tiers, la RATP est tenue de les informer des dispositions de la présente convention qui leur sont applicables.

article 116 - **Force majeure**

Aucune partie n'encourt de responsabilité pour n'avoir pas accompli ou avoir accompli avec retard une obligation contractuelle, dans la mesure où un tel manquement ou retard résulte directement d'événements intervenant à tout moment et présentant les caractéristiques de la force majeure.

La force majeure doit donc, conformément à la jurisprudence administrative, être irrésistible, imprévisible et avoir un caractère extérieur aux parties.

Si la RATP vient à invoquer la survenance d'un événement de force majeure, elle le notifie :

- Immédiatement au directeur ou chef de division en charge de l'astreinte du STIF ;
- Dans les deux jours ouvrés à compter de la survenance de l'événement, au STIF par courriel et confirmé dans les meilleurs délais par lettre recommandée avec avis de réception.

La RATP doit alors préciser la nature de l'événement, le ou les retards en résultant ou susceptibles d'en résulter et les mesures envisagées pour en atténuer les effets.

Le STIF notifie dans un délai de quinze jours ouvrés sa décision quant au bien fondé de cette prétention et aux effets de l'événement de force majeure en cause.

La partie qui invoque un événement de force majeure doit prendre, dans les meilleurs délais, toutes les mesures raisonnablement envisageables pour en atténuer l'impact sur l'exécution de ses obligations.

La partie qui, par action ou par omission, aurait sérieusement aggravé les conséquences d'un événement présentant les caractéristiques de la force majeure n'est fondée à l'invoquer que dans la mesure des effets que l'événement aurait provoqués si cette action ou omission n'avait pas eu lieu.

En dehors des cas de force majeure, aucune partie n'est déliée de ses obligations à raison d'une impossibilité d'exécution ou de la survenance de circonstances ou événements qui échappent à son contrôle.

Lorsqu'un cas de force majeure se prolonge au-delà d'une période de six mois à compter de la notification prévue au présent article, chaque partie a la possibilité de demander l'application des dispositions de l'article 102.

Un bilan des demandes d'application de la force majeure ainsi qu'une analyse conjointe STIF/RATP des événements allégués seront effectués annuellement.

article 117 - **Dispositions de fin de contrat permettant d'assurer la transition avec le prochain contrat**

Un an avant la date d'expiration du présent contrat, le STIF et la RATP engageront la préparation du contrat pluriannuel suivant afin qu'il puisse être soumis à la délibération de leurs Conseils d'Administration.

A défaut d'accord entre les parties, l'article R1241-25 du code des transports définit la contribution forfaitaire provisionnelle que le STIF doit alors allouer à la RATP pour assurer la continuité de son service.

Fait à Paris en 3 exemplaires originaux, le

Sophie MOUGARD

Directrice générale
du STIF

Elisabeth BORNE

Présidente directrice générale
de la RATP

Jean-Paul HUCHON

Président
du STIF

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/466
Séance du 07 octobre 2015**

**CONTRAT 2016-2019
ENTRE LE STIF ET SNCF Mobilités**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.2142-9, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF signé le 3 mai 2012 ;
- VU** le rapport n°2015/466 ;
- VU** les avis de la Commission de la qualité de service, de la Commission de démocratisation, de la Commission de l'offre de transport, de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015, de la Commission investissements et suivi du contrat de projets et du Comité des partenaires du transport public du 2 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le contrat entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la SNCF pour la période 2016-2019 est approuvé.

ARTICLE 2: La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, et notamment de la mise à jour du plan régional des transports. La présente délibération 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





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



CONTRAT

entre

le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

et

SNCF Mobilités

2016 – 2019

CONTRAT	1
Préambule	10
Chapitre I - LES AMBITIONS DU CONTRAT	10
Chapitre II - L'OBJET ET DUREE DU CONTRAT	14
article 1 - Objet du contrat	14
article 2 - Durée du contrat	14
Chapitre III - MISSIONS DES PARTIES	14
article 3 - Missions du STIF	14
article 4 - Missions de SNCF Mobilités	15
Chapitre IV - PERIMETRE DU CONTRAT	16
article 5 - Le champ d'application du contrat	16
article 5-1 - Activités directement liées à l'exécution du service défini par le STIF.....	16
article 5-2 - Les activités annexes	16
article 5-3 - Activités exclues du champ d'application du contrat	17
article 5-4 - Dispositions relatives à l'utilisation de l'infrastructure du Réseau Ferré National de SNCF Réseau	17
article 5-5 - L'utilisation de l'infrastructure	17
article 5-6 - La réservation de sillons	17
article 5-7 - L'acquittement des péages.....	18
article 6 - Obligations de service public incombant à SNCF Mobilités.....	18
Titre I - L'OFFRE ET LA REGULARITE ASSOCIEE	19
Chapitre I - L'OFFRE FERROVIAIRE	19
article 7 - Principes de description de l'offre	19
article 7-1 - Périmètre.....	19
article 7-2 - Intégration de la description de l'offre dans le système d'information « Offre de Référence Contractualisée » du STIF.....	20
article 8 - Description de l'offre.....	21
article 8-1 - Principes de description de l'offre	21
article 8-2 - Mise à jour des documents relatifs à la description de l'offre.....	22
article 9 - Modification de l'offre contractuelle.....	22
article 9-1 - Principes généraux.....	22
article 9-2 - Programmation des modifications d'offre contractuelle	22
article 9-3 - Les modifications temporaires programmées pouvant conduire à une modification de l'offre contractuelle	23
article 9-4 - Les modifications pérennes de l'offre contractuelle	26
article 9-5 - Retour d'expérience suite à une évolution structurante de l'offre contractuelle.....	30
Chapitre II - REALISATION DE L'OFFRE	31
article 10 - Mesure de l'offre réalisée.....	33
article 10-1 - Mesure de la production de l'offre contractuelle	33
article 10-2 - Respect des compositions du matériel roulant des trains ayant circulé aux heures de pointe	35
article 10-3 - Mesure de la qualité de l'offre.....	36
article 11 - Continuité du service	41

article 11-1 - Principes généraux	41
article 11-2 - Les travaux	42
article 11-3 - Situations perturbées	44
Chapitre III - ENGAGEMENT DE SERVICE ET D'INFORMATION EN CAS DE GRÈVES	46
article 12 - Principe général.....	46
article 13 - Engagement de service et d'information en cas de grèves.....	46
article 13-1 - Engagement de niveau de service	46
article 13-2 - Engagement d'information	47
article 14 - Remboursement des voyageurs.....	47
article 15 - Prise en compte de l'effet de la grève sur les recettes voyageurs.....	47
article 16 - Audits et contrôles.....	47
Chapitre IV - OFFRE ROUTIERE DONT RESEAU NOCTILIEN.....	47
article 17 - Périmètre de l'offre contractuelle	47
article 17-1 - Description de l'offre contractuelle	48
article 17-2 - Modification de l'offre de référence.....	48
article 18 - Mesures de la qualité de service associées à l'offre contractuelle	48
article 18-1 - Mesure de la réalisation de l'offre contractuelle.....	48
article 18-2 - Pénalités pour non réalisation de l'offre de référence	49
article 18-3 - Mesure de la ponctualité	49
article 18-4 - Système d'incitation à l'atteinte de l'objectif de ponctualité	50
article 18-5 - Autres éléments de qualité de service.....	50
article 19 - Sécurité sur le réseau Noctilien	50
article 19-1 - Double Equipage Noctilien.....	50
article 19-2 - Vidéosurveillance	50
article 19-3 - Géolocalisation du véhicule	50
article 19-4 - Système d'alarme	50
article 20 - Livrée des véhicules Noctilien.....	51
article 21 - Accès aux gares	51
Titre II - LES OBLIGATIONS DE QUALITÉ DE SERVICE ASSOCIÉES À L'EXÉCUTION DE L'OFFRE CONTRACTUELLE.....	52
Chapitre I - LES ENGAGEMENTS DE QUALITÉ DE SERVICE.....	52
article 22 - Le niveau de service attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise en matière d'information voyageurs.....	52
article 22-1 - L'amélioration de la qualité de l'information fournie.....	52
article 22-2 - Le développement des services d'information voyageur	54
article 22-3 - La participation au système d'information multimodale francilien	54
article 22-4 - Innovations et mutualisation communautaire.....	55
article 23 - Le niveau de service attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise en matière de gestion des espaces en gares (ambiance, accueil, entretien, accessibilité).....	56
article 23-1 - Engagement global / généralités.....	56
article 23-2 - Netteté des espaces et des trains.....	56
article 23-3 - Accueil et assistance.....	57
article 23-4 - Niveau de service en gare	57

article 24 - Le niveau de service attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise en matière d'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).....	60
article 24-1 - Les services spécifiques pour les voyageurs handicapés	60
article 24-2 - Les investissements en matière d'accessibilité	62
article 25 - Sûreté des biens et des personnes : Prévention, règles du bien vivre ensemble..	63
Chapitre II - LE SYSTÈME DE MESURE ET D'ÉVALUATION DE LA QUALITÉ DE SERVICE.....	64
article 26 - Les principes de mesure	65
article 26-1 - Niveaux de service	65
article 26-2 - Modalités de mesure	65
article 27 - Critères d'appréciation de la qualité de service	66
article 27-1 - Les indicateurs par politique	66
article 27-2 - Enquête annuelle d'évaluation de la perception des voyageurs.....	67
article 28 - Les incitations financières à la qualité de service	68
article 28-1 - Bonus/Malus et pénalités relatifs aux indicateurs de qualité de service..	68
article 28-2 - Impact financier de l'enquête de perception voyageurs	68
article 28-3 - Pénalités pour écarts constatés lors d'un contrôle effectué par le STIF ..	68
Chapitre III - LE SUIVI DE LA QUALITÉ DE SERVICE	69
article 29 - Le comité de suivi de la qualité de service	69
article 30 - Les groupes de travail thématiques.....	70
Chapitre IV - CITOYENNETÉ ET RELATION VOYAGEURS	71
article 31 - Comités de ligne.....	71
article 32 - Réclamation des voyageurs.....	71
article 32-1 - Traitement des réclamations voyageurs	71
article 32-2 - Dispositif de suivi des réclamations voyageurs	73
article 32-3 - Dispositions spécifiques aux signalements pour l'accessibilité des systèmes de transport	73
Article 32 Bis - La relation au quotidien avec les associations d'usagers	74
Titre III - UNE COMMUNICATION AU SERVICE DU VOYAGEUR.....	75
Chapitre I - ROLES RESPECTIFS DES PARTIES	75
article 33 - Le rôle du STIF : garantir la cohérence tout au long du parcours voyageurs	75
article 34 - Le rôle de SNCF Mobilités en matière de communication.....	75
Chapitre II - DEFINITIONS, PERIMETRE, CLASSIFICATION.....	76
article 35 - Définitions	76
article 36 - Le périmètre	76
article 37 - Classification et implication des parties.....	77
Chapitre III - MISE EN COHÉRENCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT RÉGIONAL	78
article 38 - Respect de la cohérence graphique et sémantique, respect de l'identité du STIF et des éléments d'identification des produits, services et projets élaborés par le STIF sur les supports de communication.....	80
article 39 - Les marques, les dessins et modèles.....	80
article 40 - Matériel roulant, ...	81
Chapitre IV - PILOTAGE	81
article 41 - L'information du STIF.....	81
article 42 - Le plan d'action et sa mise en œuvre	81

article 43 - Les autres modalités	82
article 43-1 - Comité de suivi.....	82
article 43-2 - Information en fin d'année	82
article 43-3 - Information du STIF vers les transporteurs.....	83
Chapitre V - LA DIFFUSION	83
article 44 - Les principes et les modalités	83
article 45 - Les espaces d'affichage à bord des trains.....	84
Chapitre VI - CONTROLES ET PENALITES	85
article 46 - Pénalités pour défaut d'information relative au plan d'actions prévisionnel et au bilan annuel	85
article 47 - Pénalités pour défaut relatif aux actions de communication	85
article 48 - Non-respect du plan de diffusion	85
article 49 - Evolution du montant du programme de communication partagée	85
Titre IV - TARIFICATION, GESTION DES PRODUITS TARIFAIRES ET SUIVI DU TRAFIC	87
Chapitre I - TARIFICATION	87
article 50 - Obligations relatives à la tarification.....	87
article 50-1 - Mise en œuvre des décisions tarifaires du STIF	87
article 50-2 - Informations à communiquer au STIF	88
article 51 - Obligations relatives aux supports des titres de transport	89
article 51-1 - Mise en œuvre des décisions du STIF relatives aux supports des titres de transport	89
article 51-2 - Informations à communiquer au STIF	90
article 52 - Gestion des produits tarifaires	90
article 52-1 - Dispositions générales	90
article 52-2 - Vente des produits tarifaires dans les gares, stations et points d'arrêts exploités par SNCF Mobilités en Ile-de-France	91
article 52-3 - Vente des produits tarifaires hors Ile-de-France et sur Internet	92
article 53 - Service après-vente des produits tarifaires assurés par SNCF Mobilités.....	93
article 53-1 - Mise en œuvre de nouveaux services.....	93
article 53-2 - Modalités de vente sur les Guichets Automatiques Bancaires et sur Internet	95
article 53-3 - Vente via d'autres canaux de distribution	95
article 54 - Lutte contre la fraude (validation, contrôle, sécurité billettique).....	95
article 54-1 - Principes généraux	95
article 54-2 - Validation.....	97
article 54-3 - Contrôle.....	97
article 54-4 - Système billettique SNCF Mobilités.....	98
article 55 - Activités communautaire	98
article 55-1 - Gestion communautaire de la billettique	98
article 55-2 - Charte du système télébillettique Navigo.....	99
article 56 - Sécurité du Système NAVIGO.....	99
article 57 - Evolution des architectures systèmes billettiques SNCF Mobilités	99
Chapitre II - ETUDES ET SUIVI DU TRAFIC VOYAGEURS	100
article 58 - Transmission au STIF des études réalisées par SNCF Mobilités	100

article 58-1 - Études relatives à l'amélioration ou à l'extension de l'offre de transport	100
article 58-2 - Études relatives aux retours d'expérience dans le cadre de travaux....	100
article 58-3 - Études de mobilité des Franciliens.....	100
article 59 - Suivi du trafic par comptages et enquêtes origine - destination	101
article 59-1 - Comptages manuels et enquêtes origine - destination	101
article 59-2 - Suivi du trafic par comptages automatiques	102
article 59-3 - Financement du programme d'études.....	103
article 59-4 - Transmission des informations.....	103
article 60 - Conditions de mise à disposition des données de comptages et des enquêtes Origine Destination par SNCF Mobilités au STIF	103
article 60-1 - Cas général	103
article 60-2 - Conditions de la mise à disposition des données de comptages et d'enquêtes du trafic voyageurs par SNCF Mobilités à des tiers.....	105
article 60-3 - Cas spécifique des données mises en open data.....	105
article 61 - Mesure globale du trafic	105
article 61-1 - sur le réseau ferré.....	105
article 61-2 - sur le réseau de surface (Noctilien)	105
article 61-3 - Conditions de transmission et communication publique.....	106
article 62 - Suivi du trafic voyageurs grâce à l'utilisation des données numériques.....	106
Chapitre III - DONNEES DE VALIDATION TELEBILLETTIQUES	106
article 63 - Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise	106
article 63-1 - Principes généraux	106
article 63-2 - Traitement des anomalies	107
article 64 - Suivi et amélioration de la qualité des flux de données télébillettiques.....	109
article 65 - Accès aux données et auditabilité du système	110
article 66 - Mesure du taux de validation	111
Chapitre IV - INCITATION A LA PERFORMANCE SUR LA QUALITE ET LE VOLUME DES DONNEES DE VALIDATION TELEBILLETTIQUES.	112
article 67 - Pénalités liées à la qualité des données de validation télébillettiques transmises au STIF.....	112
Titre V - BIENS ET INVESTISSEMENTS	113
Chapitre I - NATURE ET INVENTAIRE DES BIENS DE SNCF MOBILITES	114
article 68 - Nature et affectation des biens.....	114
article 68-1 - Périmètre.....	114
article 68-2 - Matériels roulants	115
article 69 - Inventaire des biens	115
article 69-1 - Inventaire des équipements en gares	115
Chapitre II - OBLIGATIONS DE SNCF MOBILITES RELATIVES AUX BIENS.....	116
article 70 - Généralités	116
article 71 - Entretien, maintien en état et renouvellement des biens affectés à l'exploitation	116
article 71-1 - Entretien, maintenance et rénovation	116
article 71-2 - Renouvellement et acquisition	117
article 71-3 - Dispositions particulières pour les matériels roulants	117

Chapitre III - ROLE DE SNCF MOBILITES ET DU STIF DANS LA PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS	117
article 72 - Rôle du STIF dans la définition de la politique d'investissement	117
article 73 - Rôle de SNCF Mobilités dans la définition, la programmation et la mise en œuvre des investissements	119
article 74 - Choix d'investissements pouvant impacter directement ou significativement le service aux voyageurs	119
article 74-1 - Traitement des modifications par rapport au PQI initial	119
article 74-2 - Choix d'investissement sur le matériel roulant	120
article 75 - Programmation des investissements	120
article 75-1 - Programmation quadriennale des investissements (PQI)	120
article 75-2 - Modalités de financement	121
article 75-3 - Définition des perspectives d'investissements sur le long terme	121
article 76 - Engagement de SNCF Mobilités pour la réalisation des investissements du PQI	124
article 77 - Mise en place des financements	125
article 78 - Suivi de la réalisation du PQI	126
article 78-1 - Suivi physique et financier de la réalisation du PQI	126
article 78-2 - Instances de suivi du PQI	127
article 78-3 - Informations et documents à fournir au comité de suivi du PQI	128
article 78-4 - Information en cas de modification	129
article 79 - Evaluation par les voyageurs des investissements réalisés	130
Titre VI - REGIME FINANCIER	131
Chapitre I - LA REMUNERATION	131
article 80 - Principes généraux relatifs à la rémunération	131
article 81 - Les recettes directes de SNCF Mobilités	132
article 81-1 - Le calcul des recettes directes	132
article 81-2 - Le calcul de l'objectif de recettes directes pour SNCF Mobilités	133
article 81-3 - Prise en compte des effets des décisions tarifaires du STIF	133
article 81-4 - Le calcul du partage de l'écart entre les recettes directes de SNCF Mobilités et l'objectif de recettes directes prévu pour chaque année	134
article 81-5 - Prise en compte de l'effet de la grève sur les recettes directes	135
article 82 - Les recettes complémentaires	136
article 82-1 - Les recettes d'interconnexion	136
article 82-2 - Les versements aux activités TER et TET, au titre des titres Navigo en soudure	137
article 83 - Les contributions du STIF	139
article 83-1 - Principe général	139
article 83-2 - La contribution d'exploitation « C1 » relative aux obligations de service public	139
article 83-3 - La contribution « C2 » au financement des investissements	141
Chapitre II - ADAPTATIONS DE LA RÉMUNÉRATION LIÉES À L'EXÉCUTION DU SERVICE CONTRACTUALISÉ	143
article 84 - Modification significative du service contractualisé	143
article 84-1 - Principe général	143
article 84-2 - Ajustement des contributions	143

article 85 - Création d'un titre ou modification significative des conditions d'utilisation d'un titre existant	143
article 86 - Les mesures tarifaires en cas d'alerte à la pollution.....	144
article 87 - Les autres mesures de gratuité partielle ou totale.....	144
article 88 - Mesures commerciales et ristournes.....	144
article 88-1 - Ventes en grand nombre à des intermédiaires	144
article 88-2 - Mesures commerciales ponctuelles	144
article 89 - Remboursement des voyageurs en cas de situation inacceptable	145
Chapitre III - MODALITÉS DE FACTURATION ET DE RÈGLEMENT.....	145
article 90 - Factures prévisionnelles	145
article 91 - Règlement des acomptes mensuels.....	146
article 91-1 - Règlement des acomptes mensuels des contributions « C11 »	147
article 91-2 - Règlement des acomptes mensuels des contributions « C12 »	147
article 91-3 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution « C13 ».....	148
article 91-4 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution « C2 »	148
article 92 - La facture annuelle	149
article 92-1 - Indexation annuelle de la contribution C11.....	149
article 92-2 - Facturation de la contribution annuelle C12	149
article 92-3 - Facturation de la contribution annuelle C2.....	149
article 92-4 - Règlement de la facture annuelle	150
article 93 - Incitation à la réalisation des investissements	152
article 93-1 - Volet modernisation	152
article 93-2 - Volet CPER, CPJ, CPRD	152
Titre VII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT	153
Chapitre I - CLAUSES SOCIALES ET ENVIRONNEMENTALES	153
article 94 - Introduction.....	153
article 95 - Bilan social et environnemental, engagement de SNCF Transilien	153
article 96 - Politique de réduction de l'empreinte environnementale	153
article 97 - Santé des voyageurs et des riverains	154
article 98 - Contribuer à la cohésion sociale et au dynamisme des territoires.....	155
article 99 - Lutte contre le dumping social.....	156
article 100 - Préservation des conditions de travail et de la qualité du dialogue social.....	156
article 101 - Lutte contre les discriminations	156
article 102 - Prise en compte de la sensibilité des voyageurs à la place de la publicité dans les espaces de transport.....	157
Chapitre II - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE	158
article 103 - Informations sur l'exécution du contrat.....	158
article 103-1 - Principes généraux	158
article 103-2 - Comptabilité du service.....	158
article 103-3 - Information mensuelle et trimestrielle.....	158
article 103-4 - Rapport annuel d'exécution du contrat	158
article 104 - Suivi de l'exécution du contrat.....	161
article 104-1 - Comités de suivi thématiques	161

article 104-2 - Audition de SNCF Mobilités par le Conseil d'administration du STIF...	162
article 105 - Contrôle de l'exécution du contrat.....	162
article 105-1 - Contrôle de l'exécution du contrat par SNCF Mobilités.....	162
article 105-2 - Droit de contrôle et droit d'audit général du STIF	162
article 105-3 - Modalités d'exercice des contrôles et des audits	163
article 105-4 - Modalités spécifiques de contrôle et d'audit par le STIF des investissements faisant l'objet de conventions de financement.....	165
article 106 - Sanction en cas de non-respect délais d'information.....	166
Chapitre III - OBLIGATION DE CONFIDENTIALITE.....	166
article 107 - Définition des « Informations Confidentielles »	166
article 108 - Obligation générale de Confidentialité.....	168
article 109 - Obligations particulières de confidentialité.....	168
article 109-1 - Informations Confidentielles fondées sur des éléments de savoir-faire ou des éléments financiers à caractère stratégique	168
article 109-2 - Informations Confidentielles liées aux procédures d'acquisition des matériels roulants et à la sécurité publique.....	169
article 110 - Durée des obligations de Confidentialité.....	170
Chapitre IV - PROPRIETE INTELLECTUELLE	170
Chapitre V - OPEN DATA.....	171
Chapitre VI - VIE DU CONTRAT.....	171
article 111 - Recours à la procédure d'avenant	171
article 112 - Révision du contrat	171
article 113 - Règlement amiable des différends.....	172
Chapitre VII - DISPOSITIONS DIVERSES	173
article 114 - Régime fiscal.....	173
article 114-1 - Généralités.....	173
article 114-2 - Les impôts et taxes supportés par SNCF Mobilités	173
article 114-3 - Transfert des droits à déduction de la TVA.....	173
article 115 - Responsabilité et assurances	174
article 115-1 - Responsabilité.....	174
article 115-2 - Assurances	174
article 116 - Recours à des tiers pour la réalisation du service de référence.....	174
article 116-1 - Principes généraux	174
article 116-2 - Modalités de recours à l'affrètement partiel et à des délégations d'exploitation de l'offre de référence	175
article 116-3 - Autres contrats	175
article 117 - Force majeure	175
Chapitre VIII - FIN DU CONTRAT	176
article 118 - Continuité du service à l'échéance du contrat	176

PREAMBULE

Chapitre I - LES AMBITIONS DU CONTRAT

Les élus membres du Conseil du STIF ont réaffirmé leur attachement au développement et à la qualité du service public de transport. Par son action de développement d'une offre de transport multimodale, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (« STIF »), autorité organisatrice des transports publics de voyageurs dans la Région capitale, participe du rayonnement, de l'attractivité et de l'équilibre de l'Ile-de-France. Renforcer la cohésion sociale, proposer des modes de transports plus respectueux de l'environnement, contribuer au rééquilibrage territorial : le STIF et SNCF Mobilités partagent les mêmes objectifs et ont pour ambition commune de construire des modes de déplacements performants et respectueux de l'environnement. Cette vision est celle du PDUIF, qui prévoit une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs entre 2010 et 2020, mais également celle portée par le SDRIF et les projets du Nouveau Grand Paris des Transports.

Le contrat 2016-2019, outil de mise en œuvre opérationnelle des politiques d'offre et de services rendus aux voyageurs franciliens intervient dans un cadre législatif et réglementaire rénové par la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire (et ses décrets d'application), qui crée le Groupe Public Ferroviaire composé de trois établissements publics : l'EPIC SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités, trois établissements publics indissociables et solidaires. Conformément à l'article L 2141-1 du Code des Transports, le présent contrat est signé avec SNCF Mobilités, mais il profite des synergies et des gains d'efficacité nés du rapprochement avec SNCF Réseau, en particulier en ce qui concerne le traitement de l'impact des travaux sur les déplacements des Franciliens.

Face au défi que constitue l'amélioration de la ponctualité et de la qualité de service, le STIF renouvelle par ce nouveau contrat une ambition partagée avec SNCF Mobilités : une priorité réaffirmée à la ponctualité, une présence humaine renforcée dans les gares et les trains, un programme d'investissement élevé, la volonté de bâtir des transports publics respectueux de l'environnement et socialement responsable et cela dans un cadre financier maîtrisé.

La priorité réaffirmée à l'amélioration de la ponctualité

La ponctualité des voyageurs et la qualité de l'offre réalisée demeurent la priorité pour le STIF et SNCF Mobilités. Les indicateurs de mesure de la qualité de l'offre réalisée et leurs incitations financières ont été fortement remaniés dans le contrat 2012-2015 afin de correspondre davantage à la « vision des voyageurs ». Dans le présent contrat, ces acquis ont été conservés, des évolutions ont été apportées afin de rendre mieux compte encore du vécu des voyageurs.

La qualité de l'offre est davantage mesurée à l'aune du vécu des voyageurs : la suppression des trains ainsi que la suppression des arrêts en gare sont sanctionnés dans l'indicateur de ponctualité qui sera désormais calculé mensuellement afin de ne pas lisser le résultat sur l'année. La distinction entre heures de pointe et heures creuses est désormais fournie ainsi que le poids de l'évolution de la ponctualité des branches, et cela afin de mieux rendre compte des progrès réalisés sur chacune d'entre elles. La notion de « branche » est également réformée, pour s'affranchir d'une vision technique et ainsi correspondre à un parcours voyageur.

Sur les lignes de RER co-exploitées entre la RATP, SNCF Mobilités et SNCF Réseau une classification commune des causes de non ponctualité est établie qui viendra compléter l'ensemble des indicateurs communs déjà mis en place.

Au-delà du dispositif d'incitations financières, SNCF Mobilités s'engage à mettre en œuvre en liaison avec la RATP et SNCF Réseau, toutes les mesures qui concourent à l'amélioration de la réalisation de l'offre et notamment :

- Après la mise en œuvre de la suppression de la relève sur le RER B fin 2009 et le regroupement des entités opérationnelles dans un centre de commandement unique en 2013, SNCF Mobilités et la RATP ont l'objectif de poursuivre la gestion unifiée sur la ligne B en cohérence avec le schéma directeur du RER B piloté par le STIF.
- SNCF Mobilités s'engage également à travailler, dans le cadre du schéma directeur de la ligne A piloté par le STIF, à la mise en œuvre de mesures d'amélioration de l'exploitation et du service rendu aux voyageurs. Pour cela elle collaborera activement avec la RATP et SNCF Réseau pour mettre en œuvre les modalités d'exploitation les plus appropriées, notamment en situation perturbée.
- SNCF Mobilités dispose d'un plan d'action commun RER A avec la RATP, dont les grandes lignes sont les suivantes : conception d'une nouvelle offre plus robuste pour la ligne A et la ligne L3 au départ de Paris Saint Lazare, rapprochement opérationnel des acteurs décisionnaires en temps réel, constitution d'une équipe commune permettant une analyse partagée des événements et la mise au point de méthodes d'exploitation adaptées.
- Pour les lignes L et J du réseau de Paris Saint Lazare, dont la production et la ponctualité se sont dégradées pendant la durée du contrat précédent, SNCF Mobilités mettra en œuvre des actions spécifiques visant à réduire le nombre de trains supprimés et améliorer la ponctualité des voyageurs.

L'amélioration de la qualité de service grâce à une présence humaine renforcée

Le STIF et SNCF Mobilités considèrent la qualité de service comme un élément fondamental du service public de transports de voyageurs. Dans la continuité des efforts déjà engagés, le présent contrat vise à renforcer la mobilisation de SNCF Mobilités pour l'amélioration de la qualité du service rendu aux voyageurs.

Cela passe notamment par quatre axes prioritaires :

- Une présence humaine en gare renforcée pour un meilleur service et plus de sécurité ;
- L'accompagnement de la mise en œuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité par une amélioration du service pour les personnes en situation de handicap ;
- Une information voyageur améliorée, notamment en situation perturbée grâce à un renforcement de l'information intermodale et à une meilleure coordination entre les différents supports ;
- Un renforcement général de l'ambiance qui passera en particulier par un effort de propreté des espaces et des trains avec un renforcement des contrôles.

Afin de mettre la vision des voyageurs au cœur du dispositif contractuel, le précédent contrat avait renforcé le poids de l'enquête perception dans le dispositif d'incitations financière à la qualité de service. Celui-ci était passé de 1% à 10% de l'enveloppe financière. Le contrat 2016-2020 consacre la prééminence de l'enquête perception réalisée par le STIF en entérinant la suppression de l'enquête propre à Transilien. Ainsi le STIF et SNCF Mobilités disposent désormais d'un seul et même outil de mesure de perception de la qualité de service par les voyageurs. Cet outil modernisé permettra aux équipes opérationnelles de s'approprier cet indicateur afin d'évaluer les progrès réalisés.

Enfin, le contrat permet de poursuivre le travail d'écoute des usagers et des élus via :

- des comités de lignes au fonctionnement amélioré ;
- un dialogue préalable à la mise en place de nouveaux horaires avec les associations d'usagers et les élus concernés ;
- la poursuite des retours d'expérience pour comprendre les causes des incidents majeurs et surtout appréhender les moyens de les prévenir ;
- l'information des associations d'usagers et des élus en amont de travaux influençant significativement les conditions de réalisation de l'offre commandée par le STIF.

Un programme d'investissement encore en croissance, s'inscrivant dans une gouvernance renouvelée

Avec presque 2,5 Mds€ d'investissements consacrés à la modernisation des réseaux existants et plus de 1,3 Mds€ pour le CPER pour la période 2016-2019, le plan d'investissement de ce nouveau contrat s'inscrit une fois encore dans la dynamique de forte augmentation de l'investissement engagée depuis 2006.

Cette croissance importante marque la volonté du STIF et de SNCF Mobilités de poursuivre les investissements nécessaires à la production d'un service de qualité, garantissant une meilleure fiabilité pour les déplacements quotidiens des franciliens, et intégrant les politiques de services définies par le STIF sur l'ensemble des réseaux de transports en commun. Le nouveau plan d'investissements 2016-2019 répond pour cela à plusieurs objectifs :

- assurer le maintien en conditions opérationnelles des installations et équipements nécessaires à la production du service de façon à garantir la continuité et la qualité du service attendues par les voyageurs (révisions du matériel roulant, préservation du patrimoine des gares, ...) ;
- poursuivre la modernisation des matériels roulants, et adapter les installations aux nouveaux matériels, en particulier les ateliers ;
- assurer l'accessibilité du transport aux personnes à mobilité réduite, en mettant en accessibilité les gares prévues au Schéma Directeur d'Accessibilité et en augmentant la disponibilité des équipements en gare (ascenseurs, escaliers mécaniques,...) ;
- mettre en œuvre de nouveaux services pour les voyageurs, notamment une information voyageurs plus cohérente entre les différents canaux de diffusion et adaptée aux enjeux de la multi-modalité ;
- moderniser l'exploitation (nouveaux systèmes de supervision de l'exploitation,...).

Cet ambitieux programme d'investissement est engagé grâce à l'effort du STIF et des collectivités franciliennes.

Afin de tenir compte du nouveau rôle du STIF qui finance désormais le matériel roulant à 100%, la gouvernance du matériel est renforcée, en garantissant la prise en compte des orientations du STIF dans la définition des besoins fonctionnels, une grande transparence sur les opérations réalisées sur les matériels et sur leur utilisation.

Au-delà du matériel roulant, la gouvernance évolue également pour permettre au STIF de suivre désormais encore plus finement la réalisation physique des investissements, au-delà du suivi financier. Cette gouvernance renforcée s'appuie toujours sur la contractualisation en emplois et en ressources, des plans d'investissements déclinant les orientations stratégiques du STIF et la garantie que la totalité des moyens financiers engagés par le STIF (au travers des contrats ou par le biais de conventions de financement *ad hoc*) est bien destinée au financement des investissements en Ile-de-France.

Une attention particulière sera apportée à la programmation des investissements avec une vision par ligne. Une nouvelle instance de trajectoire de ligne est créée afin de s'assurer de la cohérence de l'ensemble des investissements prévus, quel que soit le maître d'ouvrage, qui concourent à l'amélioration du service.

Au-delà du contrat STIF-SNCF Mobilités, une gouvernance spécifique aux travaux regroupant le STIF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau (le cas échéant avec la RATP) est désormais mise en place afin d'avoir une vision de l'ensemble du système. Les objectifs poursuivis seront notamment :

- examiner préalablement l'incidence des travaux ayant un impact important pour les voyageurs, en vue de limiter au maximum les désagréments occasionnés ;
- vérifier les modalités de substitution ;

Cette nouvelle gouvernance s'inscrit dans le respect des prérogatives et les responsabilités respectives de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités en matière de sécurité des circulations ferroviaires et d'entretien et de maintenance du réseau ferré national.

Un cadre financier maîtrisé

Les contributions versées à SNCF Mobilités s'inscrivent dans le cadre du règlement européen sur les obligations de service public, de la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports et de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, auxquels elles se conforment. Elles tiennent également compte des décisions récentes de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires en matière de tarification de l'accès aux gares de voyageurs.

Le contrat 2016-2019 consolide les avancées du contrat précédent, en améliorant le dispositif des restitution au STIF de l'écart entre les investissements sur fonds propres prévus et les investissements réalisés. Ainsi, l'engagement de réalisation des investissements de SNCF Mobilités est assorti d'un dispositif d'ajustement automatique de la contribution versée en cas de non réalisation des investissements correspondant à l'écart entre le montant des investissements prévus et le montant des investissements réalisés (et plus seulement à la restitution des amortissements et frais financiers non supportés par SNCF Mobilités).

Une responsabilité sociale et environnementale affirmée

Le nouveau contrat renforce la dimension sociale et environnementale de l'action de SNCF Mobilités. Il prévoit qu'un Bilan Social et Environnemental soit fourni chaque année par SNCF Mobilités afin de permettre au STIF de s'assurer concrètement des progrès réalisés.

Attentif aux conditions de travail des agents de SNCF Mobilités, le STIF invite l'entreprise nationale de service public à veiller à la préservation de la qualité du dialogue social et à l'amélioration de la qualité des conditions de travail de ses agents. SNCF Mobilités s'efforce d'assurer les meilleures conditions de travail possibles à ses salariés, de prévenir les accidents du travail et de garantir la santé au travail des salariés

SNCF Mobilités mène une politique active de promotion de l'égalité au sein de l'entreprise et de lutte contre toutes formes de discrimination, que le STIF souhaite soutenir.

Le STIF souhaite également soutenir SNCF Mobilités dans sa volonté d'accompagner le développement du tissu économique local et d'inscrire son action dans une démarche de progrès social par le biais notamment de l'aide à l'insertion, du développement des achats solidaires ou de la lutte contre le dumping social.

Au-delà des bénéfices écologiques associés au développement des transports en commun, tels que la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des pollutions locales, le STIF et SNCF Mobilités mènent une politique environnementale plus globale : recherche de solutions techniques minimisant la consommation de ressources (compteurs d'énergie sur le matériel roulant,...), management environnemental des sites industriels, arrêt de l'utilisation de produits phytosanitaires nuisibles à l'environnement, valorisation des déchets recyclables, priorité donnée à l'éco-conception des projets.

Le contrat 2016-2019 innove ainsi en instituant des incitations financières à la performance sociale et environnementale.

Chapitre II - L'OBJET ET DUREE DU CONTRAT

article 1 - Objet du contrat

Le présent contrat, conformément à l'article R. 1241-25 du Code des transports relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, définit les conditions de réalisation par SNCF Mobilités du service public de transport collectif de voyageurs en Ile-de-France dont elle est chargée.

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

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

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

article 2 - Durée du contrat

Le contrat est conclu pour une durée de quatre années à compter du 1^{er} janvier 2016.

Chapitre III - MISSIONS DES PARTIES

article 3 - Missions du STIF

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

- Fixer les relations à desservir, en définissant notamment l'offre de transport et le niveau de qualité de service ;
- Désigner les exploitants en charge des services de transport public de personnes, et conclut avec eux des contrats de service public ;
- Définir les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services de transport ;
- Veiller à la cohérence des programmes d'investissement, sous réserve des compétences reconnues à SNCF Réseau et à la RATP en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure ;

- Arrêter la politique tarifaire de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social du système de transport ;
- Concourir aux actions de prévention de la délinquance et de sécurisation des personnels et des usagers
- Favoriser le transport des personnes à mobilité réduite en définissant les principes de mise en œuvre des articles L. 1112-1 et suivants du code des transports sur l'accessibilité des réseaux ;
- Définir, assurer ou faire assurer l'information multimodale ;
- Garantir le caractère intermodal des systèmes ;
- Contrôler l'exécution de l'offre ;
- Coordonner la modernisation du système de transport collectif francilien, en définissant les schémas de principe des grands investissements publics et en approuvant les avant-projets correspondants des maîtres d'ouvrage concernés ; le STIF peut dans ce cas assurer la maîtrise d'ouvrage ;
- Etre à l'initiative de l'élaboration et de la révision du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France dans le cadre des dispositions des articles L 1241-14 et suivants du code des transports ;
- Définir et mettre en œuvre la politique globale de communication relative à l'organisation des transports en Ile-de-France, hormis celle des entreprises.

article 4 - Missions de SNCF Mobilités

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

Dans le cadre du présent contrat, SNCF Mobilités :

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

Chapitre IV - PERIMETRE DU CONTRAT

article 5 - Le champ d'application du contrat

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

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

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

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

Certains services peuvent également être financés par des collectivités locales ou leurs groupements, en vertu de conventions spécifiques conclues conformément à l'article R. 1241-35 du Code des transports, ou même par d'autres tiers. SNCF Mobilités est autorisée, après information préalable du STIF, à contractualiser avec des tiers des services publics temporaires accessoires à « l'offre contractuelle ». Ces services ne doivent ni détériorer l'équilibre du contrat, ni nuire à la qualité du service telle que définie par le contrat.

article 5-2 - Les activités annexes

Entrent dans le champ d'application du présent contrat les activités annexes aux activités décrites à l'article 5-2, sous réserve qu'elles ne nuisent pas à l'exécution des dites activités.

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

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

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

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

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

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

- les activités de SNCF Mobilités autres que les transports régionaux de voyageurs en Ile-de-France, à l'exception des activités opérationnelles (Intercités et TER ou filiale dédiée) qui assurent des dessertes en Ile-de-France ;
- les activités de SNCF Mobilités pour les missions de gestion du trafic et des circulations sur le Réseau Ferré National (RFN), ainsi que de fonctionnement et d'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau qu'elle assure pour le compte de SNCF Réseau ;
- les services de transport occasionnel ou les services de transport privé.
- Les activités exclues du champ d'application du contrat ne peuvent en aucun cas être financées par l'utilisation des rémunérations prévues pour l'exécution du présent contrat. L'utilisation des biens affectés à l'exécution de l'offre contractuelle dans le cadre d'activités exclues du contrat est soumise à information préalable du STIF.

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

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

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

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

L'incidence sur les circulations des travaux réalisés sur l'infrastructure fait l'objet des dispositions de l'article 9-3.

article 5-5 - L'utilisation de l'infrastructure

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

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

article 5-6 - La réservation de sillons

SNCF Mobilités assure la réservation des sillons conformément aux demandes du STIF, afin de mettre en œuvre l'offre de référence dans les conditions prévues à l'article 9.

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

article 5-7 - L'acquittement des péages

La tarification des infrastructures relève de la décision de l'Etat. Les péages acquittés par SNCF Mobilités en contrepartie de l'utilisation du RFN pour la réalisation de l'offre de référence sont facturés au STIF par SNCF Mobilités, conformément aux modalités de l'article 83-2.

article 6 - Obligations de service public incombant à SNCF Mobilités

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

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

TITRE I - L'OFFRE ET LA REGULARITE ASSOCIEE

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

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

Chapitre I - L'OFFRE FERROVIAIRE

article 7 - Principes de description de l'offre

article 7-1 - Périmètre

L'offre faisant l'objet du présent contrat porte sur les services réguliers ouverts au public exploités par SNCF Mobilités, et comprend les dessertes, les installations de service du réseau ferroviaire et les matériels roulants permettant d'assurer l'exploitation des 13 lignes Transilien ainsi que l'actuel et les futures lignes de tram-train ainsi que sur l'offre complémentaire mise en œuvre lors des événements exceptionnels récurrents décrits à l'article 9-3.

Le réseau ferroviaire comprend:

- 13 lignes Transilien (A, B, C, D, E, H, J, K, L, N, P, R et U), dont 5 lignes de RER (A, B, C, D et E) parmi lesquelles 2 (A et B) sont co-exploitées avec la RATP. Ces 13 lignes sont subdivisées en 43 branches décrites en annexe I-A-1.

Le périmètre contractuel du ressort de SNCF Mobilités sur les deux lignes de RER A et B co-exploitées est constitué de 4 branches selon les regroupements décrits en annexe I-A-1. SNCF Mobilités s'engage à proposer aux voyageurs, en partenariat avec la RATP, un service homogène sur l'ensemble de ces deux lignes.

La RATP est gestionnaire d'infrastructure et exploitant du tunnel commun RERB/ RERD.

La desserte de 7 de ces lignes Transilien (les lignes C, H, J, K, N, P, R) est complétée par des trains d'autres activités de SNCF Mobilités (Intercités et Trains Express Régionaux - TER), ayant au moins deux arrêts en Ile-de-France, couverts par le mécanisme des prestations trains, et qui relèvent de la compétence d'autres autorités organisatrices. Les liaisons ferroviaires concernées sont décrites en annexe I-A-1.

- 1 ligne de tram-train (T4)

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

L'offre au 1er janvier 2016 est décrite pour chacune des 13 lignes Transilien et de la ligne de tram-train, dans les annexes I-A-1 et I-A-2 et distingue :

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

Les données kilométriques de l'offre contractuelle correspondant au périmètre contractuel du ressort de SNCF Mobilités sont détaillées par branche de ligne en distinguant les trains x kilomètres commerciaux en heures de pointe et en heures creuses pour les 43 branches des lignes ferroviaires et de la ligne de tram-train. Ces données sont reprises dans l'annexe I-A-5 couvrant la durée du contrat et servant de référence à l'indicateur annuel de suivi de réalisation de l'offre. Les volumes de trains x kilomètres totaux comprenant les kilomètres techniques sont également fournis par SNCF Mobilités à titre d'information.

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

Les données de composition des matériels roulants sont établies chaque année à partir de l'offre contractuelle pour chacune des branches des lignes ferroviaires (hors RER A et B et tram-train T4) en places x kilomètres aux heures de pointe.

SNCF Mobilités transmet au STIF :

- au plus tard le 31 octobre de l'année N-1 les éléments techniques permettant d'élaborer l'annexe I-A-5, à savoir une première version non exhaustive et non finalisée de l'offre théorique de l'année N qui permet au STIF et à SNCF Mobilités d'engager la réflexion sur l'offre qui sera mise en œuvre au changement de service.
- et au plus tard le 31 décembre de l'année N-1 l'annexe I-A-5 complétée et finalisée pour l'année N. Cette annexe sert de référence à l'indicateur annuel de suivi de la composition des matériels roulants selon les modalités définies en annexe I-A-7.

Les données relatives à l'offre sont fournies sous format électronique au plus tard le 31 décembre de chaque année, selon les modalités définies à l'article 8-1.

article 7-2 - Intégration de la description de l'offre dans le système d'information « Offre de Référence Contractualisée » du STIF

Les annexes contractuelles visées dans cet article sont les suivantes : I-A-2, I-A-3, I-A-4, I-A-5 et I-A-8.

Dans le cadre du système d'information développé par le STIF comportant les données relatives à l'offre contractuelle définie à l'article 7-1, SNCF Mobilités s'engage à :

- ne pas modifier les formats de transmission des annexes utilisés à l'occasion de la transmission du service annuel 2015 (fichiers Excel conservant exactement la même structure en termes de lignes et colonnes). Tout projet de modification de ces formats devra faire l'objet d'échanges en amont et d'un accord du STIF afin de s'assurer de la possible récupération des données.
- désigner chacun des objets contractuels (lignes et arrêts) présents dans ces annexes selon les principes définis dans l'annexe II-A-5 du présent contrat. L'objectif de mise en œuvre de l'intégralité de ces principes est la transmission du service annuel 2018 (au 15 décembre 2017).

- participer aux groupes de travail mis en place par le STIF afin de simplifier d'ici la fin du contrat les modalités d'échange entre le STIF et SNCF Mobilités des données relatives à l'offre contractuelle définie à l'article 7-1. Ces travaux doivent permettre d'aboutir à la définition d'interfaces (de type API, webservices...) entre les systèmes d'information de SNCF Mobilités et du STIF en vue d'une alimentation directe du système d'information « Offre de Référence Contractualisée » du STIF relevant du périmètre de l'offre contractuelle.

article 8 - Description de l'offre

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

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

Ainsi, SNCF Mobilités transmet chaque année au plus tard le 31 décembre de l'année n-1 l'annexe I-A-2 sous forme d'un classeur particulier papier accompagné du fichier informatique correspondant décrivant :

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

Outre ce descriptif, SNCF Mobilités fournit l'offre contractuelle de l'année N, en distinguant l'offre plein été et l'offre hors plein été, chaque année au plus tard le 31 décembre de l'année N-1, sous forme d'un descriptif train par train détaillé par branche intégrant les actualisations des avenants intervenus en cours d'année N-1 et reprenant :

- le numéro du train,
- son code mission,
- son horaire gare par gare,
- le temps de parcours de l'origine-destination,
- l'activité exploitant ce train (Transilien, Intercités ou TER),
- le type de matériel roulant affecté à ce train, sa composition et son nombre de caisses ou de voitures, sa capacité totale (places assises + debout 4 voyageurs /m², à l'exception du matériel AGC B82500 pour lequel est retenue la valeur de 2 voyageurs /m²)
- le kilométrage commercial de l'origine-destination.

Si besoin, les descriptifs trains par trains (manchettes) du service d'été de l'année N seront réactualisés avant le 31 mars de l'année N.

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

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

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

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

La mise à jour annuelle de l'annexe I-A-2 décrivant les services de l'année N est transmise au STIF par SNCF Mobilités au plus tard le 31 décembre de l'année N-1.

Par ailleurs, afin de favoriser une bonne intermodalité entre opérateurs, SNCF Mobilités transmettra dans les meilleurs délais les futures grilles horaires du SA N+1 aux opérateurs de bus.

article 9 - Modification de l'offre contractuelle

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

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

article 9-1 - Principes généraux

Par modification de l'offre contractuelle, on entend les adaptations à la hausse ou à la baisse de l'offre par rapport à l'offre contractuelle définie à l'article 7 et appréciée au 1^{er} janvier de chaque année, et qui font l'objet d'une décision du STIF.

Le service contractualisé peut être modifié de façon :

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

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

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

Les modifications de l'offre contractuelle (pérennes ou temporaires) envisagées au cours de l'exécution du contrat font l'objet d'une programmation régulière et pluriannuelle, examinée par les Parties.

En septembre de l'année N-3, les évolutions d'offre sont exprimées par le STIF avec l'appui de SNCF Mobilités (et de la RATP pour les RER A et B) sous la forme d'un tableau de bord listant l'ensemble des études d'évolution d'offre envisagées pour les trois années à venir, selon les dispositions prévues à l'annexe I-A-9. Ce tableau de bord est présenté et réactualisé par SNCF Mobilités à chaque comité de suivi de l'offre.

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

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

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

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

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

Concernant les études et enquêtes que le STIF commande :

- SNCF Mobilités s'engage à faciliter l'accès de son réseau aux enquêteurs, et à fournir tous les éléments en sa possession nécessaires à ces études et enquêtes ;
- en contrepartie le STIF s'engage à en préserver la confidentialité selon les modalités définies à l'article 108 et , le cas échéant, à l'article 109-1, et à fournir les résultats de ces études et enquêtes.

Il est par ailleurs entendu entre les Parties que le Comité de Suivi Offre (COSO) peut décider, le cas échéant, d'une modification de l'offre contractuelle dès lors que celle-ci n'a aucune conséquence financière sur l'équilibre économique du contrat.

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

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

- d'ajustements calendaires relevant notamment de l'incertitude sur la programmation des vacances scolaires à la date de signature du contrat ;
- d'événements exceptionnels autres que ceux prévus dans l'offre contractuelle et décrits en annexe I-A-3 et I-A-4 ;
- de travaux programmés impactant la capacité de transport.
- d'ajustements programmés d'offre permettant d'adapter l'offre aux besoins des voyageurs. Ces ajustements portent essentiellement sur la composition des matériels roulants.

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

SNCF Mobilités présente alors également une évaluation de l'incidence financière de ces modifications. La décision de modification des niveaux d'offre contractuelle, et leurs éventuelles conséquences financières, est prise par le STIF après un examen préalable obligatoire en COSO. Les modifications apportées et leurs éventuelles conséquences financières associées sont intégrées au contrat par voie d'avenant.

1/ Les ajustements calendaires

L'annexe I-A-5 précise le niveau d'offre contractuelle sur la base d'un calendrier couvrant la durée du contrat. Les ajustements calendaires s'effectueront en référence à ce calendrier.

2/ Les événements exceptionnels

L'annexe I-A-4 précise la liste des événements exceptionnels pris en compte dans l'offre contractuelle et le niveau d'offre annuel par branche au titre de ces événements.

SNCF Mobilités transmet annuellement au plus tard le 31/10/n-1 une mise à jour de cette annexe pour l'année N, établie en liaison avec la RATP pour les lignes A et B, dont les conséquences sur l'offre contractuelle sont traitées conformément aux modalités précisées ci-avant.

Les renforts d'offre liés à des événements exceptionnels non pris en compte dans l'offre contractuelle (voir liste en annexe I-A-4) sont à la charge financière des demandeurs et font l'objet d'une demande préalable de SNCF Mobilités, et de la RATP le cas échéant, au STIF dès qu'elle en a connaissance.

Après instruction avec le demandeur et le STIF, le cas échéant lors de réunions techniques ad hoc, de la faisabilité technique et des conséquences sur l'offre contractuelle, SNCF Mobilités adresse obligatoirement cette demande au STIF, accompagnée d'un projet chiffré, 6 semaines au plus tard avant sa date prévisionnelle de mise en œuvre.

Sauf avis contraire du STIF, au moins 4 semaines avant la date prévisionnelle de mise en œuvre, SNCF Mobilités adresse formellement sa réponse au demandeur et traite directement avec lui.

Le STIF adresse à SNCF Mobilités ses demandes de renforts liés à des événements exceptionnels, hors dispositif type « nuits festives » non prévu dans l'offre contractuelle, 2 mois au moins avant la mise en œuvre prévisionnelle, sauf cas d'urgence dûment motivé par le STIF.

A titre exceptionnel, le STIF peut décider la mise en œuvre d'un dispositif de type « Nuits Festives » au-delà des 2 prévus contractuellement (Nuit de la Saint Sylvestre et Fête de la Musique, reprises en annexe I-A-3) pour étoffer l'offre de nuit exceptionnelle de 2 à 5 nuits festives (soit 3 Nuits Festives supplémentaires). Etant donné les moyens à engager ou les impossibilités éventuelles liées aux travaux d'infrastructure, la demande doit intervenir à SNCF Mobilités au moins 9 mois avant la date envisagée pour l'événement.

Sous deux mois, SNCF Mobilités indique au STIF la faisabilité de la réalisation d'une offre « Nuits Festives » et les éventuelles conditions de mise en œuvre (notamment impossibilité de circulation sur une ou plusieurs lignes, autres solutions en substitution à une offre routière, ...)

Les modalités financières associées à la mise en œuvre de ces Nuits Festives supplémentaires seront discutées au cas par cas.

Dans le cas où le STIF décide de participer au financement des dessertes liées à l'événement, sa contribution est alors déterminée à partir d'un chiffrage des coûts marginaux et des recettes prévisionnelles attendues, présentés par SNCF Mobilités. L'instruction de la demande par les services du STIF peut nécessiter des compléments d'informations sur les éléments communiqués.

La décision du STIF, qui peut nécessiter des compléments d'informations sur les coûts communiqués, intervient dans les meilleurs délais, au plus tard 5 jours avant l'évènement. Le dispositif de communication accompagnant l'évènement est défini selon les modalités décrites au Titre III.

3/ Les travaux

a) Cas des travaux n'ayant pas d'impact sur l'équilibre financier du contrat

Pour permettre au STIF d'évaluer les impacts de ces modifications d'offre sur les usagers et les mesures mises en œuvre pour les maîtriser, SNCF Mobilités livrera pour chaque année n et au plus tard le 31/10/n-1 l'annexe I-A-8 décrivant les travaux ayant un impact important sur l'offre de transport, et permettant de suivre les différents plans de transport proposés pour prendre en charge les usagers de manière optimale.

L'annexe I-A-8 permettra d'indiquer si les alternatives proposées aux usagers sont :

- Type 1 : du bus de substitution (mise en place de bus sur les mêmes Origine-Destination que les interruptions de circulation, avec les mêmes arrêts de desserte et offrant une capacité suffisante au regard des comptages),
- Type 2 : d'autres dispositifs de prise en charge (exemple : reports sur d'autres lignes, renforts en capacité...) pour lesquels SNCF Mobilités donnera une description détaillée.

Des échanges techniques, sur la base de l'annexe I-A-8 et des éléments présentés en Comité de Suivi Travaux (COSu Travaux) trimestriels, voire lors de réunions dédiées, permettront au STIF d'évaluer la pertinence des plans de transport alternatifs proposés.

A chaque fin de trimestre (T), SNCF Mobilités transmet, pour l'année N, le contenu de l'annexe I-A-8 de la manière suivante :

- IA 8 du trimestre T-1 exhaustif avant valorisation financière
- Actualisation des trimestres T et suivants de l'année N
- A la fin du trimestre T1 de l'année N, SNCF Mobilités transmet le bilan actualisé de l'année N-1, avec le bilan financier valorisé

Le Comité de Suivi Offre (COSO) sera l'instance de validation des plans de transports alternatifs au regard des réfections applicables le cas échéant (les TKC substitués selon les cas de « type 2 » ci-dessus seront comptabilisés dans l'offre réalisée sous réserve de validation en COSO). Le calendrier de revue se tiendra au plus tôt 3 mois et au plus tard 6 mois après les travaux, en fonction de la date du COSO.

b) Cas des travaux impactant l'équilibre financier du contrat

Il s'agit de travaux programmés perturbant de façon significative l'exploitation normale du service, de par leur durée et leur impact sur les voyageurs : les travaux programmés éligibles concernent essentiellement l'interruption durable, totale ou partielle, et en continu d'une ligne de train/tram-train.

L'approbation de l'avenant par le Conseil du STIF est un préalable à la mise en œuvre de ces modifications définies ci-après.

Pour des travaux éligibles prévus l'année N, et pour lesquels SNCF Mobilités propose une modification de l'offre par avenant :

- au plus tard lors du COSO de juin/juillet N-2 : SNCF Mobilités présente au STIF pour validation, pour la ou les lignes concernées, la liste et le calendrier prévisionnel des travaux prévus;

- au plus tard le 31/08/N-2 : Si le STIF valide le principe d'un avenant, SNCF Mobilités communique un dossier technique présentant les conséquences prévisionnelles de ces travaux sur l'offre ferrée de référence (nombre de trains supprimés et/ou créés, durée de la modification, conséquences pour les voyageurs). Ce dossier permet la présentation des conséquences des travaux lors de la Commission Offre Transport (COT) du STIF d'Octobre N-2, en vue d'une présentation au Conseil d'Administration du STIF de février/mars N-1.
- au plus tard au 31/08/N-1, SNCF Mobilités transmet un dossier technique et un devis estimatif (fourchette de prix) indiquant :
 - o le plan de transport proposé pour prendre en charge les usagers de manière optimale (alternatives de transport multimodales avec capacité d'accueil, Origine-Destination, rallongement maximal du temps de parcours, aussi bien via bus de substitution ou renforts de lignes régulières ou autre mode);
 - o les impacts financiers en termes de surcoûts du plan de transport (coût du plan de transport ferré et routier, des moyens de prise en charge spécifiques mis en œuvre pendant les travaux, des études et enquêtes spécifiques nécessaires pendant ou en amont de ces travaux, et auquel est soustrait l'ensemble des économies liées à la non-circulation des trains réalisées par SNCF Mobilités, valorisées selon le barème des coûts unitaires défini à l'annexe VI-12
- Au plus tard au 31/12/N-1 (ou à une date fixée lors du COSO d'Octobre N-1), SNCF Mobilités transmet un dossier technique finalisé et un devis définitif.
- Au plus tard lors du Conseil du STIF de février/mars de l'année N (ou à une date fixée lors du COSO de janvier N), le plan de transport et les moyens de prise en charge client prévus, sont soumis à l'approbation du Conseil de STIF et intégrés au contrat par voie d'avenant.

Le STIF peut également demander à SNCF Mobilités d'intégrer certaines opérations travaux d'envergure à l'offre de référence, en particulier en lien avec la RATP. Le calendrier des échéances de passage en Conseil est alors fixé par le STIF.

4/ Les ajustements programmés d'offre

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

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

En cas d'incidence sur l'équilibre économique du contrat, les modifications et les conséquences financières associées sont intégrées au présent contrat par voie d'avenant.

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

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

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

L'approbation de l'avenant par le Conseil du STIF est un préalable à la mise en œuvre des modifications répertoriées à l'article 9-4-1.

Certaines évolutions de grilles horaires peuvent être proposées par SNCF Mobilités afin d'améliorer la robustesse du plan de transport et donc la ponctualité voyageurs. La description de la nature des modifications envisagées, leurs conséquences et les bénéfices attendus pour les voyageurs seront soumises à la validation du STIF en COSO. Le cas échéant, concernant les modifications n'ayant pas d'impact sur l'équilibre financier du contrat ou entraînant un ajustement mineur des grilles horaires, le STIF pourra valider et préciser par courrier l'approbation et la mise en œuvre de ces modifications.

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

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

a) Modalités de réalisation des études

Dans le cadre de la conception d'une nouvelle offre structurante (refonte complète de grille sur une ligne, étude globale d'une évolution sur l'ensemble du réseau), le STIF soumet à SNCF Mobilités, et à la RATP le cas échéant pour les lignes A et B, un cahier des charges décrivant la teneur de l'offre Transilien cible : missions, politique de dessertes, fréquences et amplitudes horaires, matériel roulant selon les besoins des usagers.

Ce cahier des charges est transmis dans un délai compatible avec les délais de conception et de mise en production tels que définis dans l'annexe I-A-9.

Par ailleurs, l'ensemble des nouvelles offres envisagées sont listées dans le tableau de bord prévu à l'article 9-2 et présentées au Comité de suivi de l'offre du 1er trimestre N-2.

Sur la base de ce tableau de bord, ainsi que, le cas échéant, du/des cahier(s) des charges relatif(s) aux évolutions d'offre structurantes, le STIF valide lors du Comité de suivi de l'offre du 1er trimestre N-2 la liste des études à mener par SNCF Mobilités.

SNCF Mobilités programme alors des comités techniques avec le STIF afin de proposer en comité de suivi de l'offre des 2^{èmes} et 3ème trimestres un tableau de bord actualisé et partagé entre les Parties.

b) Modalités de décision et d'application

Pour toute modification pérenne de l'offre contractuelle, notamment celles ayant une incidence sur l'équilibre financier et les objectifs de production et de qualité de service, SNCF Mobilités, en lien avec la RATP le cas échéant pour les lignes A et B, transmet au STIF un dossier présentant :

- le projet de manière argumentée (impacts pour les voyageurs) ;
- l'estimation des données chiffrées (créations / suppressions / modifications de trains ou d'arrêts) ;
- les grilles horaires programmées et le matériel roulant prévu (avec une situation avant et après) sous réserve de leur conformité avec le calendrier prévu et annexé au présent contrat ;
- les éléments économiques et financiers correspondant aux hypothèses présentées sur le service projeté : estimation des variations attendues de trafic et de recettes directes en valeur annuelle liées à la modification d'offre envisagée, et chiffrage des dépenses prévisionnelles sous forme d'un devis figurant dans l'annexe VI-12, conformément aux dispositions de l'article 84-2 sur l'adaptation de la rémunération de SNCF Mobilités.
- l'évaluation des conséquences sur la robustesse de l'exploitation et les moyens nécessaires au maintien de la performance du service,

En termes de calendrier, pour une mise en œuvre de modifications pérennes de l'offre contractuelle devant intervenir à l'année N (y-compris au 15 décembre N-1), SNCF Mobilités transmet :

- le 31 août N-2 : un dossier technique décrivant le projet d'évolution d'offre et le résultat des études, accompagné d'un devis estimatif. Ces documents permettent la présentation des évolutions envisagées à la Commission Offre Transport (COT) du STIF d'Octobre N-2 puis au Conseil du STIF de Novembre ou Décembre N-2.
- Au plus tard le 31 Décembre N-2 : un devis définitif accompagné d'un dossier technique affiné, le cas échéant. Le STIF soumet à l'approbation du Conseil du STIF de février/mars N-1 la teneur des grilles de desserte de la nouvelle offre ainsi que l'avenant au contrat.

Ces délais s'inscrivent dans la procédure de calendrier figurant dans l'annexe I-A-9. Les Parties peuvent convenir exceptionnellement de déroger au calendrier après validation lors d'un COSO.

Au cas où des études techniques complémentaires seraient réalisées à l'issue de la phase d'approbation du projet, SNCF Mobilités et le STIF s'interdisent toute communication des résultats de ces études à des tiers autres que SNCF Réseau et, sauf accord contraire des Parties, confèrent à ces données un caractère confidentiel tel que défini à l'article 108 et, le cas échéant, à l'article 109-1.

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

c) Procédure de réservation des sillons

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

La réservation des sillons prévue à l'article 5-6 est faite par SNCF Mobilités sur la base du service convenu avec le STIF, au plus tard 240 jours avant leur intégration dans le nouveau service horaire.

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

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

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

d) Modifications liées au Contrat de Projets

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

Dans ce cas, les informations attendues sont traitées selon les modalités prévues aux articles 9-3 et 11-2. L'avant-projet (AvP) approuvé par le STIF constitue une étape décisionnelle pour l'exécution des travaux d'aménagement de ces infrastructures. Il contient les éléments prévus par la délibération n°2011/0631 du 6 juillet 2011, notamment ceux relatifs au niveau et au coût d'exploitation.

L'avant-projet contient en particulier un bilan financier présentant les principaux postes de dépenses du projet ainsi que les hypothèses retenues en unités d'œuvre et en coût par unités d'œuvre, pour le projet lui-même ainsi que pour les lignes concernées par la restructuration liée au projet.

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

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

Les projets d'exploitation (PEX) à réaliser sur la durée du contrat, doivent être transmis au STIF dans un délai de 18 à 12 mois avant la date prévisionnelle de mise en service de la nouvelle infrastructure.

Dans le cas contraire, l'approbation de l'avenant par le Conseil du STIF n'est pas un préalable à la mise en service, qui ne peut être différée en invoquant cette raison. En cas de variation des dates prévisionnelles de mise en service, les conséquences sont examinées en comité de pilotage du projet.

Les projets d'exploitation comprennent :

- la proposition de calendrier de travail avec la date de remise des informations nécessaires. Ces informations seront transmises au plus tard 4 mois avant la mise en place prévisionnelle, pour permettre au STIF l'instruction auprès des collectivités et sa prise de décision ;
- le coût marginal prévisionnel d'exploitation détaillé avec, pour tous les postes de dépenses ou d'économies : le nombre d'unités d'œuvre nécessaires et leur coût, tous les éléments de modification d'offre contractuelle avant/après concernant les itinéraires, les arrêts, l'amplitude, la fréquence, le type de matériel..., y compris sur d'autres lignes ou réseaux impactés par le projet ;
- le trafic attendu au total et sur l'interstation la plus chargée, comparé le cas échéant aux données de la ligne/branche sur les dernières années ;
- l'hypothèse du taux de fraude et des recettes ;
- un tableau indiquant le détail de l'écart éventuel entre les coûts de l'avant-projet et ceux du projet d'exploitation ainsi que sa justification. En tout état de cause, les coûts ne peuvent être supérieurs, en euros constants et hors modifications des projets demandés par le STIF, de plus de 5 % à ceux de l'avant-projet.

Les compléments d'information nécessaires à la décision du STIF demandés par courrier ou par courriel doivent être communiqués dans un délai de deux à quatre semaines, sauf cas dûment justifié et accepté par le STIF, sous peine de pénalités définies à l'article 106.

A l'issue des travaux d'affinement du projet d'exploitation et de négociation par les Parties, SNCF Mobilités transmet son devis dans les mêmes délais et conditions que pour les modifications d'offre pérennes (article 9-4-1/a).

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

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

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

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

Le processus mis en place pour toute modification de dessertes applicable pour le service de l'année A respecte le calendrier précisé en annexe I-A-9.

Toute modification pérenne du service, qu'elle soit à l'initiative du STIF ou d'une autre autorité organisatrice, devra être concertée entre les deux autorités et SNCF Mobilités, afin d'en évaluer l'ensemble des conséquences, notamment financières.

Par la suite :

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

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

article 9-5 - Retour d'expérience suite à une évolution structurante de l'offre contractuelle

Dans le cadre d'une évolution structurante de l'offre contractuelle, SNCF Mobilités doit fournir au STIF un retour d'expérience au plus tard un an après la mise en service de la nouvelle offre.

Ce retour d'expérience est notamment composé :

- d'un bilan de la production et de la réalisation de l'offre ferroviaire ;
- d'un bilan de la ponctualité de la ligne ;
- d'un bilan du trafic des voyageurs : charge des trains et évolution de l'offre et de la demande de transport sur la ligne.
- Le bilan du trafic des voyageurs nécessite de s'appuyer sur des comptages avant et après la mise en service de la nouvelle offre.

Les modalités de la programmation des comptages manuels sont définies dans l'article 59-1 du présent contrat. Lorsque cela est possible, la programmation des comptages sera modifiée pour que le financement des comptages réalisés l'année de mise en service de la nouvelle offre puisse être pris en compte dans l'enveloppe globale du contrat. L'élaboration du retour d'expérience n'est toutefois pas prioritaire sur d'autres besoins dans la détermination de la date des comptages.

Dans le cas où la programmation des comptages est incompatible avec la mise en service de la nouvelle offre, le financement des comptages devra être pris en compte spécifiquement dans le devis du renfort d'offre dans un avenant au présent contrat.

Dans le cas où le STIF a donné son accord à l'utilisation des comptages automatiques, ceux-ci pourront se substituer à une campagne de comptages manuels.

Chapitre II - REALISATION DE L'OFFRE

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

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

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

- Les mesures d'exploitation (situation nominale, situation dégradée) et d'organisation concourant à une meilleure unicité du service et une plus grande transparence pour les voyageurs.
 - o En particulier, après la mise en œuvre de la suppression de la relève sur le RER B fin 2009 et le regroupement des entités opérationnelles dans un centre de commandement unique en 2013, SNCF Mobilités et la RATP ont l'objectif de poursuivre la gestion unifiée sur la ligne B en cohérence avec le schéma directeur du RER B piloté par le STIF.
 - o SNCF Mobilités s'engage également à travailler dans le cadre du schéma directeur de la ligne A piloté par le STIF à la mise en œuvre de mesures d'amélioration de l'exploitation (amélioration de la ponctualité au départ de Cergy le Haut et Poissy, travail commun avec la RATP sur des scénarios communs plus robustes en situation perturbée, travail sur des processus de sécurisation de la composition des trains, etc.) et du service rendu aux voyageurs. Pour cela elle collaborera activement avec la RATP et SNCF Réseau pour mettre en œuvre les modalités d'exploitation les plus appropriées, notamment en situation perturbée

- SNCF Mobilités met en œuvre avec la RATP un plan d’actions commun RER A, dont les grandes lignes sont les suivantes :
 - o Conception d’une nouvelle offre pour la ligne A et la ligne L3 au départ de Paris Saint Lazare plus robuste aux heures de pointe grâce à l’augmentation de capacité des nouveaux trains, pour le Service Annuel 2018
 - o Rapprochement opérationnel des acteurs décisionnaires en temps réel, suivant des modalités à définir par SNCF Mobilités, SNCF Réseau et RATP au regard de la mixité des circulations de la Région de Paris Saint Lazare
 - o Constitution d’une équipe commune courant 2016 permettant une analyse partagée des événements et la mise au point de méthodes d’exploitation adaptées aux conditions de circulation de la ligne A et de la Région de Paris Saint Lazare

Ce plan d’action RER A fait l’objet d’un suivi avec le STIF lors des trajectoires de ligne et à l’occasion des Comités de ligne RER A.

Des investissements seront à réaliser :

- o dans le cadre du programme d’investissement et conformément aux règles de gouvernance du présent contrat ;
- o conformément aux schémas directeurs des lignes A et B pilotés par le STIF lorsqu’ils seront inscrits au PQI en emplois et en ressources.

A titre d’exemple :

- o Implantation de balises courant 2016 permettant la localisation des matériels sur le réseau SNCF.
- o Création d’une 4ème voie en gare de Cergy le Haut début 2019, qui permettra de rendre plus robustes les retournements des trains dans cette gare, et de ne pas propager les retards aux trains suivants.

Pour les lignes L et J du réseau de Paris St Lazare, SNCF Mobilités mettra en œuvre des actions spécifiques visant à améliorer la qualité de la production, notamment la régularité (refonte de la desserte L Sud en 2016, réorganisation des ateliers de maintenance, mise en œuvre d’un nouveau centre d’exploitation pour la gare St Lazare en 2016, poursuite du déploiement de Francilien sur le réseau de St Lazare à partir de 2018, etc..). En parallèle, un vaste programme de fiabilité du réseau est mis en œuvre sur le réseau de Paris St Lazare.

Les actions suivantes sont mises en œuvre dès le début du contrat :

- La nouvelle desserte L2U à compter du Service Annuel 2016. Cette desserte permet une meilleure adéquation de l’offre de transport avec la mobilité des voyageurs. Elle a donné lieu à une co-construction avec les associations et élus.
- l’adaptation des ateliers et des garages pour le déploiement de Francilien sur L2

Un suivi de ces actions sera présenté au STIF à l’occasion des Réunions Mensuelles Ponctualité (telles que décrites dans l’article 10.3.1) ou à l’occasion des COSU Travaux (tels que décrits dans l’annexe I A 10) si elles concernent des travaux sur les installations.

Pour l’ensemble des lignes du réseau Paris Saint Lazare, SNCF Mobilités mettra en œuvre toutes les mesures qui concourent à l’amélioration de la réalisation de l’offre et notamment :

- Les mesures d'exploitation (situation nominale, situation dégradée) et d'organisation y compris en lien avec SNCF Réseau
- Les investissements à réaliser :
 - o Dans le cadre du programme d'investissement et conformément aux règles de gouvernance du présent contrat ;
 - o Conformément aux schémas directeurs et aux schémas de secteurs pilotés par le STIF lorsqu'ils seront inscrits au PQI en emplois et en ressources.

article 10 - Mesure de l'offre réalisée

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

1/ Principes

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

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

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

Cette mesure est effectuée par SNCF Mobilités. Les mesures et leurs modalités de mise en œuvre sont contrôlées le cas échéant par le STIF, conformément au droit d'audit et de contrôle défini à l'article 105.

2/ Modalités de la mesure

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

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

Ces périodes sont décrites à l'annexe I-A-6.

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

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

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

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

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

- chaque mois, trimestre, et en récapitulatif annuel en distinguant la production aux heures de pointe et aux heures creuses: la production kilométrique prévue de l'offre contractuelle et la production kilométrique effectivement réalisée sur chacune des lignes, exprimées en TK totaux
- chaque trimestre, et en récapitulatif annuel : l'analyse par type de causes sur le trimestre, selon le détail repris dans l'annexe I-A-6. Dans les causes « Responsabilité Gestionnaire Infrastructure », et pour les lignes A et B, SNCF Mobilités et la RATP travailleront à l'identification de quelques causes communes et leur codification. Une expérimentation sera menée en ce sens en 2016 sur la ligne B, puis sur la ligne A.

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

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

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

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

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

La franchise est appréciée par branche de ligne.

Le niveau de franchise :

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

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

- de 11,35 € HT 2015 pour les trains x kilomètres non réalisés sur les lignes A et B du RER co-exploitées avec la RATP
- de 7,50 € pour les trains x kilomètres non réalisés sur les autres lignes

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

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

La réfaction de charges maximale annuelle (ensemble des heures « pointe » et « creuses », auxquelles s'ajoutent les pénalités pour composition non conforme aux heures de pointe) est fixée à 15 M€.

Dans les cas de force majeure prévus à l'article 117, et sous réserve que SNCF Mobilités fournisse tous les éléments justificatifs, la non-réalisation de l'offre ne donne pas lieu à réfaction de charges.

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

1/ Principes

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

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

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

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

La mesure de la réalisation de l'offre contractuelle est effectuée par SNCF Mobilités. Les mesures et leurs modalités de mise en œuvre sont contrôlées le cas échéant par le STIF, conformément au droit d'audit et de contrôle défini à l'article 105.

2/ Modalités de la mesure

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

3/ Informations à communiquer pour le suivi de la composition

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

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

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

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

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

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

Le montant unitaire de cette pénalité est fixé à 0,0030473 € (euros HT 2015)/ place kilomètre non réalisée.

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

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

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

1/Principes

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

- une meilleure prise en compte du ressenti des voyageurs avec un poids financier important donné aux indicateurs mesurant la ponctualité des voyageurs ;
- un système d'incitation à la ponctualité des voyageurs avec un mécanisme qui permet :
 - o d'évaluer les résultats au travers des indicateurs de ponctualité des voyageurs par ligne (en co-responsabilité avec la RATP pour les RER A et B) ;
 - o de valoriser les progrès réalisés ou de sanctionner les régressions au travers des indicateurs de ponctualité par branches, avec un poids financier accru ;
 - o d'inciter à la circulation des trains, au travers des indicateurs du nombre de trains ayant circulés aux heures de pointe dans les tronçons centraux des lignes RER A et B en co-responsabilité avec la RATP et du nombre de trains ayant circulé sur l'ensemble de la journée sur chaque branche ;
- une responsabilité conjointe SNCF Mobilités – RATP sur les lignes co-exploitées, dans la continuité de ce qui a été mis en place dans le contrat 2012 – 2015 ;
- une poursuite des réflexions entre SNCF Mobilités et la RATP issues des conclusions de l'audit ponctualité RER A de février 2015, sur :
 - o le mode de redressement des données pour tenir compte de la fréquentation réelle
 - o les périodicités des comptages et données sources sur la ligne
 - o le cas des OD traversantes
 - o le cas des trains dont la desserte est modifiée en cours de mission, et l'information voyageur associée
- une harmonisation du suivi de la ponctualité entre la RATP, SNCF Mobilités et SNCF Réseau avec des méthodes de mesure des indicateurs similaires et une classification commune des causes de non ponctualité

Afin de mettre la ponctualité des voyageurs au cœur du système de qualité de l'offre, une réunion de travail RATP/SNCF Mobilités/ SNCF Réseau/STIF, dite « Réunion Mensuelle Ponctualité » se tiendra une fois par mois à partir du 20 du mois (sauf en juillet et en août, la réunion prévue en fin d'année N pouvant exceptionnellement se tenir en Janvier N+1) pour examiner les résultats de ponctualité.

Lors de cette réunion seront analysés les résultats du mois écoulé (ponctualité par ligne et par branche), les causes de non ponctualité par ligne, les principaux incidents. Dans certains cas et en fonction des sujets abordés, des analyses spécifiques de type « Vie de Trains » seront réalisées (analyse des retards moyens d'un train pendant une période donnée à chaque point de son parcours, pour identifier les fragilités récurrentes du sillon).

Une note sera produite par SNCF Mobilités en support de cette réunion.

Cette réunion sera préparatoire au COSO qui a lieu trimestriellement.

2/ Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

a) Une responsabilité conjointe avec SNCF Réseau

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

Les objectifs intègrent toutes les causes de non ponctualité, relevant des périmètres de SNCF Mobilités ou de SNCF Réseau, et sont fixés pour la ponctualité de chacune des 13 lignes et de la ligne de Tram-Train ainsi que des 43 branches. Le système de bonus-malus défini dans ce contrat est porté intégralement par SNCF Mobilités.

b) Mesure de la ponctualité des voyageurs par ligne

1/ Principes

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

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

Les mesures et leurs modalités de mise en œuvre sont contrôlées le cas échéant par le STIF, conformément au droit d'audit et de contrôle défini en article 105.

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

Cet indicateur donne lieu à une incitation financière.

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

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

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

Les engagements souscrits par SNCF Mobilités pour l'indicateur de ponctualité trouvent leur contrepartie dans un système d'incitation qui repose sur la fixation de deux valeurs auxquelles le résultat mensuel de l'indicateur de ponctualité est comparé. Cet indicateur fait l'objet d'un calcul de bonus-malus tous les mois.

Le calcul du bonus-malus est effectué de la façon suivante :

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

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

Le montant maximal annuel de l'incitation financière est fixé à 6 300 000 € pour l'ensemble des lignes du domaine SNCF Mobilités. La répartition des montants maximaux de l'incitation financière par ligne est précisée en annexe I-A-11.

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

1/ Principes

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

Cette mesure est effectuée par SNCF Mobilités. Les mesures et leurs modalités de mise en œuvre sont contrôlées le cas échéant par le STIF, conformément au droit d'audit et de contrôle défini en article 105.

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

Cet indicateur donne lieu à une incitation financière.

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

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

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

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

Pour chaque branche :

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

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

Le montant maximal de l'incitation financière est fixé à 3 700 000 € pour l'ensemble des branches du domaine SNCF Mobilités. La répartition des montants maximaux de l'incitation financière par ligne est précisée en annexe I-A-11.

4/ Evolution de cet indicateur

Fin 2015, le STIF et SNCF Mobilités étudieront une évolution des modalités de calcul de la ponctualité par branche pour les RER C et RER D. En effet les branches telles que définies à l'annexe I-A-I sont décrites en s'appuyant sur les parcours des trains et nécessitent d'être modifiées afin de mieux refléter le vécu du voyageur. SNCF Mobilités proposera au STIF un indicateur de ponctualité par branche mesuré sur des « branches voyageurs ». Ces « branches voyageurs » seront définies à partir d'une table de correspondance OD (Origine Destination) du voyageur.

L'évolution de la ponctualité par branche sera calculé par « branches voyageurs » pour les lignes C et D à partir de 2016. La description par branche voyageurs de la valeur des pas de progression et les enveloppes de bonus-malus prévus en annexe I-A-11 pourra être intégrée si nécessaire au présent contrat par voie d'avenant.

Une réflexion similaire pourra être conduite ensuite sur d'autres lignes le cas échéant.

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

1/ Principes

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

Cette mesure est effectuée par la RATP. Les mesures et leurs modalités de mise en œuvre sont contrôlées le cas échéant par le STIF, conformément au droit d'audit et de contrôle défini à l'article 105.

Cet indicateur donne lieu à une incitation financière.

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

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

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

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

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

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

Un objectif est fixé assorti d'un bonus maximum.

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

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

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

1/ Principes

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

Cette mesure est effectuée par SNCF Mobilités pour l'ensemble des branches relevant de son périmètre contractuel sur chacune des lignes. Les mesures et leurs modalités de mise en œuvre sont contrôlées le cas échéant par le STIF, conformément au droit d'audit et de contrôle défini à l'article 105.

Cet indicateur donne lieu à une incitation financière.

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

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

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

3/ Incitation financière pour circulation des trains sur les branches

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

Un objectif est fixé assorti d'un bonus maximum.

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

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

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

f) Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

- indicateur de ponctualité pour chacune des 13 lignes Transilien ;
- indicateur de ponctualité pour chacune des 43 branches des lignes ferroviaires;
- indicateur mesurant le respect de l'intervalle pour la ligne de tram-train ;
- indicateur du pourcentage de trains arrivés à leur terminus, par branche et par ligne
- indicateur des différents niveaux de retard des voyageurs par branche et par ligne: moins de 5 minutes, entre 5 et 15 minutes, plus de 15 minutes
- indicateur du retard moyen des voyageurs par branche et par ligne
- le nombre des arrêts supprimés en gare par mois
- indicateur portant sur le suivi des causes de non ponctualité, selon la grille mise en œuvre dès 2012, cohérente avec le SAP (Système d'Amélioration de la Performance) mis en place dans le Document de Référence du Réseau pour toutes les circulations sur le RFN, et selon une grille spécifique validée par le STIF et élaborée conjointement en 2013 avec la RATP pour les deux lignes de RER A et B co-exploitées.
- indicateur de ponctualité pour chacune des 13 lignes Transilien en heure de pointe (voyageurs débutant leur trajet entre 6h et 10h et entre 16h et 20h les jours ouvrables, hors week-end et jours fériés) et en heure creuse, à compter de juin 2016 pour la ponctualité des branches.
- part de la non ponctualité des voyageurs due à des suppressions de trains ou d'arrêts.

article 11 - Continuité du service

article 11-1 - Principes généraux

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

- sur le plan technique, la continuité du service est assurée par la mobilisation des moyens nécessaires au maintien en état de fonctionnement des installations fixes et des véhicules. Ces moyens font partie des charges de production et sont soumis le cas échéant aux expertises nécessaires, tant à l'initiative du STIF qu'à celle de SNCF Mobilités. Sur le périmètre SNCF Réseau, la continuité du service est assurée sur le plan technique par SNCF Réseau conformément à l'article L 2122-9 du code des transports.
- sur le plan social, SNCF Mobilités s'engage à mettre en œuvre et à favoriser les mécanismes existants dans l'entreprise pour la prévention des conflits, en privilégiant par là même la qualité du dialogue social et la poursuite de la politique contractuelle.

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

article 11-2 - Les travaux

1/ L'incidence des travaux

Le STIF accompagne le processus de rénovation du réseau ferré en Ile-de-France. Dans un contexte d'augmentation importante du volume de travaux à réaliser pendant cette période du contrat, le STIF et SNCF Mobilités seront particulièrement attentifs à la qualité des conditions de prise en charge des voyageurs.

SNCF Réseau est le Gestionnaire d'Infrastructure du Réseau Ferré National, sur lequel il est chargé de répartir les capacités d'infrastructure.

Les modalités de fonctionnement sont décrites dans le chapitre 4 du Document de Référence du Réseau (DRR) « Attribution de capacité », dans le respect de la Directive européenne 2012-34 et du Décret 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du Réseau ferré national. Au cours des réunions techniques préalables à la réalisation des travaux (notamment ceux du processus industriel décrit par SNCF Réseau dans le DRR, mais aussi lors de réunions techniques spécifiques si nécessaires), SNCF Mobilités privilégiera, avec SNCF Réseau et la RATP le cas échéant, les modalités de réalisation des travaux permettant de minimiser l'impact pour les voyageurs. A cet effet, le processus de définition et programmation des travaux défini en annexe I-A-10 permettront au STIF, à SNCF Réseau et à SNCF Mobilités de partager les différents éléments de contexte des travaux et les conséquences pour les voyageurs.

Au cours des réunions trimestrielles « COSu Travaux » décrites dans l'annexe I-A-10, le STIF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau examinent l'incidence des travaux ayant un impact important pour les voyageurs, les modalités de substitution et l'impact des modifications temporaires programmées sur l'offre contractuelle, conformément à l'article 9-3-3 et aux modalités décrites dans l'annexe I-A-8.

SNCF Réseau présente tous les ans, lors des réunions « trajectoires de lignes » (cf. article 75.3) une synthèse des principaux travaux prévus sur la/les lignes concernées ainsi que les modifications de dessertes consécutives.

2/ Le dispositif de substitution

Lorsque le service est interrompu sur un territoire situé à l'extérieur de Paris Intramuros, le STIF demande la mise en place systématique d'un service de substitution approprié pendant la durée des travaux.

Deux types de service de substitution peuvent être mis en œuvre :

- Type 1 :
 - o La mise en place de cars spécifiques desservant la portion de ligne non desservie en trains ;
 - o Les services de substitution mis en place couvrent au minimum l'intégralité des tronçons (au-delà de Paris Intramuros) dont l'exploitation est interrompue à partir de la dernière gare ouverte du tronçon. SNCF Mobilités recherche par tous les moyens à minimiser les temps de parcours en mode routier en proposant des dessertes par zone.
- Type 2 :
 - o La modification d'offre d'une autre ligne du réseau ferré (mise en Unités Multiples, rajout d'arrêts) ;

- o Le renforcement d'offre d'une ligne routière régulière existante, selon des modalités à définir conjointement entre SNCF Mobilités, le STIF et l'exploitant routier concerné (ajustement du nombre de bus, renforcement de fréquence, modification de l'amplitude du service, modification de la desserte...) ;
- o L'utilisation de « bus de rabattement » vers une autre ligne du réseau ferré, l'organisation pouvant être réalisés via une desserte spécifique créée ou l'utilisation d'une ligne routière régulière existante ;
- o La mise en place d'un service « à la demande » (Taxi, minibus, ...).

A l'intérieur de Paris Intramuros, SNCF Mobilités privilégie le recours au report modal et met en place, si nécessaire, un dispositif de substitution en fonction des besoins.

Les trains x kilomètres substitués de type 1 sont comptabilisés dans l'offre réalisée pour le calcul de l'indicateur de production du service contractualisé.

Les trains x kilomètres substitués selon les cas de type 2 peuvent le cas échéant être comptabilisés dans l'offre réalisée sous réserve d'une validation en COSO.

3/ L'information Voyageurs

SNCF Mobilités a la responsabilité de communiquer aux voyageurs et au STIF le plan de transport adapté définitif prévu pour chaque perturbation liée aux travaux, conformément aux exigences prévues dans son contrat avec le STIF. En particulier :

SNCF Mobilités mettra à disposition des voyageurs les informations au plus tard 3 semaines avant le démarrage des travaux sur le site Internet de TRANSILIEN ;

SNCF Mobilités transmettra également ces informations au STIF, sous la forme d'horaires réadaptés du plan de transport de référence ou d'informations circonstanciées au Système d'Information Multimodal du STIF, et ce simultanément à la mise en ligne des informations sur son propre site Internet. Ces transmissions de données se feront en respect des dispositions prévues aux annexes II-A-3 et II-A-4 du présent contrat. Les informations ainsi fournies permettront aux réseaux en correspondance de relayer l'information auprès des voyageurs ;

Au moins 15 jours avant le démarrage des travaux, les informations sur les perturbations, leurs impacts et les moyens d'accéder aux horaires réadaptés, sont proposées aux voyageurs sur des affiches en gare, sous réserve de disposer d'une information fiable et anticipée sur le mode de réalisation des chantiers et de leurs impacts sur le plan de transport.

SNCF Mobilités apportera un soin particulier à l'information des voyageurs sur les premiers et derniers trains au départ des différentes destinations, notamment dans le cas de travaux de soirée.

De plus, SNCF Mobilités prévoira, lorsque la nature du chantier le justifie, des annonces sonores régulières dans les gares de la ligne ou en correspondance avec celle-ci pour avertir de manière synthétique les voyageurs de travaux prévus ou en cours et des perturbations attendues.

Pour les travaux à fort impact jugés significatifs, et en particulier pour les projets de renouvellement du réseau, SNCF Réseau et SNCF Mobilités élaboreront conjointement et en complément de la communication détaillée sur le plan de transport adapté assuré par ailleurs par SNCF Mobilités, un plan de communication spécifique sur la nature des travaux et leurs impacts.

Cette communication (communiqué de presse, affiches en gare) devra préciser :

- la localisation du chantier, sa nature, les bénéfices attendus pour les voyageurs et le système ferroviaire de manière générale ;
- les différents acteurs et notamment les financeurs ;
- le calendrier de l'opération ;
- le mode de réalisation du chantier et les raisons de ce choix ;
l'impact sur les circulations et le service de transport à disposition des voyageurs pendant la durée des travaux.

De plus, SNCF Réseau et SNCF Mobilités s'impliqueront en amont dans le processus de concertation institutionnelle, notamment :

- par leur participation aux différents comités de ligne organisés par le STIF ;
- par des échanges directs avec les élus locaux et les associations d'usagers.

4/ Le financement des substitutions

L'offre de substitution fait partie intégrante de l'organisation des travaux de maintenance ou de développement du réseau. Les surcoûts pour SNCF Mobilités directement liés à la mise en œuvre de l'offre de substitution, doivent être pris en charge par les maîtres d'ouvrage et donc inclus dans le chiffrage des travaux correspondants présentés aux financeurs. Le coût résiduel pour le maître d'ouvrage correspond à la quote-part non subventionnée et sera pris en compte dans les redevances facturées par les maîtres d'ouvrage.

Dans le cadre des projets de développement, une estimation de ces surcoûts doit être fournie en amont aux financeurs aux différentes étapes du projet (SdP, AvP...). Les hypothèses retenues pour réaliser cette estimation seront communiquées (retour d'expérience, unités d'œuvre, etc.). Les éléments permettant de justifier les dépenses de bus de substitution seront communiqués a posteriori. Le bilan des économies et des surcoûts sera également transmis a posteriori.

article 11-3 - Situations perturbées

1/ Information du STIF sur les perturbations significatives

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

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

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

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

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

- chaque mois, un compte-rendu des interruptions de service du mois précédent (sauf incidences mineures) ayant entraîné des conséquences sensibles sur les voyageurs ; ces incidents sont remontés à l'occasion de la « Réunion Mensuelle Ponctualité » telle que décrite à l'article 10.3.1 ;
- un récapitulatif annuel annexé au rapport général d'activité répertoriant les interruptions, leurs causes, leur durée et l'efficacité des mesures prises ;
- sur demande ponctuelle du STIF, les rapports journaliers des principaux incidents ayant affecté l'exploitation.

2/ Mesures d'exploitation en situations perturbées

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

Des procédures spécifiques pourront aussi être développées pour réduire les délais d'intervention et de rétablissement du trafic en cas de perturbation et ainsi en limiter les conséquences.

SNCF Mobilités s'attachera également à renforcer ses principes de coordination avec d'autres opérateurs afin de limiter les conséquences des incidents et améliorer l'information (multimodale) des voyageurs.

Les scénarios élaborés par SNCF Mobilités devront intégrer à la fois les principes de plan de transport adapté mis en œuvre, mais également l'information voyageurs mise en place et les logiques de prise en charge et de report multimodal. Une attention toute particulière devra être portée à la prise en charge des personnes à mobilité réduite.

Le principe de construction de ces scénarios d'exploitation en situation perturbée est décrit en annexe I A 12.

SNCF Mobilités présentera au STIF lors d'une réunion annuelle un bilan d'utilisation des scénarios, tant de façon quantitative (nombre de cas de déclenchements) que qualitative (points positifs ou négatifs). Un bilan de l'utilisation des EML (Equipes Mobiles de ligne) sera réalisé lors de cette réunion annuelle.

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

Lorsque SNCF Mobilités met en place un service de substitution pour pallier une interruption de circulation, les trains x kilomètres substitués sont comptabilisés dans l'offre réalisée pour le calcul de l'indicateur de production du service contractualisé.

3/ Retours d'expérience

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

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

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

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

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

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

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

article 12 - Principe général

Les grèves sont de la responsabilité de SNCF Mobilités, qui en assume les conséquences en termes de production d'offre et en termes financiers tel que décrit dans l'article 10-1 4/

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

article 13-1 - Engagement de niveau de service

Dans la continuité du dispositif existant et conformément aux article L1222-1 à L1222-12 du Code des Transports, en cas de perturbations significatives résultant d'un préavis de grève pour un jour donné, lorsque le service prévisible est inférieur ou égal à 75% du service contractuel de référence sur une ou plusieurs lignes, le STIF demande à SNCF Mobilités d'assurer 50% de l'offre de référence aux heures de pointe pour l'ensemble des lignes.

Pour les RER A et B co-exploités avec la RATP, SNCF Mobilités s'engage à assurer 50% de l'offre de référence aux heures de pointe. SNCF Mobilités conjointement avec la RATP pour les RER A et B s'engage à mettre en place un plan de transport adapté sur les lignes co-exploitées. Parmi ces plans de transport, un plan de transport au moins égal à 60% est monté sans rupture d'interconnexion.

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

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

article 13-2 - Engagement d'information

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

Dans le cas particulier d'une grève reconductible, SNCF Mobilités s'engage à fournir les informations à la clientèle au plus tard la veille à 17h.

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

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

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

article 14 - Remboursement des voyageurs

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

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

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

L'effet de la grève sur les recettes voyageurs des titres journaliers est neutralisé pour le STIF dans les conditions et selon les modalités définies dans l'article 81-5.

article 16 - Audits et contrôles

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

L'exécution du service un jour de grève, les résultats transmis au STIF ainsi que les méthodes employées pour les recueillir pourront faire l'objet de missions d'audit à la demande du STIF selon les modalités prévues à l'article 105. SNCF Mobilités recevra communication des résultats obtenus.

Chapitre IV - OFFRE ROUTIERE DONT RESEAU NOCTILIEN

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

article 17 - Périmètre de l'offre contractuelle

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

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

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

article 17-1 - Description de l'offre contractuelle

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

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

Elle sera adressée au STIF au plus tard le 31/12 de chaque année.

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

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

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

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

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

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

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

- d'établir les km commerciaux contractuels (« KCC ») non faits ;
- de calculer par an le nombre de KCC et le taux de non réalisation qui en résulte au regard de l'offre contractuelle contenue dans le service de référence ;
- d'identifier et de quantifier les causes de non réalisation de l'offre en distinguant :

- o les causes dites de « type A » et notamment l'indisponibilité du personnel, l'indisponibilité du matériel et les aléas de circulation ;
- o les cas spécifiques des grèves de l'entreprise affrétée (« type B ») ;
- o les cas de force majeure et assimilés (« type C ») tels que prévus à l'article 117 du contrat.

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

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

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

Le montant maximum des pénalités prévu à l'article 18-2 et du bonus-malus décrit à l'article 18-4 est de 100 000 € par an

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

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

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

La pénalité est proportionnelle au kilométrage de la course.

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

Entre 99,7% et 99% de KCC réalisés l'entreprise se voit appliquer une pénalité de 5 euros HT 2015 par kilomètre non réalisé.

En deçà de 99% de KCC réalisés l'entreprise se voit appliquer une pénalité de 10 euros HT 2015 par kilomètre non réalisé.

article 18-3 - Mesure de la ponctualité

1/ Principes

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

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

2/ Modalités de la mesure

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

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

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

A la demande ponctuelle du STIF, SNCF Mobilités fournira pour chacune des lignes demandées la décomposition de l'indicateur de ponctualité sous un délai de 20 jours ouvrables.

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

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

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

- Si le résultat annuel de l'indicateur de ponctualité est supérieur à la valeur cible fixée par le STIF, la rémunération SNCF Mobilités sera affectée d'un bonus calculé selon les modalités définies en annexe I-B-1.
- Si le résultat annuel de l'indicateur de ponctualité est inférieur à la valeur cible fixée par le STIF, la rémunération SNCF Mobilités sera affectée d'un malus calculé selon les modalités définies en annexe I-B-1.

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

article 18-5 - Autres éléments de qualité de service

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

article 19 - Sécurité sur le réseau Noctilien

article 19-1 - Double Equipage Noctilien

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

Leurs missions sont la veille sur le contrôle des titres et sur la sûreté.

article 19-2 - Vidéosurveillance

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

article 19-3 - Géolocalisation du véhicule

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

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

article 19-4 - Système d'alarme

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

- Transmission instantanée du signal d'alarme au PC Bus Transilien.
- Ouverture d'une écoute d'ambiance : équipement permettant l'ouverture d'une liaison automatique et instantanée entre le bus et le PC Bus Transilien

- Lancement d'un enregistrement vidéosurveillance et sonore d'une meilleure définition qualitative qu'en mode normal. Le système de phonie GSM permet d'établir une communication orale entre le conducteur et l'astreinte de l'exploitant dont il dépend, notamment en cas d'incident.

article 20 - Livrée des véhicules Noctilien

Les dispositions relatives à la livrée apposée sur les véhicules assurant l'exploitation du service Noctilien sont définies à l'article 40.

article 21 - Accès aux gares

Dans l'hypothèse d'une mise en œuvre d'une redevance d'utilisation des gares routières applicable au périmètre du présent contrat, le STIF et SNCF Mobilités définiront conjointement les évolutions à apporter aux présentes dispositions contractuelles

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

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

- L'amélioration significative de l'information des voyageurs, notamment en situation perturbée, et le développement de projets innovants et ambitieux pour l'avenir ;
- Une présence humaine accrue, plus disponible et plus réactive, au service de chaque voyageur et contribuant à l'amélioration du sentiment de sécurité ;

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

Chapitre I - LES ENGAGEMENTS DE QUALITÉ DE SERVICE

article 22 - Le niveau de service attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise en matière d'information voyageurs

article 22-1 - L'amélioration de la qualité de l'information fournie

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

Par information voyageurs sont entendus toutes les informations délivrées aux voyageurs et utiles à leurs déplacements, que ce soit en phase de préparation ou au cours du voyage. Dans cette perspective, le STIF a élaboré un Schéma Directeur de l'Information Voyageur (SDIV), en concertation avec l'ensemble des acteurs. Ce schéma directeur définit la politique régionale d'amélioration de l'information voyageur, dont les orientations et les prescriptions sont mises en œuvre par SNCF Mobilités, dans le cadre du présent contrat et notamment en application du PQI.

Dans le cadre ainsi défini par le STIF, SNCF Mobilités met en œuvre les moyens nécessaires pour développer une information évolutive et adaptée aux différents usages, contextes et situations d'exploitation. Ce cadre sera amené à évoluer du fait notamment de la généralisation de l'usage des technologies numériques et de la prise en compte des modes alternatifs aux transports collectifs.

1/ En situation normale

Les équipements existants d'information voyageur doivent être disponibles, c'est-à-dire présents et en bon état de fonctionnement ; les contenus d'information diffusés sont à jour, pertinents et lisibles et conformes avec les Chartes et prescriptions du STIF. Les développements et améliorations des équipements et des systèmes d'information associés sont prévus dans le cadre de la mise en conformité avec les Chartes et prescriptions du STIF en fonction du PQI.

2/ En situation perturbée

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

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

- l'information sonore en gare et à bord des véhicules ;
- l'information visuelle sur les supports dynamiques en place ;
- le déploiement d'écrans d'information dynamique en gares ;
- la proposition d'itinéraires alternatifs en cas d'interruption ou de forte perturbation du service ;
- la présence de personnel sur les lieux de forte perturbation, y compris à quai, afin d'assurer une prise en charge effective des voyageurs ;
- l'information sur les medias « à distance » de SNCF Mobilités ;
- pour les perturbations du réseau SNCF Mobilités, la communication d'informations complètes et rapides aux transporteurs en correspondance et au STIF selon les processus décrits dans les annexes II-A-3 et II-A-4 ;
- SNCF Mobilités met à jour les procédures internes afin de rendre effective la prise en considération de ces engagements ;
- L'ensemble de l'information doit être pertinente, régulièrement mise à jour et cohérente entre les différents media de diffusion ; elle devra être supprimée dès le retour à la normale. Les processus d'information doivent se faire en cohérence avec les autres opérateurs en correspondance et principalement la RATP.

L'information en situation de grève est traitée par l'article 13 et l'information pour travaux par l'article 11.

a) Situation perturbée prévue

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

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

- Les engagements pour la gestion de l'information en situation perturbée des lignes Noctilien sont décrits à l'annexe II-C-7.
- Pour l'alimentation des systèmes du STIF, SNCF Mobilités s'engage à fournir les données ou documents dans les délais visés aux annexes II-A-3 et II-A-4.

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

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

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

b) Situation perturbée imprévue

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

Quand un matériel roulant est arrêté entre deux arrêts, SNCF Mobilités s'organise pour que les voyageurs présents dans les matériels roulants soient informés dans un délai de trois minutes à compter de l'arrêt, sur la cause si elle est connue, et si possible le délai estimé de reprise des circulations. Des compléments d'information sont ensuite régulièrement donnés si la perturbation subsiste, avec un intervalle de 3 minutes.

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

article 22-2 - Le développement des services d'information voyageur

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

article 22-3 - La participation au système d'information multimodale francilien

Conformément aux dispositions des articles L. 1231-8 et L.1241-1 du Code des Transports, il revient au STIF d'assurer la maîtrise d'ouvrage d'un service d'informations multimodales à l'attention des voyageurs sur l'ensemble du territoire de l'Ile-de-France. Ce service comprend entre autres :

- un service d'informations multimodale et multi-opérateurs, permettant notamment la recherche d'itinéraires d'adresse à adresse, l'information sur l'accessibilité des systèmes de transport, l'information de perturbation et l'information en temps réel. Il constitue le système de référence et à ce titre à vocation :

- o à s'enrichir des données et fonctionnalités utiles aux voyageurs avec la participation de l'ensemble des opérateurs de transport ;
- o à fournir les services et données dès lors qu'ils constituent un support à l'information multi-opérateurs et que cela permet la mutualisation des ressources.

Pour ce faire,

- SNCF Mobilités fournit au STIF les données et documents nécessaires à l'alimentation du système d'information multimodale du STIF, selon les prescriptions définies aux annexes II-A-3, II-A-4, II-A-5 et II-A-6.
- Les données et documents fournies par SNCF Mobilités dans ce cadre se doivent d'être fiables, à jour et performantes dans le respect des conditions fixées dans le présent contrat.

Les usages et conditions de réutilisation des données transmises dans ce cadre par SNCF Mobilités sont décrits dans les annexes II-A-9 sur les droits de réutilisation des données et VII-4 sur l'Opendata.

Par ailleurs, le STIF met à disposition de SNCF Mobilités, dans les conditions définies dans les annexes II-A-1 et suivantes, les services mutualisés notamment au travers de web services, de recherches d'itinéraires, d'informations de prochains passages...

Les annexes II-A-1 et suivantes encadrent les conditions d'accès et d'utilisation des données, des flux échangés ainsi que les engagements du STIF sur la disponibilité du système.

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

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

article 22-4 - Innovations et mutualisation communautaire

SNCF Mobilités et le STIF partagent l'ambition de faire évoluer l'information Voyageurs selon deux principes majeurs :

- L'évolution des technologies permettant de réaliser des supports et contenus d'Information Voyageur nécessite de réserver une place significative à l'innovation pour envisager la mise en application de services de meilleure qualité avec une efficacité toujours améliorée.
- Parallèlement, le voyageur est dans un contexte de mobilité élargie à un ensemble d'opérateurs, de modes de transport et de territoires qui appelle une vision régionale des services produits.

Le STIF doit garantir la cohérence des systèmes d'information en Ile-de-France et la mutualisation de briques partagées par tous les acteurs, et ce, en poursuivant deux objectifs : la cohérence de l'information en Ile-de-France et la mutualisation des coûts.

Le déploiement des innovations de SNCF Mobilités qui relèvent du périmètre du présent contrat fait l'objet d'une concertation avec le STIF. Sous réserve de réciprocité entre tous les transporteurs en Ile-de-France, il sera possible d'en faire bénéficier la communauté des transports publics d'Ile-de-France tout en préservant les intérêts commerciaux de SNCF Mobilités et les principes de secret des affaires.

Dans le cas où les fonctionnalités développées peuvent entrer dans le contexte communautaire, le STIF et SNCF Mobilités élaborent un plan d'actions pour permettre une transition vers des principes de mutualisation. SNCF Mobilités a la capacité à faire perdurer et faire évoluer son dispositif jusqu'à la mise en place des principes communautaires établis en commun. Ces programmes font l'objet d'opérations financées par le PQI. SNCF Mobilités s'engage à présenter au STIF les opérations concernées dans les Comités de Programme Information Voyageurs et lors de restitutions spécifiques à la demande du STIF. Par ailleurs, SNCF Mobilités tient informé le STIF des initiatives nationales qui pourraient avoir un impact pour les voyageurs du réseau francilien.

Le STIF sera amené à élaborer, en relation avec les opérateurs des prescriptions nouvelles ou complémentaires pour compléter les chartes existantes.

Pour initier les principes décrits plus haut, il est convenu que deux groupes de travail seront mis en œuvre au cours de la période contractuelle auxquels SNCF Mobilités s'engage à participer :

- l'un des groupes de travail portera sur l'opportunité d'usage des bases clients
- l'autre groupe de travail sur le contenu des bornes en gare dans une logique de « marque blanche »

article 23 - Le niveau de service attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise en matière de gestion des espaces en gares (ambiance, accueil, entretien, accessibilité)

Les conditions d'accueil des voyageurs, l'accessibilité et l'ambiance des espaces constituent des éléments essentiels de l'attractivité des transports collectifs. Le STIF et SNCF Mobilités recherchent, afin de favoriser l'usage des transports publics, une amélioration de la qualité de l'accueil de tous les voyageurs, de l'assistance qui leur est fournie (en situation perturbée ou nominale) et de leur sentiment de sécurité.

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

article 23-1 - Engagement global / généralités

SNCF Mobilités s'engage autour de cinq besoins fondamentaux permettant aux voyageurs de leur faciliter l'accès à l'offre de transport :

- Etre informés facilement et de manière personnalisée sur leur trajet (itinéraires, horaires plans de réseau, tat du trafic) et sur les titres de transport et leur utilisation ;
- Acheter un titre de transport facilement et savoir l'utiliser (cf. Article 52) ;
- S'orienter et se déplacer de façon fluide et sereine en gare et attendre confortablement ;
- Bénéficier d'équipements en bon état de marche et d'espaces nets ;
- Etre aidés par un agent lorsqu'ils rencontrent une difficulté dans le déroulement de leur voyage, en situation normale et en situation perturbée.
- En complément, elle promeut les règles d'usage et du « bien vivre ensemble » dans les espaces collectifs pour favoriser un sentiment de tranquillité tout au long du voyage.

article 23-2 - Netteté des espaces et des trains

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

En plus des prestations quotidiennes de nettoyage, SNCF Mobilités s'engage à intervenir rapidement en cas de souillures dans les gares, stations ou à bord des trains, dès leur détection par un agent ou leur signalement par un client.

De même SNCF Mobilités s'engage à améliorer la propreté des trains et des véhicules, comme partie intégrante du projet « mieux vivre ensemble dans les espaces public ».

article 23-3 - Accueil et assistance

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

SNCF Mobilités s'engage sur un délai d'assistance lorsque le voyageur rencontre une difficulté en gare dans le déroulement de son voyage : un voyageur ne doit pas rester plus de cinq minutes sans être en contact avec un agent capable de lui apporter une réponse. Pour permettre cette mise en contact, notamment dans les gares de catégories 4 et 5, SNCF Mobilités déploie un dispositif d'interphone dont le financement est intégré au PQI. Ces interphones devront être clairement identifiables par les voyageurs. Les fonctions d'informations et d'appels d'urgence feront l'objet d'une promotion et d'une signalétique spécifique favorisant leur usage.

Dans les bus (Noctilien et bus de substitution), SNCF Mobilités s'engage à former et sensibiliser son personnel de conduite à l'accueil des voyageurs.

Le STIF, dans le cadre de la qualité de service rendue au client, souhaite que le temps d'attente pour obtenir un titre de transport aux heures et jours de pointe soit acceptable par le public.

Il demande à SNCF Mobilités de réaliser les études et les aménagements des espaces de vente nécessaires à l'optimisation des files d'attente avec l'objectif de réduire les temps d'attente à moins de 8 minutes pour obtenir un titre de transport. Le STIF examinera avec SNCF Mobilités (chaque année à l'occasion du comité billettique) les situations sensibles détectées ainsi que les plans d'action mis en œuvre.

article 23-4 - Niveau de service en gare

Le STIF attend de SNCF Mobilités qu'elle assure un meilleur service aux voyageurs avec des agents en gare plus visibles, plus proactifs avec une attention accrue lors des situations perturbées notamment. Les voyageurs doivent percevoir un renforcement de la présence humaine, particulièrement aux périodes où ils en ont le plus besoin.

SNCF Mobilités s'engage en conséquence à fournir aux voyageurs un service plus complet et plus lisible, qui a pour ambition :

- d'accompagner la mise en service des équipements d'accessibilité prévus par le Schéma Directeur d'Accessibilité ;
- d'assurer l'accueil, l'information et l'assistance aux voyageurs en gare à des horaires clairs et prévisibles ;
- de contribuer au sentiment de sécurité par une présence humaine visible et disponible.

Le STIF finance, à travers ce contrat, 200 ETP supplémentaires au contact des usagers, répartis en agents sédentaires et en équipes mobiles de ligne (EML), afin de garantir le niveau de service présenté dans la typologie de niveaux de services ci-dessous. Ce niveau de service devra être atteint au plus tard au 1er janvier 2018.

Cette typologie est bâtie à partir du nombre de montants au 1er janvier 2014, et des horaires d'ouverture des gares figurant dans le rapport annuel 2014. La répartition des gares par niveau de service en fonction de leur nombre de montants sera revue à mi-contrat : les gares ayant changé de catégorie du fait d'une évolution de leur fréquentation verront leur service renforcé en cas de hausse du nombre de montants, et maintenu en cas de baisse de celui-ci. Ces changements de catégorie pourront faire l'objet d'un avenant traitant des conditions opérationnelles et financières de mise en œuvre.

Niveau de service		1	2	3	4	5
Nombre de montants		+ de 15000	de 5000 à 15000	de 1000 à 5000	- de 1000	- de 500
Nombre de gares concernées 2015		45	84	115	79	58
Pourcentage de montants concernés 2015		61,3%	24,7%	11,3%	1,7%	1%
Ascenseurs et escaliers mécaniques en fonctionnement ⁽¹⁾		Jusqu'au dernier train				-
Horaires des services affichés en gare et sur internet		oui				-
Assistance humaine par borne d'appel		Jusqu'au dernier train				
Assistance aux personnes handicapées ⁽²⁾		Jusqu'au dernier train (dans les gares accessibles, sans réservation en semaine de 6h30 à 20h)				
Présence d'agents commerciaux en gare ⁽³⁾	Semaine	6H15-00H00	6H35-23H00	En continu de 6h30 à 20h30	7h30 - 12h00	EML
		Présence humaine garantie jusqu'au dernier train ⁽⁴⁾				
	Samedi, dimanche et fêtes	6H30-00H00	(S) 7h00 - 23h00 (DF) 7h00 - 21h15	Quelques heures selon le contexte local + EML	EML	

(1) Pour les gares téléopérées au fil du déploiement de la téléopération

(2) Conformément à l'article 24 relatif aux services d'accessibilité

(3) les horaires d'ouverture et de présence sédentaire au 1^{er} janvier 2014 devront au minimum être maintenus

(4) Présence assurée par des agents commerciaux, des agents de sûreté ou des agents de gardiennage

Pour répondre aux attentes de l'ensemble des voyageurs, le service assuré dans les gares Transilien doit pouvoir être adapté en fonction des difficultés de circulation et des flux de voyageurs, selon la période de la journée ou à l'occasion d'événements particuliers. Le service est assuré dans les gares par des agents sédentaires, présents dans les gares à des plages horaires fixes et annoncées aux voyageurs, et des Equipes Mobiles de Lignes (EML). Ces EML sont affectées à un périmètre de 4 à 6 gares, qu'elles peuvent atteindre dans un délai de 30 minutes. Leur positionnement au quotidien est géré par SNCF Mobilités, en fonction des besoins du service, afin notamment de répondre à deux priorités : l'assistance aux personnes handicapées qui en ont fait la demande, conformément aux conditions générales d'utilisation, et la réactivité en cas de situation perturbée. Les agents sédentaires et les EML sont des agents commerciaux, qui assurent des missions au contact des voyageurs identiques.

En période de pointe, SNCF Mobilités garantit une bonne gestion des flux de voyageurs, ce qui signifie concrètement une présence accrue de personnel aux lignes de validation pour faciliter le passage des voyageurs, les inciter à valider, les orienter dans leur achat de titre, et une présence plus visible sur les quais pour répartir les voyageurs et faciliter leur embarquement.

Hors pointe, chaque voyageur attend en priorité que SNCF Mobilités soit attentive à ses besoins précis et lui garantisse de voyager en toute tranquillité. Concrètement, le service rendu se matérialise par une attention individualisée pour donner de l'information sur les conditions de voyage sur le réseau et par une action de sécurisation des espaces et des déplacements. Il consiste également, en complément des dispositifs de téléopération lorsqu'ils sont présents, à veiller au bon fonctionnement des équipements et à informer, en cas de dysfonctionnement, par un appel réactif aux équipes de maintenance.

En situation perturbée, les voyageurs doivent pouvoir continuer leur voyage ou patienter dans les meilleures conditions. Lorsque la situation le nécessite, les agents sont positionnés en équipe dans les lieux stratégiques (lieux de l'incident, importance des flux ...) selon des scénarios définis à l'avance. Ils assurent tous des missions d'accueil, d'orientation et d'assistance des voyageurs.

En situation fortement perturbée, si les ressources propres à la ligne ne suffisent pas ; elles peuvent recevoir, dans les grandes gares, le concours d'une Equipe d'Assistance Rapide professionnalisée dans la gestion de crise et de personnels des Directions centrales et/ou régionales. Ces équipes informent, orientent vers des moyens de substitution, assistent les voyageurs et les font patienter le cas échéant.

A travers le présent contrat, SNCF Mobilités mobilise des moyens humains et financiers pour répondre à ces différentes attentes des voyageurs. Plusieurs métiers sont concernés :

Les agents commerciaux : ils assurent la vente des titres de transport au guichet ou sur automate, ils informent les voyageurs et les assistent en cas de perturbation sur la ligne ; ils contribuent à maintenir les installations de la gare en bon état en signalant tout dysfonctionnement ; ils ont également un rôle de prévention contre la fraude en participant en gare à des opérations de contrôle des titres de transport . Ils peuvent être rattachés à une gare ou à une équipe mobile sur la ligne.

Les contrôleurs : ils assurent, en équipe, des opérations de contrôle des titres de transport dans les gares et dans les trains ; leur rôle est également d'informer les voyageurs et de leur prêter assistance lorsque le trafic est perturbé.

Les agents de la Sûreté ferroviaire : ils assurent des opérations d'ilotage dans les gares, accompagnent des trains et participent à certaines opérations de contrôle renforcé. Ils interviennent en urgence en cas de nécessité pour sécuriser les voyageurs ou les agents en difficulté.

Les régulateurs de flux : ils sont positionnés sur les quais dans quelques très grandes gares (Paris-Lyon, Paris-Nord, Saint-Michel, Bibliothèque François Mitterrand, La Défense, Châtelet) pour fluidifier les flux en période de pointe, à la descente et à la montée des voyageurs dans les trains, contribuant ainsi à une meilleure régularité sur la ligne.

Les agents de médiation : ils assurent avant tout une présence visible et rassurante à bord des trains et agissent contre les petites incivilités. Lorsque le service le nécessite, ils contribuent à l'accueil, l'orientation et l'information des voyageurs en compléments des agents des gares.

Les agents de sécurité : ils assurent une présence rassurante et sont en capacité d'orienter et d'aider les voyageurs, y compris en extrême soirée.

article 24 - Le niveau de service attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise en matière d'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

La mise en accessibilité des réseaux franciliens constitue une priorité du STIF renforcée par les obligations fixées par la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. C'est pourquoi, le STIF a élaboré en 2009, en sa qualité d'autorité organisatrice, un Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) des services de transports franciliens, assorti d'une programmation ambitieuse et d'engagements financiers considérables. Concernant les gares, une convention cadre de mise en œuvre du « volet gares » du SDA adoptée en 2011 par le STIF, la Région Ile-de-France et la SNCF (Mobilités et Réseau), a contractualisé son financement et sa gouvernance.

L'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées a accordé aux maîtres d'ouvrages d'infrastructures et d'ERP et aux transporteurs un délai supplémentaire de 9 ans maximum pour les gares, mais en complétant leurs obligations par :

- un engagement de programmation des études et travaux restant à réaliser sur leurs infrastructures
- un engagement à mettre en œuvre leur part de financement nécessaire à la réalisation de ces études et travaux,

Le législateur a, pour cela, confié au STIF la réalisation de l'Agenda d'Accessibilité Programmé (dit « SDA-ADAP ») qui indique notamment les engagements des maîtres d'ouvrages par une programmation plus précise des projets sur trois périodes successives de 3 ans.

article 24-1 - Les services spécifiques pour les voyageurs handicapés

Dans la mesure où des déplacements en autonomie ne peuvent être garantis pour l'ensemble des voyageurs, des services spécifiques sont prévus à l'intention des voyageurs handicapés (leurs conditions générales d'utilisation sont mises à disposition des voyageurs sur Internet et sur demande).

De l'entrée en vigueur du contrat jusqu'au 1^{er} janvier 2018, la prise en charge des personnes handicapées est réalisée telle que définie dans les conditions générales d'utilisation du service.

A partir du 1^{er} janvier 2018, le niveau de service proposé aux voyageurs handicapés dépend du niveau d'accessibilité de la gare et de l'horaire :

- Gares accessibles, c'est à dire celles formellement déclarées accessibles aux voyageurs handicapés, dont les ascenseurs sont en état de fonctionnement, et permettant aux voyageurs handicapés de se déplacer en autonomie depuis le parvis de la gare jusqu'au quai, le niveau de service est le suivant :
 - o de 06h30 à 20h00 en semaine (soit du lundi au vendredi, hors jours fériés) le service est disponible sans réservation ;
 - o avant 06h30 et après 20h en semaine, ainsi que les weekend (soit le samedi et le dimanche) et jours fériés le voyageur handicapé doit s'assurer préalablement à son trajet de la disponibilité du service par une réservation devant être effectuée avant 12h00 la veille du déplacement. A défaut de réservation, le voyageur handicapé sera pris en charge dans les meilleurs délais avec un objectif de prise en charge sous 30 minutes.
- Gares dont l'accessibilité n'est pas formellement déclarée et gares accessibles dans lesquelles le dysfonctionnement d'un équipement limite l'accès en autonomie à un quai, le niveau de service est le suivant :
 - o Le voyageur handicapé doit s'assurer préalablement à son trajet de la disponibilité du service par une réservation devant être effectuée avant 12h00 la veille du déplacement. Dans la mesure du possible, la prise en charge fera l'objet :
 - o D'une assistance dans le parcours en gare jusqu'au train si le voyageur handicapé le peut ;
 - o A défaut, un transport adapté sera organisé vers la prochaine gare déclarée accessible. Les modalités de financement de ce transport seront définies dans l'annexe II B 2.

Au fur et à mesure des déclarations d'accessibilité, le nombre de gares dont l'accessibilité n'est pas formellement déclarée à la date d'entrée en vigueur du présent contrat décroît au profit des gares déclarées accessibles.

Les Conditions générales d'utilisation du service sont révisées et validées une fois par an par le STIF et SNCF Mobilités, en comité Qualité de service. Ces révisions permettent d'intégrer toute évolution concernant l'accessibilité, aussi bien au niveau de la gestion des espaces, des ressources, que des besoins des voyageurs.

Ces services spécifiques sont développés sur la base de la déclaration d'accessibilité de chacune des gares concernées, et se traduisent par :

- un accueil et une assistance au voyage pour lesquels une information explicite et fiable doit être diffusée aux voyageurs ;
- la disponibilité et le développement d'une information voyageurs accessible : signalétique adaptée, système d'information sonore et visuelle ;
- la transmission au STIF des pannes des ascenseurs au moins trois fois par jour pour alimenter le site Infomobi ainsi que des délais de réparation des pannes de plus de 48 heures. Dès que les équipements ascenseurs et escaliers mécaniques sont téléopérés, l'information sur l'état de leur disponibilité est transmise en temps immédiat au STIF ;
- l'envoi à la plateforme téléphonique Infomobi et au STIF des informations concernant les perturbations de trafic prévues et des solutions mises en place par SNCF Mobilités ;

- des délais d'intervention et de réparation optimaux des équipements de confort et d'accessibilité (ascenseurs – escaliers mécaniques) avec, sur site, la mention de la prise en compte des dysfonctionnements des ascenseurs et escaliers mécaniques et, au-delà de 48h00, les délais de réparation, diffusée aux voyageurs ;
- enfin, une politique de formation adaptée de l'ensemble du personnel en contact avec des voyageurs en situation de handicap conformément à l'ordonnance n°2014-1090 et ses décrets d'application.
- Ces services sont complétés par la prise en compte des voyageurs handicapés en cas de situation perturbée ou dégradée prévue ou inopinée. SNCF Mobilités élabore et met en œuvre des solutions qui font l'objet d'un bilan présenté au STIF lors d'un REX annuel conformément à l'article 11.

Concernant le réseau Noctilien (dont toutes les lignes sont retenues au SDA-ADAP), SNCF Mobilités s'engage à développer sa mise en accessibilité progressive par :

- un accostage performant aux points d'arrêt aménagés non occupés par du stationnement illicite, des travaux ou autres éléments gênants ;
- un suivi de disponibilité des plateformes élévatrices des élévateurs et/ou palettes qui permette une accessibilité durable des véhicules de transport concernés ;
- une démarche active de partenariat avec les gestionnaires des voiries, afin que le nombre de points d'arrêts rendus accessibles atteigne le seuil des 70 % avant fin 2021.

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

SNCF Mobilités peut proposer au STIF, chaque année, un ou plusieurs sujets d'étude en lien avec l'accessibilité, dans un objectif de renforcer la cohérence régionale du point de vue du voyageur. Le STIF peut associer les opérateurs de transport d'Ile-de-France afin de réaliser une étude sur ce(s) sujet(s), s'il le juge opportun. Le Comité de suivi de la Qualité de service est le lieu d'échange sur ce point, des réunions de travail multi transporteurs sont ensuite organisées.

article 24-2 - Les investissements en matière d'accessibilité

La mise en application du SDA-ADAP doit être poursuivie dans le cadre du présent contrat. SNCF Mobilités s'engage pour cela à :

- mettre en œuvre les orientations du SDA adoptées en 2009 et dont le financement a été contractualisé en 2011 dans la convention cadre du « volet gares »,
- mettre en œuvre les engagements qu'elle aura pris dans le SDA-ADAP (financement de 25% des études et travaux relevant de sa maîtrise d'ouvrage, délai de réalisation du SDA, réalisation et programmation des études et travaux, formation des personnels...)

- assurer le suivi détaillé de l'exécution du SDA-ADAP, conformément aux principes de l'ordonnance 2014-1090 et à la convention cadre de 2011.

En partenariat avec le STIF, les autres transporteurs, et en coordination étroite avec les gestionnaires de voirie ainsi que SNCF Réseau, SNCF Mobilités met en œuvre les moyens nécessaires, pour ce qui relève de son champ de responsabilité, pour que l'objectif d'accessibilité soit atteint dans les meilleurs délais.

SNCF Mobilités est en charge, sur son périmètre de responsabilité, du développement d'une accessibilité durable de l'ensemble de la chaîne de déplacement, notamment grâce à des équipements disponibles, des dispositifs opérationnels, que ces dispositifs soient destinés spécifiquement aux voyageurs handicapés et à mobilité réduite, ou qu'ils facilitent plus généralement le voyage de l'ensemble des usagers.

SNCF Mobilités s'engage notamment, pour ce qui relève de son périmètre de compétence exclusif, à développer l'accessibilité des gares identifiées dans le « Réseau de Référence SDA » de la voirie jusqu'à la montée dans les trains.

SNCF Mobilités s'engage par ailleurs :

- à transmettre au STIF trimestriellement la liste mise à jour des gares et points d'arrêt routiers rendus accessibles ou modifiés ;
- à proposer, le cas échéant, des expérimentations visant à compléter et à améliorer les dispositifs existants ;
- à mener avec les associations et les collectivités locales concernées, lors de la mise en œuvre des engagements sur l'accessibilité de son réseau, les concertations nécessaires, à participer aux réunions pilotées par les collectivités locales gestionnaires des voiries, et à être force de proposition pour examiner les lignes routières à équiper et les arrêts à aménager.

Les investissements sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage de SNCF Mobilités nécessaires à la réalisation de ces engagements sont inscrits au plan d'investissement défini au Titre V.

article 25 - Sûreté des biens et des personnes : Prévention, règles du bien vivre ensemble.

En matière de sûreté, le STIF assume les responsabilités qui lui sont dévolues par la loi en finançant les équipements de vidéo-protection et en développant des politiques de service favorisant le sentiment de sûreté des voyageurs (ambiance des espaces, accueil...).

Sans préjudice du rôle dévolu à la Police nationale, la mise en œuvre des mesures de prévention et de sûreté des biens et des personnes sur le réseau est de la responsabilité de SNCF Mobilités. La prévention et la sûreté sur le réseau SNCF comprennent non seulement la lutte contre les atteintes aux biens et aux personnes, mais impliquent également un traitement du sentiment d'insécurité reposant notamment sur la qualité de l'ambiance des espaces de transport. Elle est renforcée par une clarification et une communication explicite sur les règles d'usages et comportements attendus dans les espaces publics de transport.

SNCF Mobilités s'engage ainsi sur :

1/ Des moyens humains et des moyens techniques

- La mise en place d'une présence humaine rassurante, adaptée aux besoins des voyageurs tout au long de la journée et de leur trajet, avec du personnel compétent, formé et encadré,

- L'intervention rapide des équipes de sûreté
- Une politique de service favorisant la tranquillité des voyageurs, la préservation des biens, la prévention des incivilités et le sentiment de sûreté des voyageurs, le sentiment de sûreté étant le 3ème contributeur à la satisfaction globale des clients Transilien, après la ponctualité et l'information.
- Le bon fonctionnement des équipements de sûreté (caméras vidéo, bornes d'appel, 3117...)
- Des partenariats avec les acteurs locaux (Police, Gendarmerie, Ecoles, Collectivités Territoriales,...)
- La réalisation de diagnostics sûreté partagés, afin de définir les priorités d'actions.

2/ La réalisation d'un diagnostic et d'un plan de prévention sûreté annuel

Un diagnostic sûreté présentant la cartographie des faits sûreté et de leur évolution sur le territoire est présenté annuellement au STIF.

Sur la base de ce diagnostic, SNCF Mobilités établit un plan de prévention sûreté annuel, partagé avec le STIF, au cours du dernier trimestre de chaque année. Ce plan, précise les engagements de moyens de toutes natures (investissements, personnels dédiés, actions de communication et de sensibilisation auprès des voyageurs).

SNCF Mobilités définit en particulier les conditions selon lesquelles elle met en œuvre les actions de ce plan de prévention (description détaillée des opérations, objectifs, publics visés et moyens affectés).

3/ la mise en œuvre de règles d'usage et de « mieux vivre ensemble »

Un travail pour rendre plus explicites les règles d'usage des espaces publics de transport est réalisé dans la première année du contrat en commun entre le STIF et SNCF Mobilités. Cette réflexion mènera à des actions concrètes d'explicitation des règles d'usage dans les espaces publics de transport et de valorisation de ces règles.

Pour l'application du présent article, les investissements sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage de SNCF Mobilités nécessaires à la réalisation de ces engagements sont détaillés dans le plan d'investissement défini au Titre V.

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

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

- Une répartition des bonus-malus cohérente avec les priorités des voyageurs ;
- Un système d'incitation à l'amélioration de la ponctualité qui évalue l'atteinte des objectifs fixés par le STIF, encourage les progressions et tient mieux compte des trains supprimés ;
- Un renforcement de la responsabilité conjointe de SNCF Mobilités et de la RATP pour l'amélioration de la ponctualité des RER A (via le plan d'actions commun SNCF Mobilités/RATP) et B (par la poursuite de la gestion unifiée sur la ligne B en cohérence avec le schéma directeur du RER B piloté par le STIF) ;

- Un renforcement de la responsabilité conjointe de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau pour une meilleure maîtrise des causes d'irrégularité liées à l'infrastructure avec un engagement des deux entreprises à travailler une analyse commune des causes des retards des voyageurs et des plans d'actions qui en découlent ;
- Un système de mesure des indicateurs de qualité de service renouvelé permettant aux résultats des indicateurs d'être plus proches de la réalité perçue par les voyageurs ;
- Des contrôles réguliers par le STIF des mesures de qualité de service effectuées par SNCF Mobilités et une sanction en cas d'écarts constatés lors de ces contrôles.

article 26 - Les principes de mesure

article 26-1 - Niveaux de service

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

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

La fixation des objectifs prend en compte :

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

Pour l'année 2016, l'ensemble des bonus-malus/pénalités liés aux indicateurs de qualité de service s'appliquera, conformément aux dispositions contractuelles, à compter du 1^{er} janvier 2016 pour une année pleine.

article 26-2 - Modalités de mesure

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

- Définition de l'indicateur ;
- Méthode et périodicité de mesure ;
- Grille de mesure ;
- Cas d'exonérations ;
- Méthode de calcul ;
- Niveau d'objectif ;
- Montant de bonus-malus/pénalités.

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

article 27 - Critères d'appréciation de la qualité de service

Des indicateurs sont définis et mesurés dans les domaines suivants :

article 27-1 - Les indicateurs par politique

1/ Ponctualité

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

2/ Information des voyageurs

Indicateurs soumis à bonus-malus :

- Information théorique en situation normale, en gares/stations/points d'arrêt Noctilien et dans les véhicules (trains et cars Noctilien) ;
- Information dynamique en situation normale, en gares/stations et dans les véhicules (trains et cars Noctilien) ;
- Information en situation perturbée prévue en gares/stations/points d'arrêt Noctilien et dans les cars Noctilien ;
- Information en situation perturbée imprévue hors cars Noctilien.

Éléments transmis à titre d'information annuellement:

- un bilan du déploiement de la Charte sur site suivant les différents espaces et contenus
- un bilan sur le déploiement de la carte du réseau régional, ses mises à jour (pourcentage de déploiement atteint sur l'ensemble des supports)
- un point sur la mise en application des prescriptions cartographiques
- un bilan quantitatif de l'activité « info voyageurs » des systèmes d'information à distance
- un point sur la mise en œuvre des référentiels de données dans les systèmes de l'entreprise

3/ Accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite

Indicateurs soumis à bonus-malus :

- disponibilité des ascenseurs ;
- disponibilité des escaliers mécaniques ;
- Respect des délais de remise en service des ascenseurs et des escaliers mécaniques ;
- Pour le Noctilien : disponibilité des plateformes élévatrices et qualité de l'arrêt au trottoir des cars.

Indicateurs soumis à pénalités :

- délai d'information en cas de panne des escaliers mécaniques ;
- délai d'information en cas de panne des ascenseurs.

Éléments transmis à titre d'information :

- bilan annuel, gare par gare, des équipements en termes de déploiement quantitatif et de disponibilité des équipements, en particulier pour les automates de vente (guichets surbaissés, guichets munis de boucles magnétiques, portes d'accès au BV à effacement latéral, automates de vente accessibles) ;
- bilan annuel du nombre de véhicules dotés de plateformes élévatrices fourni, une fois par an, avec l'état du matériel roulant.

4/ Ambiance (accueil, propreté et sûreté)

Indicateurs soumis à bonus-malus

- la propreté des gares/stations et des trains et des cars Noctilien
- l'accueil des voyageurs : en gares/stations/cars Noctilien
- la disponibilité des équipements de sécurité (vidéo protection et bornes d'appel) en gares/stations

Indicateur soumis à pénalités :

- la présence humaine : délai d'assistance

5/ Vente

Indicateurs soumis à bonus-malus

- La disponibilité des équipements de vente et de validation
- L'efficacité des lignes de contrôle

6/ Sûreté et prévention

Indicateurs transmis à titre d'information annuellement (voir Annexe II-B-1):

- Taux de fraude global par ligne et par vague
- Taux de fraude selon trois types de fraude : sans titre, dépassement de zone tarifaire, autres fraudes
- Taux de fraude par âge et CSP
- Taux de contrôle sur l'ensemble du réseau Transilien et par ligne
- Nombre de voyageurs contrôlés sur chaque ligne du réseau Transilien
- Nombre de régularisations
- Nombre de procès-verbaux émis et indemnités forfaitaires perçues (paiement immédiat)
- Taux de recouvrement des sommes dues par les contrevenants
- Eléments statistiques sur la mise en œuvre du délit de fraude d'habitude instauré par l'article 50 de la loi du 15 novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne (LSQ)

article 27-2 - Enquête annuelle d'évaluation de la perception des voyageurs

En plus des indicateurs mesurant la qualité du service produite par SNCF Mobilités, le STIF souhaite, comme dans le précédent contrat, mesurer la qualité perçue par les voyageurs. Chaque année, le STIF réalisera au fil de l'eau une enquête ayant pour objectif d'évaluer la satisfaction des voyageurs à l'égard des différents items de la qualité de service (ponctualité, information voyageurs, ambiance des espaces, accessibilité, vente). Cette enquête est réalisée suivant les modalités précisées à l'annexe II-C-6. Ses résultats permettent de calculer chaque année un indicateur de perception des voyageurs au global du réseau SNCF Mobilités. Cet indicateur donne lieu à bonus-malus selon les principes décrits à l'article 28-2 « Impact financier de l'enquête de perception voyageur ».

Le questionnaire, les lieux enquêtés, ainsi que le plan de sondage, seront définis conjointement par le STIF et SNCF Mobilités, avec l'aide du prestataire, avant le 1^{er} janvier 2016. SNCF Mobilités fournit au prestataire mandaté par le STIF les autorisations nécessaires à l'exercice de cette mission.

Les résultats de l'enquête sont communiqués mensuellement à SNCF Mobilités à des fins managériales.

Des enquêtes de perception plus ponctuelles pourront être réalisées en fonction des besoins du STIF et de SNCF Mobilités sur des périmètres prédéfinis. Celles-ci n'entrent pas dans le champ des incitations financières.

Chaque trimestre, le STIF et SNCF Mobilités font un point spécifique sur les résultats de l'enquête perception annuelle et sur les besoins en études.

article 28 - Les incitations financières à la qualité de service

article 28-1 - Bonus/Malus et pénalités relatifs aux indicateurs de qualité de service

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

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

article 28-2 - Impact financier de l'enquête de perception voyageurs

Conformément à l'article 27-2, un baromètre qualité mesurant l'évolution de la perception des voyageurs est réalisé chaque année par le STIF, selon les modalités définies dans l'annexe II-C-6.

Un indicateur de perception des voyageurs est calculé selon la méthode décrite en annexe II-C-6 au global du réseau SNCF et donnera lieu à un système d'intéressement à compter du deuxième semestre 2016. Le bonus-malus est appliqué en fonction de l'évolution de la perception et non d'un résultat brut.

En 2016, en raison du lancement de l'enquête, le calcul du montant des incitations financières sera réalisé sur la base de l'évolution de l'indicateur de perception voyageurs entre le premier et le deuxième semestre. A compter de 2017, le baromètre donnera lieu à bonus-malus sur la base du résultat de l'année précédente.

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

article 28-3 - Pénalités pour écarts constatés lors d'un contrôle effectué par le STIF

Sans préjudice des dispositions de l'article 106, le STIF peut mandater un prestataire extérieur pour contrôler les mesures effectuées par SNCF Mobilités par le biais d'audits ou de contre-mesures.

Afin de permettre au STIF de réaliser des contre-mesures, SNCF Mobilités s'engage à fournir notamment le plan de sondage (dans la mesure où SNCF Mobilités puisse y avoir accès), les plannings détaillés des mesures, ainsi que le détail des résultats mesure par mesure.

Les modalités de la contre-mesure (choix de la méthode, définition de la notion d'écart) sont discutées en concertation avec SNCF Mobilités selon la nature de l'indicateur qualité de service qui fera l'objet de la contre-mesure.

En cas d'écarts constatés entre les contre-mesures effectuées par le STIF et les mesures effectuées par SNCF Mobilités, et sous réserve d'une convergence des méthodes ou des principes de mesure utilisés, le STIF se réserve la possibilité en fonction du bonus ou malus recalculé :

- d'annuler tout ou partie du bonus éventuellement constaté à l'appui des mesures effectuées par SNCF Mobilités ;
- d'appliquer un malus lorsque les mesures réalisées par le STIF le justifient.

Dans le cas où la méthode appliquée par SNCF Mobilités différerait de celle approuvée par le STIF (conformément à l'annexe II-C-1), seule la méthode approuvée par le STIF prévaut.

Chapitre III - LE SUIVI DE LA QUALITÉ DE SERVICE

article 29 - Le comité de suivi de la qualité de service

Le suivi contractuel de la qualité de service est assuré par un comité de qualité de service qui se réunit une fois par trimestre (voir article 104-1). Ce comité a pour vocation d'examiner le respect des engagements contractuels par l'opérateur, analysés sur la base de l'ensemble des éléments d'information et de mesure prévus au contrat. La vocation de ce comité est de mesurer la qualité du service offert aux voyageurs et son évolution, afin d'orienter au mieux les dispositions à prendre pour l'améliorer.

Ce comité de suivi de la qualité de service suit également chacune des politiques de service (information voyageurs, ambiance, accessibilité, vente) et est aussi le lieu de présentation du bilan annuel des réclamations voyageurs.

Les éléments et indicateurs transmis à titre d'information en matière d'information voyageurs, accessibilité et sûreté/prévention (définis dans l'article 27) pourront éventuellement être abordés en comité de suivi de la qualité de service, sur demande de l'une ou l'autre des deux parties.

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

A l'occasion de ce comité, une fois par an, s'il y a des évolutions sur les sujets, seront présentés à titre d'information :

En matière d'Information Voyageurs :

- les éventuelles expérimentations et leur bilan
- un point sur les échanges d'informations (informations théoriques, informations circonstanciées, informations temps réel, cartographies ...) entre le STIF, SNCF Mobilités et les gestionnaires d'espaces de transport franciliens pour le système d'information multimodale.

En matière d'accessibilité :

- Deux fois par an, la liste de tous les appareils en distinguant s'il s'agit d'appareils SNCF Réseau ou SNCF Mobilités et en indiquant pour chacun s'il fait ou non l'objet d'exonération.
- Pour les appareils faisant l'objet d'une rénovation, les appareils faisant l'objet d'un renouvellement et ceux faisant l'objet de révisions générales, un nombre d'appareils concernés ainsi qu'un nombre de jours d'indisponibilité seront communiqués au STIF avant le 30 octobre de l'année n-1. Ces chiffres feront l'objet d'une réactualisation trimestrielle au cours de l'année n lors des comités qualité de service trimestriels.
- à titre indicatif à chaque fin de trimestre, une liste nominative des équipements faisant l'objet d'arrêts de longue durée et les actions entreprises.
- Le taux de disponibilité trimestriel des équipements calculé sans exonération au global des gares du réseau SNCF Mobilités ;
- Le suivi trimestriel des prises en charge réservées en gare ;
- Le suivi annuel des réclamations ;
- Un point d'information annuel sur la formation PMR des agents en contact avec les usagers ;
- Un point sur les conditions générales d'utilisation des services spécifiques pour les personnes handicapées ;
- Le suivi annuel des concertations menées avec les associations en précisant l'objet des réunions, leurs dates, et les principales remarques des associations ;
- Le bilan annuel des expérimentations menées ;
- Le bilan annuel du taux de prise en charge par les EML des personnes handicapées sur réservation (écart entre le nombre de commandes et de réalisations).

En matière d'ambiance :

- Propreté : bilan des progrès réalisés en matière de propreté et des difficultés éventuelles,
- Accueil : bilan des actions et progrès réalisés en matière d'accueil et des difficultés éventuelles.

Le suivi du PQI pour le volet « qualité de service » est assuré par les comités de programmes et le Comité de Suivi du PQI.

article 30 - Les groupes de travail thématiques

Dispositions particulières à l'Information Voyageurs

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

A ce jour sont identifiés :

- Groupe sur la refonte du back office du Système d'Information Multimodal
- Groupe sur l'information circonstancielle
- Groupe sur la mise à jour de la Charte des Supports et des Contenus
- Groupe sur la Charte des supports d'information à distance ou en mobilité
- Groupe sur la Charte des responsabilités et des échanges de contenu

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

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

Chapitre IV - CITOYENNETÉ ET RELATION VOYAGEURS

article 31 - Comités de ligne

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

En sa qualité d'autorité organisatrice, conformément aux principes définis dans la « charte de fonctionnement des comités de lignes en Ile-de-France » qui figure dans l'annexe II-D-9, le STIF met en place les comités de ligne selon un calendrier qu'il définit et communique en comité de suivi « Offre ». Il y sera notamment présenté les politiques de développement et de coordination de l'offre, d'évolution du matériel roulant, et d'amélioration de la qualité de service sur la ligne concernée.

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

article 32 - Réclamation des voyageurs

article 32-1 - Traitement des réclamations voyageurs

1/ Principes de réponse

Le dispositif de traitement des réclamations des voyageurs mis en œuvre par le Service Clientèle Transilien suit les principes suivants :

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

SNCF Mobilités poursuit ses efforts pour améliorer le traitement des réclamations, notamment par l'utilisation croissante de médias dits interactifs (téléphone, courriel) et tout nouveau canal (réseaux sociaux) permettant de répondre aux remarques des voyageurs et de suivre l'évolution de leur perception.

2/ Mesure de l'application des principes

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

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

Le STIF peut exercer un contrôle dans les conditions prévues par l'article 105.

SNCF Mobilités transmet au STIF chaque trimestre des états statistiques établis conformément à l'annexe II-D-1 :

- un état statistique du traitement par média ;
- un état statistique des motifs de réclamation avec une répartition par média et par ligne assorti d'une analyse des motifs principaux. Cet état est élaboré selon la typologie des motifs de réclamation commune au STIF et aux transporteurs et son mode opératoire (annexe II-D-2).

Pour l'année 2016, la « grille de la typologie des motifs de réclamation 2016 » s'applique (annexe II-D-3) et à compter du 1^{er} janvier 2017, la « grille de la typologie des motifs de réclamation 2017-2020 » s'applique (annexe II-D-4).

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

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

- d'analyser les indicateurs et leurs évolutions ;
- de dégager les grandes tendances en matière de réclamations des voyageurs sur le réseau SNCF Ile-de-France.

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

Un point annuel est effectué dans le cadre du Comité de suivi qualité de service où une présentation sera faite conformément à l'annexe II-D-6.

3/ Création d'une charte francilienne d'engagement pour le traitement des réclamations :

En vue d'harmoniser les pratiques en matière de traitement de réclamation des opérateurs de transport franciliens, il est créé un groupe de travail composé du STIF et des opérateurs de transport franciliens chargé de constituer une charte d'engagement pour le traitement des réclamations franciliennes.

Cette charte comportera notamment les standards qualité en matière de traitement de réclamation, et un dispositif de partage des argumentaires des sujets communs aux transporteurs franciliens.

Cette charte ne préempte pas des éléments de langage propres à chaque opérateur de transport.

Elle sera définie et annexée au présent contrat en janvier 2018.

article 32-2 - Dispositif de suivi des réclamations voyageurs

Afin de traiter de manière optimale les réclamations adressées au STIF, une procédure de collaboration entre le service relations-voyageurs du STIF et le service en charge des réclamations à SNCF Mobilités, annexée au présent contrat (annexe II-D-5), est mise en place. Cette procédure précise notamment :

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

article 32-3 - Dispositions spécifiques aux signalements pour l'accessibilité des systèmes de transport

Dans le cadre des dispositions de l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées (article 6, alinéa 4), codifiées aux articles L. 1112-1 et suivants du code des transports, SNCF Mobilités:

- met à disposition des personnes à mobilité réduite, dans chaque station, gare et sur son site internet, des formulaires de signalement (dont le modèle est joint en annexe II D 8), en vue de supprimer, de réduire ou de compenser les obstacles auxquels ils auraient été confrontés dans leurs déplacements ;
- répond aux demandeurs dans un délai usuel de 18 jours à compter de la date de réception de la réclamation ;
- tient un suivi spécifique centralisé de l'ensemble des demandes et réclamations visées aux alinéas précédents, qu'elle tient à la disposition du STIF lorsque celui-ci en fait la demande ;
- transmet annuellement, conformément aux informations à communiquer en matière d'accessibilité PMR listée dans l'article 27, un bilan statistique et analytique des demandes et réclamations en matière d'accessibilité.

Article 32 Bis - La relation au quotidien avec les associations d'usagers

Dans un souci d'échange et de partage de l'information, une réunion rassemblant le Directeur en charge des Relations Institutionnelles (DRI) du STIF, le DRI de SNCF Transilien et les responsables institutionnels des lignes du réseau Transilien sera organisée au moins chaque semestre pour faire le point sur les relations avec les associations d'usagers. A cette occasion seront notamment évoqués le calendrier des rencontres avec les associations et tous les points d'intérêt et de vigilance que chacune des parties jugera utile de mettre à l'ordre du jour.

TITRE III - UNE COMMUNICATION AU SERVICE DU VOYAGEUR

Chapitre I - ROLES RESPECTIFS DES PARTIES

article 33 - Le rôle du STIF : garantir la cohérence tout au long du parcours voyageurs

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

article 34 - Le rôle de SNCF Mobilités en matière de communication

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

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

Y compris dans le cas où SNCF Mobilités n'est pas pilote de l'opération, SNCF Mobilités veillera à ce que :

- le sujet ou thème de la communication ne vienne pas en opposition avec la politique de service ou de mobilité mise en œuvre par le STIF
- la communication décidée dans ce cadre n'entre pas en contradiction ni en opposition avec les principes et les éléments de langage définis entre le STIF et SNCF Mobilités au titre du présent contrat.

La communication communautaire (notamment sur les sujets Navigo et imagine R) s'inscrit dans ce cadre et doit donc respecter les dispositions du présent contrat. Dans le cas où SNCF Mobilités pilote la communication, les pénalités prévues l'article 46 -et à l'article 47 -pourront lui être appliquées.

SNCF Mobilités s'engage à valoriser de façon affirmée les décisions, les actions et les projets engagés par le Conseil du STIF, sur les sujets couverts par le présent contrat.

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

- contribuer à mettre en place la cohérence du système de transports franciliens (voir parcours du voyageur au chapitre II) et le promouvoir auprès du voyageur : rendre visible l'unité du système de transport en Ile-de-France, et améliorer la visibilité de l'offre.
- intégrer les principes relatifs au développement et à la mobilité durable : inciter à l'usage des transports en commun et faciliter leur utilisation par la mise en valeur des innovations et du développement de l'intermodalité
- respecter l'identité du STIF, clarifier les rôles du STIF et de SNCF Mobilités vis-à-vis du voyageur, valoriser le rôle du STIF en tant que décisionnaire, coordinateur et financeur des transports en Ile-de-France.

La Direction de la Communication Transilien de SNCF Mobilités doit s'assurer de la bonne coordination avec les autres directions concernées, notamment gares, exploitation (responsables de lignes, ...), matériel roulant, marketing ou commercial, Direction de la Communication Groupe, relations publiques, ... pour garantir une mise en œuvre efficace des opérations. Des réunions transversales seront organisées avec le STIF afin de sensibiliser les autres directions à leur rôle essentiel dans la mise en place d'un système cohérent.

Chapitre II - DEFINITIONS, PERIMETRE, CLASSIFICATION

article 35 - Définitions

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

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

Les « outils et media de communication » s'entendent au sens le plus large possible. A titre d'exemple, sont compris les outils suivants :

- La communication print : toutes éditions (dépliant, plaquettes...);
- La communication media : tv, radio, affichage, presse, sites internet et bannières, ... ;
- La communication digitale : Internet, réseaux sociaux, mobiles, audiovisuel... ;
- Les outils de promotion : promotion sur site, marketing direct, animations commerciales...;
- La communication événementielle : inaugurations, animations, expositions, forums, salons, relations publiques et supports de communication associés, visites de projets, présentation publique de projets. Cette communication devra faire l'objet en amont d'une définition précise des outils mis en place. Des processus plus précis pourront être définis le cas échéant, lors des comités semestriels.

Pour les événements spéciaux mentionnés dans le contrat à article 9-3 -donnant lieu à un renfort d'offre, le STIF demande aux transporteurs la présence à minima d'une affiche et d'un relais digital informant sur ce renfort d'offre. Des insertions presse pourront également être envisagées. Une affiche générique pour l'Ile-de-France valorisant le renfort d'offre sera définie en début de contrat. Les éléments d'information devront être mis en place en amont de l'événement.

Pour les événements franciliens non prévus au contrat, le STIF demandera à SNCF Mobilités de lui en faire part en amont (par exemple des partenariats culturels) afin que le STIF décide de son niveau d'implication dans une communication liée à cet événement.

Les relations presse: communiqués et dossiers de presse, visites de presse...

article 36 - Le périmètre

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

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

- La communication interne
- La communication liée au recrutement de SNCF Mobilités
- La communication financière et /ou institutionnelle
- La communication BtoB
- La communication liée à des services développés et financés par SNCF Mobilités (1)
- Le mécénat
- Les partenariats sportifs ou culturels, à l'exception de ceux faisant référence à l'offre ou à la qualité de service des transports franciliens
- La communication sur les valeurs et le patrimoine ou l'histoire de SNCF Mobilités

Nota : les communications de SNCF Mobilités à vocation nationale, dès lors qu'elles font référence à des services ou des investissements STIF déployés en Ile-de-France relèvent du périmètre de communication du présent contrat.

(1) Dans le cas où SNCF Mobilités aurait mis en place un service ou un produit à l'échelle nationale et que le STIF aurait développé le même type de produit à l'échelle francilienne, SNCF Mobilités et le STIF travailleront ensemble pour proposer une communication articulée entre les deux services.

article 37 - Classification et implication des parties

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

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

Cette classification a des impacts sur les outils et les processus mis en place pour les actions concernées.

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

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

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

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

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

Pour les communications nouvelles, le STIF est informé dans des délais raisonnables : SNCF Mobilités doit laisser au STIF un délai suffisant qui permette à la Direction de la Communication de consulter à la fois les autres directions du STIF mais également les élus, si besoin.

Cas spécifique de la communication partagée

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

SNCF Mobilités propose au STIF des campagnes ou opérations de communication entrant dans ce champ, dans le cadre de la présentation des plans d'actions semestriels.

Le STIF peut également proposer des actions de communication.

A titre d'exemple, l'objet de telles campagnes ou opérations pourrait être l'accessibilité du réseau, la promotion de titres ou forfaits, un renfort d'offre particulièrement marquant dans l'année, ... Plus largement, les sujets pourront être choisis parmi ceux du périmètre du niveau 2.

SNCF Mobilités alloue aux campagnes ou opérations de communication partagées, hors actions faisant l'objet de conventions de financement particulières, un budget annuel de 1M€, dont 2/3 au minimum devront être dédiés à l'achat d'espace.

Après validation du STIF, cette somme pourra être partiellement consacrée à la réalisation de post-test des campagnes mises en œuvre.

Afin de mener à bien ces actions partagées, un processus particulier est mis en œuvre pour chaque action :

Chaque partie désigne un interlocuteur responsable du projet vis-à-vis de l'autre partie.

SNCF Mobilités conduit le projet de communication en intégrant aux différentes étapes (brief, choix du dispositif, choix des axes de communication, des axes graphiques, etc.) l'interlocuteur désigné par le STIF. SNCF Mobilités devra s'assurer que le chargé de projet du STIF concerné accuse bien réception des informations concernant les projets.

Le projet de communication est co-validé par le STIF et SNCF Mobilités. SNCF Mobilités s'engage à associer le STIF à toutes les étapes de validation et ce, tout le long du projet. Le STIF s'engage quant à lui à formaliser à chaque étape du projet sa validation par email. Ainsi, aucune opération ne pourra être lancée sans un avis positif du STIF sur le concept. Le concept devra être présenté au STIF par SNCF Mobilités lors d'une réunion ad hoc.

Le délai de sollicitation doit être approprié au type d'action ainsi qu'à son contexte. Ce délai intègre un délai raisonnable de consultation et de réflexion au sein du STIF ainsi qu'un temps réaliste pour que les éventuelles modifications souhaitées par le STIF puissent être prises en compte. Le STIF s'engage à répondre dans un délai raisonnable.

Des comités ad hoc pourront être mis en place sur les opérations de communication partagée.

Les principes liés à la communication partagée s'appliquent également pour des actions concernant les services STIF (Véligo par exemple).

Chapitre III - MISE EN COHÉRENCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT RÉGIONAL

Le STIF définit les principes et les codes visuels de cette cohérence. Il est garant de son application quels que soient les territoires et les réseaux concernés. Ces principes et codes visuels sont repris dans les orientations sémiologie et design en Annexe III 5, la plateforme design des véhicules en Annexe III 6. Ces documents pourront faire l'objet de complément pendant la durée du contrat.

Via cette cohérence sémiologique régionale, le voyageur doit en effet percevoir l'unité du réseau de transport francilien, dont le STIF est garant.

Le voyageur doit également pouvoir identifier clairement les transporteurs (RATP, SNCF Mobilités, ...) comme ceux qui assurent au quotidien le bon fonctionnement du réseau de transports (accueil, qualité, information, ...), et le STIF comme autorité organisatrice ; et ce, par la présence de leurs signes identitaires respectifs (logos notamment).

Par ailleurs, pour des exigences de clarté et de simplicité pour le voyageur, il est essentiel d'éviter toute surcharge de signes identitaires ou de couleurs.

Le document de référence précisant les principes de cette cohérence est annexé au présent contrat (Annexe III 5).

Nota : afin d'assurer la continuité pour le voyageur entre les univers SNCF Mobilités et SNCF Transilien, des adaptations pourront être faites, notamment pour la charte des modes, pour les 6 grandes gares parisiennes, gares où les échanges avec le réseau national sont nombreux

Les moments ou les points de contact entre le voyageur et les réseaux de transports d'Ile-de-France sont nombreux. Ce tableau liste les sujets et les éléments qui doivent s'inscrire dans le référentiel design et sémiologie. Il peut donner lieu à une évolution en cours d'exécution du contrat.

Thème	Sujets et outils	Précisions concernant le contenu éditorial	Précisions concernant le design
Offre de transport actuelle et future (projets, réseau et services)	Offre lignes régulières Offre Noctilien Travaux avec financement STIF Renfort d'offre ⇒ Outils print et web le cas échéant, à destination du grand public. ⇒ Outils à disposition des agents pour l'accueil en gare et en station : dépliants d'information et dépliants pratiques sur les transports en commun en Ile-de-France	Valorisation du rôle des différents acteurs. Texte de présentation du STIF (en annexe) Phrases thématiques sur le rôle du STIF (en annexe)	Logo STIF + Charte Noctilien ou autre chartes existantes
Information voyageurs	Vianavigo		Charte vianavigo
	Cartographie, sous ses différentes formes et échelles : cartes thématiques, régionales, locales, ... Signalétique (arrêts de bus / stations / gares) Information voyageurs en gare (marquage des écrans, pictogrammes, ...)		Orientations sémiologie et design.
Commercialisation	Carte Navigo et autres produits tarifaires	Cohérence de l'information sur les tarifs notamment via les emailings et mailings commerciaux	Charte Navigo
	Appareils de distribution et de vente, valideurs à bord des bus et dans les stations et gares	Cohérence des informations tarifaires	Orientations sémiologie et design (design extérieur)

Véhicules	Extérieur et intérieur des véhicules		Plateforme design des véhicules
Services	Services correspondant à des politiques mises en œuvre par le STIF	Valorisation des services	Application des chartes définies par le STIF, le cas échéant (Véligo, Parcs Relais, ...)

article 38 - Respect de la cohérence graphique et sémantique, respect de l'identité du STIF et des éléments d'identification des produits, services et projets élaborés par le STIF sur les supports de communication.

SNCF Mobilités, dans le cadre des communications du périmètre de niveau 2 visé à l'article 37 -ci-avant et des campagnes ou opérations de communication partagées, applique les logos et blocs marques du STIF transmis par celui-ci suivant ses prescriptions graphiques et sans les altérer. Le STIF peut à tout moment modifier ses blocs marques et ses logos et en informe SNCF Mobilités.

Le STIF définit son action sur des sujets transversaux (tels Navigo, Noctilien, Véligo...) et la manière de les présenter et de les valoriser à travers des éléments de langage. Ces éléments doivent être intégrés dans les argumentaires commerciaux, produit et service développés par SNCF Mobilités.

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

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

Le STIF proposera à SNCF Mobilités des phrases valorisant son rôle, phrases qui seront à intégrer à la création.

Le STIF pourra décider de modifier ces phrases et en informera alors SNCF Mobilités qui devra utiliser la nouvelle phrase dans les communications futures. SNCF Mobilités pourra également suggérer des adaptations des phrases pour certains sujets qui seraient plus spécifiques.

Les listes des phrases ainsi que le texte de présentation du STIF figurent en Annexe III 4.

article 39 - Les marques, les dessins et modèles

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

Les nouvelles marques verbales, figuratives ou semi-figuratives, ainsi que les dessins et modèles, qui sont créés et développés à ses frais par le STIF, ayant pour vocation à constituer la dénomination d'un titre de transport, le titre de transport lui-même ou d'un service de transport, d'un mode de transport et des indices afférents, sont déposés à l'INPI par le STIF, qui en assure leur gestion en son nom propre.

article 40 - Matériel roulant, ...

La Communication, le design extérieur et le design d'ambiance intérieur du matériel roulant sont traités dans l'annexe relative à la gouvernance du Matériel Roulant

Concernant le design extérieur des valideurs et des appareils de vente et de rechargement, le même type de processus sera mis en œuvre afin de trouver des accords sur les habillages de manière détaillée.

Chapitre IV - PILOTAGE

article 41 - L'information du STIF

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

SNCF Mobilités respecte le principe d'information permanente et de transparence envers le STIF sur les sujets de communication. Ainsi, le STIF doit être informé de toute action de communication, relevant de l'article 35 - ci-dessus, dans des délais raisonnables. Cette information doit être une démarche volontaire et régulière du transporteur.

SNCF Mobilités est force de proposition et sollicite régulièrement le STIF sur les projets liés à l'exécution du présent contrat. Les plans d'actions semestriels permettent de lister une partie des actions mais SNCF Mobilités est autorisée à proposer au STIF d'autres actions que celles proposées dans ces plans d'actions.

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

article 42 - Le plan d'action et sa mise en œuvre

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

Ce document est transmis :

- Au plus tard le 3 mai de l'année N pour la période juillet-décembre N.
- Au plus tard le 3 novembre de l'année N pour la période janvier-juin N+1.

La non-transmission du plan d'actions dans les délais prévus pourra faire l'objet d'une pénalité (voir article 46).

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

Pour chacune des actions programmées dans le cadre du plan d'action prévisionnel semestriel, SNCF Mobilités présente une fiche projet comportant obligatoirement les informations précisées ci-dessous :

- Rappel du contexte
- Description du projet : objectifs, cibles, outils, médias envisagés...
- Une proposition relative au degré d'implication du STIF.
- Une estimation budgétaire si possible par grand poste (création, fabrication, achat média) pour les actions de communication partagée.

En cas de défaut relatif au contenu des informations transmises, SNCF Mobilités pourra faire l'objet de pénalités visées à l'article 46.

Le cas échéant, le STIF peut demander à SNCF Mobilités de lui présenter les études marketing ou autre auxquelles il fait référence dans la description de la mise en œuvre d'une action, conformément à l'article 58 -

article 43 - Les autres modalités

article 43-1 - Comité de suivi

Un comité de suivi se tient une fois par semestre dans les 15 jours suivant l'envoi du plan d'actions. Il est composé des directions de la communication des deux entités.

Il permet aux deux entités d'échanger sur les objectifs stratégiques de communication, sur l'actualité des transports et sur les sujets à venir. SNCF Mobilités et le STIF se mettent d'accord à cette occasion, sur le plan d'actions du prochain semestre. Le comité de suivi permet également de faire le bilan du semestre écoulé.

Le comité de suivi peut également être l'occasion d'associer, le cas échéant, les autres services qui sont concernés par les opérations (exploitation, marketing, commercial, ...).

article 43-2 - Information en fin d'année

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

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

La non-transmission du bilan dans les délais prévus au contrat ou la transmission d'un bilan incomplet pourra faire l'objet d'une pénalité (article 46).

Contenu du bilan pouvant faire l'objet d'une pénalité au titre de l'article 46.

1/ Opérations de communication de niveau 2

- Synthèse des actions : descriptif, cible, objectifs
- Bilan qualitatif, le cas échéant
- Bilan quantitatif : nombre d'exemplaires imprimés, achat d'espace (affichage, presse, digital)
- Exemple des productions réalisées

2/ Opérations de communication partagée

- Synthèse des actions : descriptif, cible, objectifs
- Bilan qualitatif, le cas échéant
- Bilan quantitatif : nombre d'exemplaires imprimés, achat d'espace (affichage, presse, digital)
- Exemple des productions réalisées
- Précision des dépenses par grand poste (conception / fabrication / diffusion)

Le détail ci-dessous ne fera pas l'objet de pénalités :

- La conception inclut les dépenses liées au conseil, à la création, à la conception ainsi que l'achat d'art
- La fabrication inclut les dépenses liées à l'exécution et à la finalisation, à l'impression, à la production, aux objets publicitaires
- La diffusion intègre les achats d'espace (affichage, presse, digital,...) mais également les dépenses hors achat d'espace (main à la main, diffusion boîtes aux lettres, emailing, événementiel, ...)
- Pour le digital, les données de reporting pourront le cas échéant être consolidées avec les données STIF

Le STIF peut demander à SNCF Mobilités de lui fournir les pièces justifiant les dépenses afférentes à chaque action de communication partagée.

Le STIF pourra en outre demander à SNCF Mobilités un point budgétaire à la fin de chaque opération de communication partagée, ce qui permettra d'avoir une meilleure visibilité sur le budget disponible pour les opérations à venir.

article 43-3 - Information du STIF vers les transporteurs

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

Réciproquement aux engagements de SNCF Mobilités en matière de respect de l'identité du STIF et de sa charte graphique, le STIF s'engage à respecter dans ses communications, le rôle et l'identité de SNCF Mobilités, ainsi que la charte graphique de SNCF Mobilités. A ce titre, le STIF informe SNCF Mobilités lorsque le rôle de celle-ci est évoqué dans des actions de communication du STIF.

Chapitre V - LA DIFFUSION

article 44 - Les principes et les modalités

1/ Cas des communications partagées SNCF Mobilités - STIF :

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

SNCF Mobilités doit fournir au STIF un tableau détaillant les quantités, les lieux, les modalités de diffusion, dates et format ainsi que les stocks disponibles chez le routeur à l'issue de l'opération. Ce reporting permettra entre autres d'ajuster si besoin les quantités ou les modalités de diffusion lors des prochaines opérations.

2/ Cas des communications produites par le STIF :

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

SNCF Mobilités informera le STIF des quantités nécessaires à la bonne information des voyageurs, et des conditions et contraintes particulières liés à la bonne diffusion des documents. Le STIF demandera à SNCF Mobilités de lui fournir un plan prévisionnel de diffusion des documents et donc de la quantité nécessaire pour chacun d'eux.

A l'occasion du comité de suivi semestriel, un point sur les diffusions sera fait entre les parties qui pourront alors étudier des modalités d'amélioration de la diffusion.

Le tableau ci-dessous liste un premier ensemble de documents avec les types de diffusions que le STIF souhaite pour chacun d'eux. Ce tableau distingue la visibilité et la disponibilité des documents ainsi que le type de diffusion (en gare, sur Internet le cas échéant, via de l'affichage).

Ce tableau pourra être complété ou modifié à l'occasion des comités de suivi semestriels.

	Dépliant disponible et visible en gare ou station	Dépliant disponible en gare ou station	Affichage en gare ou station (1)	Affichage à bord (2)	Relais sur sites Internet (3)
Nuit du Nouvel An et Fête de la musique	X	X	X		X
Guide tarifaire	X	X			X
Campagnes STIF sur un nouveau produit, service ou une amélioration de l'offre		X	X	X	X
Dépliant tramways		X			X

(1) Etant précisé que les affichages en gare sont réservés en priorité à l'information voyageurs notamment en cas de perturbation ou de travaux.

(2) Dans la limite de l'article 45 -

(3) SNCF Mobilités informera le STIF pour chaque opération de la possibilité ou pas d'avoir un relais sur les sites Internet SNCF via par exemple une actualité.

3/ Mise en place de contrôles sur le terrain :

Des contrôles de la bonne exécution des plans de diffusion fournis par SNCF Mobilités pourront être mis en place. Le STIF pourra en effet mandater un prestataire spécialisé pour mettre en place ces contrôles, c'est-à-dire vérifier la conformité de la réalité (mise à disposition des documents, présence des affiches) avec le plan annoncé.

article 45 - Les espaces d'affichage à bord des trains

SNCF Mobilités met à disposition du STIF, sous réserve de leurs disponibilités et des délais de mises en œuvre pour le déploiement des campagnes, un tiers des 11 000 cadres de son réseau d'affichage à bord des trains, pour les campagnes d'affichage du STIF à raison de 8 semaines chaque année équivalant à la durée de 2 de campagnes de communication, directement en relation avec des services ou des projets visés au présent contrat. S'ajoutent à ce dispositif les affichages dans le cadre des communications partagées.

Chapitre VI - CONTROLES ET PENALITES

Le montant annuel maximal encouru par SNCF Mobilités au titre de l'application du présent chapitre est fixé à 150 000 €.

article 46 - Pénalités pour défaut d'information relative au plan d'actions prévisionnel et au bilan annuel

1/ Pénalités pour défaut de transmission

Le défaut de transmission dans les délais prévus à l'article 42 - et à l'article article 43 -, du plan d'action prévisionnel semestriel ou du bilan de fin d'année donne lieu à une pénalité unitaire de 2 000 € par jour de retard.

2/ Défaut relatif au contenu des informations transmises

SNCF Mobilités encourt une pénalité de 2 000 € dès lors que le plan d'action prévisionnel ou le bilan annuel transmis au STIF ne comporte pas une ou plusieurs des informations obligatoires mentionnées à l'article 42 - et à l'article article 43 -, sans pouvoir en justifier l'absence.

article 47 - Pénalités pour défaut relatif aux actions de communication

Pour toute action de communication non conforme aux dispositions du contrat une pénalité unitaire de 5 000 € sera appliquée et notamment dans les cas suivants :

- Non information préalable du STIF (dès le concept de l'opération, tel qu'imaginé par SNCF Mobilités)
- Non-respect de la classification figurant en annexe III-1
- Défaut d'exécution des modalités de mise en œuvre des actions de communication de niveau 2 ou de communication partagée (notamment des processus d'information / validation du STIF en cours de projet).

article 48 - Non-respect du plan de diffusion

En cas de constat de non-respect du plan de diffusion visé à l'article 44 -, un malus de 3000 euros pourra être appliqué par opération. A l'inverse en cas de constat de respect du plan de diffusion, un bonus de 3000 euros pourra être appliqué. L'application du bonus ou du malus se fera selon les critères suivants :

- Respect du plan de diffusion à 90% ou plus : bonus de 3000 euros
- Respect du plan de diffusion entre 70 et 90% : ni bonus, ni malus
- Respect du plan de diffusion à moins de 70% : malus de 3000 euros

article 49 - Evolution du montant du programme de communication partagée

En cas de non réalisation du programme de communication partagée (budget annuel d'1 million d'euros), SNCF Mobilités pourra demander le report sur l'année suivante de la somme non consommée en fin d'année. Cette demande de report ne pourra pas être faite deux années de suite et devra dans tous les cas être motivée.

En cas de dépassement du montant annuel prévu au programme de communication partagée, SNCF Mobilités pourra demander une diminution équivalente du montant du programme de l'année suivante. Etant précisé que ce report de devra pas venir compenser une sous-consommation de l'année précédente.

A titre d'exemple, une sous-consommation de 200 000 euros en année N pourra être reportée en année N+1 avec un budget N+1 de 1,2 million d'euros. Le budget de référence de l'année N+1 sera alors de 1,2 million et non pas d'1 million d'euros.

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

Chapitre I - TARIFICATION

article 50 - Obligations relatives à la tarification

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

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

article 50-1 - Mise en œuvre des décisions tarifaires du STIF

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

Le STIF définit la politique tarifaire et fixe les tarifs publics des titres de transport en Ile-de-France. Le STIF publie ses décisions à chaque changement de tarif.

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

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

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

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

Elle propose au STIF, pour l'évolution des titres existants ou la création de nouveaux titres, des contributions aux spécifications générales (fonctionnelles et techniques) et aux conditions générales de vente et d'utilisation qui lui paraissent souhaitables.

Le STIF associe SNCF Mobilités aux études relatives aux évolutions tarifaires envisagées pour en estimer les différents impacts sur les comportements d'achat et de mobilité des voyageurs, les recettes et les systèmes et équipements propres à SNCF Mobilités (ou de ses prestataires).

Lorsqu'une décision tarifaire implique des développements importants sur les systèmes ou équipements de distribution, de contrôle et/ou de validation, le STIF et SNCF Mobilités se concertent pour en déterminer les modalités.

Dans ce cas, le STIF intègre systématiquement dans le planning de mise en œuvre de ces évolutions les contraintes de développement et de paramétrage des systèmes propres à chaque exploitant et des systèmes communautaires.

SNCF Mobilités s'engage à procéder aux adaptations nécessaires à l'application des décisions tarifaires du STIF sur ses systèmes de distribution, de contrôle et/ou de validation.

La mise en œuvre de certaines décisions demande des développements sur des systèmes ou des équipements. Dans ce cas, le STIF rédige une expression de besoin. Cette expression de besoin doit permettre à SNCF Mobilités d'évaluer les impacts et les modalités de réalisation de cette modification. Cette expression de besoin pourra faire l'objet d'échange entre le STIF et SNCF Mobilités afin de préciser au mieux la cible. Lorsque que l'expression de besoin est stabilisée, SNCF Mobilités propose les modalités opérationnelles de réalisation, le cas échéant avec un phasage de l'expression de besoin initiale.

Un suivi financier de la mise en œuvre des évolutions tarifaires sera réalisé dans le cadre du comité billettique. Le STIF informe SNCF Mobilités des modifications de prix publics au plus tard 15 jours calendaires avant la date de prise d'effet des nouveaux prix. Par exception à cette disposition contractuelle, les décisions relatives aux titres Imagine'R applicables à l'année n/n+1 doivent être communiquées avant le 31/03/n.

article 50-2 - Informations à communiquer au STIF

1/ Informations relatives aux données globales de vente et aux recettes.

Jusqu'à l'exercice 2017, SNCF Mobilités s'engage à fournir au STIF un état mensuel incluant pour chaque titre :

- les ventes SNCF Mobilités et les ventes globales, tous transporteurs confondus en précisant les volumes d'unités et le tarif de vente;
- les recettes directes de SNCF Mobilités.

Cet état est communiqué au STIF au plus tard le 20 du mois N+1 pour les données du mois N, sous la forme d'un fichier Excel conforme au modèle de l'annexe VI-3

- d'une part, via un envoi par courrier électronique ;
- d'autre part, par transmission sécurisée via l'application RECIF accessible selon les modalités fournies par le STIF.

Conformément aux dispositions de l'annexe Communautaire, SNCF Mobilités participe à un travail conjoint des entreprises exploitant les réseaux franciliens, du GIE Comutitres et du STIF afin que le GIE Comutitres soit en mesure d'assurer, à partir de l'exercice 2017,

- la mission de « chambre de compensation » dans le cadre du partage des recettes,
- et la déclaration au STIF des données de vente et de recettes directes par contrat et globalement.

2/ Informations relatives à la délivrance des supports et à la distribution.

SNCF Mobilités s'engage à fournir au STIF :

- un bilan annuel, remis au plus tard le 31 mars de chaque année, comprenant :
 - o les ventes mensuelles SNCF Mobilités de passes Découverte, en nombre ;
 - o les recettes annuelles par actes de SAV payant, en nombre, en valeur, par type et par lieu ;
 - o les éventuelles recettes de frais de dossier, dans l'hypothèse où certains futurs produits tarifaires vendus par SNCF Mobilités en comporteraient ;
- Les ventes détaillées par canal de distribution, par catégorie de titres, par gare en indiquant la typologie de gares prévue à l'article 23-4.

Les données sont fournies sous format Excel.

Au plus tard au 31 janvier 2017, dès que SNCF Mobilités aura réalisé les travaux de modification programmés, SNCF Mobilités fournit des fichiers hebdomadaires des transactions unitaires de ventes et de SAV sur automates et TPV, transmis tous les mois, comprenant : la date et heure de transaction, l'identifiant de l'équipement, la station/gare de la transaction, le type d'équipement, le type d'acte de vente ou SAV, le support billettique, le produit tarifaire vendu - avec pour la billetterie banlieue l'origine/destination - ou le type d'acte SAV, la quantité de produits vendus ensemble lors de la transaction, le prix unitaire produit, le type et le mode de paiement, le total de la transaction. Ces données seront communiquées au format CSV.

article 51 - Obligations relatives aux supports des titres de transport

article 51-1 - Mise en œuvre des décisions du STIF relatives aux supports des titres de transport

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

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

SNCF Mobilités applique l'ensemble des décisions du STIF relatives aux supports des titres de transport. Elle s'engage en particulier :

- à acheter dans le cadre des dispositions prévues à l'annexe communautaire les supports nécessaires à la distribution des titres de la tarification francilienne,
- à acheter les supports magnétiques nécessaires à la distribution des titres.

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

article 51-2 - Informations à communiquer au STIF

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

- la liste des types de supports en circulation avec les fournisseurs des dits supports et leur identification commerciale et technique ;
- pour l'ensemble des types de supports en circulation et pour chaque nom commercial du support :
 - o le nombre de passes en circulation ;
 - o le nombre de passes émis dans l'année,
 - o les caractéristiques techniques des passes émis (nom du masque, protocole RCTIF activé, type de sécurité activée) à partir de 2013.
 - o la durée de vie estimée d'un passe émis dans l'année.
 - o les quantités commandées annuellement.
 - o le coût d'achat par type de carte.
- chaque année dans le cadre du bilan annuel :
 - o les quantités distribuées mensuellement dans ses canaux par type de support et par canal avec à minima le niveau de détail du tableau 2 de l'annexe IV-A-1.

article 52 - Gestion des produits tarifaires

article 52-1 - Dispositions générales

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

Le STIF définit les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation de la distribution des titres.

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

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

SNCF Mobilités distribue les produits tarifaires listés en annexe IV-A-1 au présent contrat, dans les conditions décrites dans l'article 52-2 -ci-dessous.

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

Les actes de distribution des produits tarifaires communautaires, nécessitant une action conjointe de l'ensemble des transporteurs sont définis selon l'article 55 -.

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

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

article 52-2 - Vente des produits tarifaires dans les gares, stations et points d'arrêts exploités par SNCF Mobilités en Ile-de-France

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

- guichets de vente,
- guichets services Navigo dont le déploiement a commencé en 2015,
- automates de vente,
- agences commerciales.

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

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

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

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

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

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

SNCF Mobilités assure à tout voyageur:

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

SNCF Mobilités exploite au minimum 1050 automates de ventes (ART) en optimisant leurs lieux d'implantation d'une manière dont elle rend compte annuellement au STIF.

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

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

SNCF Mobilités s'engage à travailler avec les autres transporteurs dans le cadre de COMUTITRES pour définir des interfaces de vente harmonisés pour les différents canaux de distribution.

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

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

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

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

2/ Informations à communiquer au STIF

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

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

3/ Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

Disponibilité des automates de vente (ART).

article 52-3 - Vente des produits tarifaires hors Ile-de-France et sur Internet

1/ Ventes hors Ile-de-France

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

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

2/ Ventes sur Internet :

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

3/ Informations à fournir au STIF :

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

article 53 - Service après-vente des produits tarifaires assurés par SNCF Mobilités

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

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

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

A cette fin elle dispose du réseau de SAV suivant :

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

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

SNCF Mobilités s'engage à exploiter les lieux de vente et agences dont la liste est fournie dans l'annexe IV-B-4 qui décrit :

- leur localisation ;
- les actes effectués ;
- les horaires d'ouverture.

SNCF Mobilités informe préalablement le STIF de toute ouverture ou fermeture d'agences SNCF Mobilités ou de guichet Services Navigo dans ses emprises.

SNCF Mobilités peut faire évoluer ses canaux de distribution en veillant au maintien du niveau de service offert aux voyageurs notamment en matière de présence humaine.

Le STIF est tenu informé annuellement des créations et évolutions des agences et guichets de SNCF Mobilités.

Les équipements de SAV utilisés par SNCF Mobilités sont décrits en annexe IV-B-1.

2/ Informations à communiquer au STIF

SNCF Mobilités fournit de annuellement les nombres d'actes de SAV et de souscription par type, par mois, par canal et par lieu de vente avec à minima le niveau de détail de l'annexe IV-B-3 ;

article 53-1 - Mise en œuvre de nouveaux services

Le STIF souhaite que les nouveaux services de vente/distribution de produits tarifaires télébilletiques soient, par principe, communautaires.

Les objectifs du STIF et de SNCF Mobilités en matière de développement de nouveaux services sont les suivants :

- une qualité de service améliorée ;
- une image de transports publics modernes, en phase avec l'évolution des services dans la ville ;
- une communication compréhensible et une interface homme machine cohérente vis-à-vis des voyageurs ;
- un traitement équitable de l'ensemble des voyageurs ;
- une maîtrise des coûts de développement et d'exploitation sur l'ensemble de l'Ile-de-France.

Aucune expérimentation de nouveau service ne peut être réalisée sans accord préalable du STIF.

1/ Conditions d'expérimentation

Tout test ou expérimentation concernant un nouveau service ou une nouvelle technologie ayant un impact prévisible sur le service offert aux voyageurs (en termes d'offre, de qualité de service, de tarification ou de vente de titre) fait l'objet d'une concertation avec le STIF préalable à toute mise en œuvre.

Cette concertation a pour objectifs :

- d'associer le STIF à l'expérimentation ;
- de confirmer l'intérêt de l'expérimentation vis-à-vis de la politique de distribution des produits tarifaires du STIF ;
- de vérifier que ce test est conforme aux exigences de service aux voyageurs définies par le STIF dans le cadre du présent contrat ;
- de rendre cohérentes et coordonner les différentes initiatives ;
- de limiter les investissements redondants ;
- d'assurer une connaissance partagée de l'état de l'art entre le STIF et SNCF Mobilités ;
- d'indiquer les normes et standards utilisés ou nécessaires à des développements interopérables et pérennes.

Cette concertation prend également en compte les contraintes de confidentialité vis-à-vis des autres transporteurs.

Elle repose sur une démarche en trois temps :

Réunion de présentation par SNCF Mobilités du concept et des objectifs de l'expérimentation avant son lancement ; remise d'un dossier de présentation de l'expérimentation (thème, panel, planning, liste des partenaires, budget, plan de communication, conditions de généralisation éventuelle). Remarques du STIF et demande de recadrage de l'expérimentation afin qu'elle soit en phase avec sa politique de distribution des produits tarifaires et coordonnée avec d'éventuelles démarches parallèles. Plusieurs expérimentations pourront être lancées en parallèle avec différents transporteurs dès lors qu'elles sont basées sur des périmètres différents, dans le cadre d'une approche fonctionnelle et technique ainsi que d'une communication cohérente. Le STIF, dans le cadre de sa mission de coordination et dans le respect des règles de confidentialités définies dans la convention, peut proposer la mutualisation des moyens mis en œuvre afin de favoriser la coopération entre les transporteurs, de diminuer les coûts d'investissement, de choisir les solutions les mieux adaptées aux besoins, de favoriser la lisibilité des moyens de vente pour les utilisateurs et d'anticiper la bonne interopérabilité des systèmes. Dans le cas de périmètres fonctionnels proches mais de démarches différentes, notamment en termes d'ergonomie, une évaluation comparative des résultats pourra être demandée.

La mise en œuvre des expérimentations est conditionnée par un accord du STIF. Cet accord peut être formalisé par courrier ou par la signature d'une convention d'expérimentation. Toute expérimentation est limitée dans le temps et les moyens (physiques et logiciels) mis en œuvre sont démontables à la fin de l'expérimentation.

Bilan de l'expérimentation. A l'issue de l'expérimentation, SNCF Mobilités en présente les résultats au STIF, ainsi qu'éventuellement aux autres transporteurs concernés. Le STIF, conjointement avec les transporteurs, décide des suites à donner à cette expérimentation. En particulier une nouvelle phase d'expérimentation réalisée sur un périmètre plus large et susceptible d'associer l'ensemble des transporteurs peut être décidée.

Une fois le retour d'expérience réalisé et partagé et après concertation, un avenant au présent contrat détermine, le cas échéant, les modalités de généralisation de l'expérimentation.

2/ Conditions de généralisation

Les expérimentations ne conduisent pas systématiquement à une généralisation du ou des services étudiés.

Toute mise en œuvre d'un nouveau service ou d'une nouvelle technologie ayant un impact prévisible significatif sur le service offert aux voyageurs doit faire l'objet d'un accord entre les deux Parties, et fait l'objet d'un avenant au présent contrat.

SNCF Mobilités ne peut se voir imputer les coûts induits par les initiatives d'autres transporteurs, sans accord entre elle-même, le STIF et l'ensemble des autres transporteurs. A titre d'exemple, ces coûts peuvent aussi bien être des coûts de développement, d'intervention sur les équipements que de service après-vente.

article 53-2 - Modalités de vente sur les Guichets Automatiques Bancaires et sur Internet

Les conditions dans lesquelles SNCF Mobilités est autorisée à distribuer des titres sur les guichets automatiques bancaires et sur internet sont reprises dans le cadre des dispositions communautaires des annexes IV-B-8.

article 53-3 - Vente via d'autres canaux de distribution

Le STIF souhaite optimiser les ressources et les moyens de vente communautaire pour favoriser la lisibilité de la distribution et l'achat des titres à distance. Cette démarche communautaire est coordonnée par le STIF et fait l'objet d'avenants au présent contrat signés conjointement par tous les transporteurs.

La vente par SNCF Mobilités sur un canal de distribution non prévu contractuellement entre le STIF et SNCF Mobilités entraîne des pénalités d'un montant forfaitaire de 100 000€ HT par mois entamé plafonnées à 1 000 000 €. Ces pénalités seront déduites des compensations versées à SNCF Mobilités au titre du contrat.

article 54 - Lutte contre la fraude (validation, contrôle, sécurité billettique)

article 54-1 - Principes généraux

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

Le STIF fixe les objectifs généraux de la lutte contre la fraude et définit plus particulièrement les exigences minimales de sécurité billettique (voir article 56 -) en concertation avec les transporteurs. SNCF Mobilités fait ses meilleurs efforts pour lutter contre la fraude sur les réseaux de transport qu'elle exploite.

Le voyageur doit percevoir l'usage des transports en commun franciliens comme un service public envers lequel il a certaines obligations, et notamment celle d'être en possession d'un titre valable et validé.

SNCF Mobilités met en œuvre l'ensemble des moyens nécessaires, pour répondre à cette exigence du STIF en termes de communication, de qualité de service, de validation et de contrôle. La tarification jouant un rôle important dans la lutte contre la fraude, SNCF Mobilités conseille au mieux le STIF sur les évolutions tarifaires utiles.

Compte tenu de l'interdépendance des réseaux, il est utile de coordonner les politiques de lutte contre la fraude et d'harmoniser les règles et pratiques dans ce domaine, notamment en termes de régularisation des contrevenants et de règles de validation. SNCF Mobilités s'engage à collaborer efficacement avec les autres exploitants franciliens. Le STIF interviendra autant que nécessaire s'il constate que les transporteurs ne sont pas parvenus à une harmonisation efficace des pratiques.

Les objectifs de taux de fraude, dont la méthode de calcul figure dans l'annexe IV-B-5 sont fixés pour chacune des 13 lignes Transilien et la ligne de tram-train, en fonction des résultats à fin 2011 et des particularités de chaque sous-réseau.

SNCF Mobilités met en œuvre, au-delà de la tarification, de la communication, ou de la qualité de service :

- un système de validation de titres de transport disponible, et des règles de validation pertinentes définies conjointement avec le STIF ;
- des procédures de contrôle fondées sur la prévention, l'équité de traitement des voyageurs, la dissuasion et la répression ;
- un système et des règles de sécurité billettique (télébillettique et magnétique) permettant de lutter principalement contre la fraude technologique ;
- une communication pertinente et cohérente, ayant pour objectif d'inciter les voyageurs à être en règle, à l'aide notamment d'actions de prévention.

La lutte contre la fraude doit aussi prendre en compte les enjeux de sécurité billettique, dont l'objectif est de lutter contre la fraude technologique et organisée (création de faux titres, utilisation usurpée de titres volés ...).

Elle s'appuie notamment sur des outils techniques, des procédures, et une organisation communautaire (voir articles 51, 52 et 55).

SNCF Mobilités se coordonne avec la RATP pour mener des opérations conjointes de lutte contre la fraude dans les gares exploitées par les deux entreprises

Des actions concertées sont initiées par SNCF Mobilités et la RATP dans l'objectif d'harmoniser les méthodologies de mesure de la fraude.

SNCF Mobilités mène les actions nécessaires pour augmenter le nombre d'amendes en paiement immédiat.

SNCF Mobilités procède aux investissements nécessaires pour augmenter la capacité des lignes de validation dès lors que l'affluence oblige au débrayage des valideurs pour accepter les flux de voyageurs dans les conditions de sécurité satisfaisantes dans le cadre de la gouvernance du PQI tel que prévu au Titre V...

2/ Informations à communiquer au STIF

Chaque année SNCF Mobilités communique au STIF le taux de fraude par ligne. Les modes de contrôle et de calcul de cet indicateur sont précisés dans l'annexe IV-B-5.

article 54-2 - Validation

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

Pour voyager sur les réseaux de transport collectifs franciliens, tout voyageur doit être muni d'un titre de transport validé correspondant au trajet qu'il effectue.

La validation du titre de transport doit être systématique à l'entrée, quel que soit le mode de transport utilisé par les voyageurs.

Dans les gares équipées de lignes de contrôle, SNCF Mobilités assure que ces lignes de contrôle sont fonctionnelles et constituent un passage obligatoire pour les voyageurs. Pour ce faire, SNCF Mobilités met à disposition des voyageurs :

- les informations susceptibles de sensibiliser le voyageur à la validation, de lui rappeler les règles et risques encourus en cas de non-validation ;
- des équipements de validation en état de bon fonctionnement.

Les équipements de validation utilisés par SNCF Mobilités sont décrits dans l'annexe IV-B-6, qui précise leur type, leurs fonctionnalités et leur lieu type d'installation.

Le dimensionnement de toute installation doit être adapté aux flux de voyageurs à chacun des points d'entrée des réseaux.

2/ Informations à communiquer au STIF

SNCF Mobilités communique annuellement au STIF, dans le cadre du comité billettique dans une note confidentielle :

- la description du parc des équipements de validation conformément à l'annexe IV-B-6 ;
- la disponibilité des équipements de validation (qui fait l'objet d'un indicateur suivi dans le cadre du système qualité)

article 54-3 - Contrôle

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

SNCF Mobilités met en œuvre des procédures de contrôle efficaces, permettant de dissuader et de réprimer tout acte de fraude, sur la base d'un taux de contrôle global minimum de voyageurs, sur l'ensemble du réseau Transilien, tel que défini en annexe IV-B-5.

Le mode de calcul du taux de contrôle est défini dans l'annexe IV-B-5.

La description des équipements de contrôle est précisée à l'annexe IV-B-7.

2/ Informations à communiquer au STIF

Dans le cadre du comité de suivi billettique SNCF Mobilités propose les aménagements nécessaires à sa stratégie de contrôle, afin de la rendre plus efficace en fonction des évolutions constatées l'année précédente.

Chaque année, SNCF Mobilités communique au STIF le taux de contrôle effectif sur l'ensemble du réseau Transilien et par ligne.

article 54-4 - Système billettique SNCF Mobilités

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

SNCF Mobilités met en œuvre un système billettique assurant les fonctionnalités de distribution des produits tarifaires et de lutte contre la fraude et répondant aux exigences techniques, fonctionnelles et de sécurité attendues par le STIF selon le présent contrat.

2/ Informations à communiquer au STIF

SNCF Mobilités fournit le schéma d'architecture commenté de son système billettique pour l'ensemble de ses fonctionnalités, dans une note confidentielle, et qui fera l'objet d'une signature d'un engagement de confidentialité et de non divulgation d'informations par chacun des interlocuteurs désignés par le STIF. La signature de cet engagement est renouvelée à chaque modification dudit système.

SNCF Mobilités tient informé le STIF de toute évolution majeure de son système.

3/ Place du Système d'information communautaire

Dans la mesure où les évolutions ne sont pas dans le strict périmètre transporteur, les évolutions du système d'information devront s'étudier dans un cadre communautaire. Les architectures de système d'information billettique devront être, sauf complexité technique importante, mutualisées et réutilisable par l'ensemble des membres de Comutitres.

article 55 - Activités communautaire

article 55-1 - Gestion communautaire de la billettique

1/ Principe Général

L'annexe IV-B-8 précise la façon dont SNCF Mobilités s'organise au sein de Comutitres pour exercer les missions communautaires suivantes :

- ingénierie et exploitation des systèmes billettiques,
- distribution et relation client,
- organisation des achats,
- gestions des opérations financières.

2/ Conventions spécifiques

Certains produits tarifaires, gérés en commun par les exploitants des services de transports publics de voyageurs, en raison de leur spécificité, n'entrent pas dans le cadre de l'annexe IV-B-8, mais font l'objet de conventions spécifiques passées entre l'ensemble des transporteurs concernés, la personne morale bénéficiaire de ces produits, et le STIF.

3/ Informations à communiquer au STIF

SNCF Mobilités communique au STIF toutes les conventions qui la lient à Comutitres ou à d'autres transporteurs d'Ile-de-France en lien avec la distribution des titres ;

article 55-2 - Charte du système télébillettique Navigo

La sécurité et l'interopérabilité du système télébillettique d'Ile-de-France, appelé « système Navigo », sont organisées dans une charte appelée « Charte du système télébillettique NAVIGO 2012 ».

SNCF Mobilités adhère à la charte du système télébillettique NAVIGO 2012, jointe en annexe IV-B-9 du présent contrat, et s'engage à la respecter. Elle s'engage, en outre, à en faire appliquer les exigences à toute personne, physique ou morale, avant de l'autoriser à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo, en intégrant des dispositions en ce sens dans les contrats qu'elle passe avec ces personnes.

article 56 - Sécurité du Système NAVIGO

A l'exception des systèmes pour lesquels le STIF est maître d'ouvrage, SNCF Mobilités assure, en association avec la RATP, la gestion opérationnelle de la sécurité du système Navigo selon les modalités d'action définies dans l'annexe IV-B-10, jointe au présent contrat, dès lors que la RATP a approuvé la prise en charge de cette responsabilité et cette annexe dans les mêmes termes. Les deux entreprises sont alors conjointement responsables des impacts liés aux failles de sécurité qui ne peuvent pas être attribuées à un transporteur particulier.

Dans le cadre de cette mission, la RATP et SNCF Mobilités s'engagent à renforcer et maintenir la sécurité des produits et systèmes billettiques NAVIGO. À cette fin, elles définiront une série de mesures d'ordre technique et organisationnel :

- Mise à jour du Référentiel Fonctionnel Sécuritaire NAVIGO ;
- Évolution des supports cartes et des modules de sécurité (SAM), notamment pour l'implémentation de nouvelles cryptographies ;
- Réflexions sur l'architecture d'implantation et le cycle de vie des SAM ;
- Évolution des outils de veille et de lutte contre la fraude technologique ;
- Suivi des travaux de standardisation et normalisation relatifs à la sécurité billettique ;
- Organisation de Comités de Sécurité pour le pilotage des mesures adoptées.

Chaque transporteur sera responsable de l'application à ses systèmes billettiques des mesures et règles de sécurité décidées par le Comité de Sécurité Navigo.

Chaque transporteur sera responsable de l'application à ses systèmes billettiques des mesures et règles de sécurité définies communément dans le cadre des travaux cités ci-dessus.

SNCF Mobilités mettra en œuvre l'évolution des supports et des cartes prévues dans l'annexe IV-B-10. Pour les évolutions touchant aux investissements, elles feront parties des arbitrages du PQI.

article 57 - Evolution des architectures systèmes billettiques SNCF Mobilités

Le STIF étudie des scénarios d'évolutions tarifaires et de migration télébillettiques des titres de transport sur support magnétiques. SNCF Mobilités s'engage à réaliser les études d'architectures des systèmes billettiques que le STIF sera amené à lui demander, sous réserve des financements correspondants.

Chapitre II - ETUDES ET SUIVI DU TRAFIC VOYAGEURS

article 58 - Transmission au STIF des études réalisées par SNCF Mobilités

Les articles 58-1 à 58-3 concernent les études réalisées par SNCF Mobilités en Ile-de-France, et dont elle est propriétaire.

article 58-1 - Études relatives à l'amélioration ou à l'extension de l'offre de transport

SNCF Mobilités informe et transmet au STIF, dans les limites fixées par le présent contrat, les études en phase d'émergence qu'il lui a commanditées ou qu'elle a réalisées dans le cadre de comités techniques sur :

- le diagnostic des conditions d'exploitation d'une ligne (audit de l'état technique des installations et matériels, enquêtes clients, analyses diverses d'état des lieux...) ;
- l'amélioration de l'offre ou de la qualité de service d'une ligne ;
- la création d'une nouvelle ligne, l'extension d'une ligne existante ou la création d'une gare.

Afin d'établir conjointement, le programme d'études de l'année n, le STIF et SNCF Mobilités organisent une réunion au 4^{ème} trimestre de l'année n-1 à l'issue de laquelle le programme annuel prévisionnel des études est défini. SNCF Mobilités transmet au STIF les rapports finaux de ces études dès leur achèvement et au plus tard au 1er trimestre de chaque année.

Ces études sont lancées par SNCF Mobilités en autonomie en informant le STIF par mail ou par courrier, préalablement à leur lancement, dans un délai de 15 jours minimum, de leur période de réalisation.

Les résultats de ces études sont transmis au STIF et ne sont pas publiés ou transmis à autrui sans l'accord écrit du STIF.

Les études lancées par SNCF Mobilités et portant sur la création de lignes nouvelles sur le réseau ferré ou leur extension, ainsi que les aménagements lourds de ligne existante ou la création d'une gare, font l'objet d'une saisine par voie de courrier préalable du STIF avant engagement d'étude.

Les résultats de ces études sont exclusivement transmis au STIF, et ne font l'objet d'aucune autre publication ou transmission à un tiers, sauf demande écrite et motivée du STIF.

article 58-2 - Études relatives aux retours d'expérience dans le cadre de travaux

Afin d'établir conjointement le programme des études – issues des COSU travaux - relatives aux retours d'expérience dans le cadre des travaux de l'année n, le STIF et SNCF Mobilités organisent une réunion au 4ème trimestre de l'année n-1 à l'issue de laquelle le programme prévisionnel est défini. SNCF Mobilités transmet au STIF les rapports finaux de ces études dès leur achèvement et au plus tard au 1er trimestre de chaque année.

Ces études sont lancées par SNCF Mobilités en autonomie en informant le STIF, par mail ou par courrier, préalablement à leur lancement, dans un délai de 15 jours minimum, de leur période de réalisation.

Les résultats de ces études sont exclusivement transmis au STIF, et ne font l'objet d'aucune autre publication ou transmission à un tiers, sauf demande écrite et motivée du STIF.

article 58-3 - Études de mobilité des Franciliens

SNCF Mobilités transmet au STIF les études réalisées sur le sujet de la mobilité des Franciliens et l'amélioration de la connaissance des usagers du réseau Transilien.

Les études concernées par cet engagement sont celles qui ont trait aux thèmes suivants :

- profils et comportements de mobilité des Franciliens
- nouvelles mobilités
- modes actifs (marche et vélo)

SNCF Mobilités communique au STIF au 4^{ème} trimestre de l'année n-1, le programme annuel prévisionnel des études de mobilité de l'année n ainsi que les rapports finaux de ces études dès leur achèvement et au plus tard au 1^{er} trimestre de chaque année.

Le STIF pourra demander à SNCF Mobilités une présentation de ces résultats.

Les résultats de ces études sont exclusivement transmis au STIF, et ne font l'objet d'aucune autre publication ou transmission à un tiers, sauf demande écrite et motivée du STIF.

article 59 - Suivi du trafic par comptages et enquêtes origine - destination

Sur la durée du contrat, SNCF Mobilités réalise les enquêtes origine – destination et les comptages nécessaires à une connaissance détaillée sur son réseau du trafic ferré et routier, de sa structure et de son évolution.

article 59-1 - Comptages manuels et enquêtes origine - destination

Une liste prévisionnelle pluriannuelle (sur 2 ou 3 ans) des lignes ferrées et routières, ainsi que des gares qui feront l'objet de comptages manuels ou d'enquêtes origine-destination sera établie conjointement par SNCF Mobilités et le STIF au 4^{ème} trimestre de l'année n-1.

Cette liste pourra être adaptée au 4^{ème} trimestre de chaque année du présent contrat.

L'ensemble des lignes seront comptées manuellement au moins une fois sur la période du contrat, sauf pour les lignes pour lesquelles le STIF a préalablement validé la substitution par une campagne de comptage automatique.

SNCF Mobilités communique au STIF après chaque actualisation et au plus tard au 1^{er} trimestre de l'année n, les comptages et enquêtes origine-destination de l'année n-1.

Les rapports d'analyse et les fichiers de comptages manuels et d'enquêtes origine-destination sont transmis au STIF après consolidation.

Ces rapports d'analyse intégreront un diagnostic de l'offre au moment des comptages (schémas de desserte) et de son évolution par rapport aux comptages précédents.

SNCF Mobilités présentera, après chaque mise à jour, les résultats des comptages manuels et les principaux enseignements des enquêtes origine-destination.

Pour les comptages manuels des montants dans les trains, un document annuel synthétique sera fourni au plus tard à la fin du 1^{er} trimestre de l'année (n+1).

SNCF Mobilités réalise :

- des comptages manuels exhaustifs train par train (ou autocars y compris Noctilien) des montants / descendants. La restitution fournira a minima des résultats par gare, par sens et par mission, pour un jour ouvrable, un samedi et un dimanche, précisant l'heure, l'origine et la destination du train, le type de matériel, sa composition, le nombre de places (totales/assises), le code UIC...
- des comptages des entrants en gare pour un jour ouvrable moyen dans la période horaire la plus dimensionnante soit 6h/10h (les demandes de comptages sur d'autres plages horaires sont examinées au cas par cas). Les données sont intégrées dans le document annuel synthétique fourni au STIF au plus tard à la fin du 1^{er} trimestre de l'année (n+1) avec le code UIC.

- des enquêtes origine - destination par ligne réalisées en jour ouvrable de base, un samedi et un dimanche, précisant a minima pour chaque individu interrogé les communes d'origine et de destination, les gares d'origine et de destination, le code UIC, les modes de rabattement et de diffusion, le motif de déplacement, la tranche horaire du déplacement, la fréquence du déplacement, le titre de transport utilisé, les caractéristiques de l'individu, le poids pour redresser les résultats...

SNCF Mobilités étudie, sur l'année 2016, les conditions d'homogénéisation de la codification des variables des bases de données des enquêtes origine-destination réalisées à compter de 2016. En cas de confirmation formelle de cette faisabilité, SNCF Mobilités ne rectifie pas les bases antérieures fournies au STIF.

SNCF Mobilités met à disposition du STIF une interface permettant d'exploiter les données et d'accéder aux rapports de comptages manuels.

article 59-2 - Suivi du trafic par comptages automatiques

1/ Equipement des trains et mise à disposition d'une application cliente distante

SNCF Mobilités fournit au STIF via une interface, les résultats des comptages automatiques effectués sur les lignes équipées des systèmes nécessaires.

Les conditions d'équipement des trains en système de comptages automatiques ainsi que les caractéristiques de l'interface de mise à disposition et de consultation des données sont détaillées dans la convention en date du 4 novembre 2010 intitulée « Convention de financement entre le STIF et SNCF Mobilités relative au déploiement des systèmes de comptage automatique des voyageurs dans les trains et l'équipement de systèmes de transmission de données sol-train ».

2/ Conditions de substitution des comptages manuels par les comptages automatiques

Afin d'améliorer la qualité des données issues des systèmes de comptages automatiques, SNCF Mobilités:

- s'attache à ce que les systèmes informatiques remontent dans les meilleurs délais ces données,
- informe le STIF en cas de difficultés spécifiques ou d'incidents majeurs,
- définit des indicateurs d'alerte sur la qualité et la complétude des données recueillies et en informe le STIF.

Sur la base des données brutes recueillies, les groupes de travail STIF - SNCF Mobilités mis en place dans le cadre du suivi de la convention :

- Valident les algorithmes de reconstitution ;
- Définissent les indicateurs permettant de mesurer la fiabilité des informations.

De plus, le STIF et SNCF Mobilités étudient ensemble :

- Le processus de validation des résultats de comptages automatiques ;
- Les conditions de substitution de ces comptages aux campagnes de comptages manuels.

Toute substitution de campagnes de comptages classiques par les comptages automatiques nécessitera l'accord et la validation préalables du STIF avant chaque mise en œuvre.

3/ Vérification et maintien de la qualité des données dans le temps

Avant toute substitution d'une campagne de comptages manuels par une campagne de comptages automatiques, SNCF Mobilités établit un document de référence qui précise les conditions de substitution et les indicateurs de contrôle de la qualité des résultats qu'elle mettra en œuvre. Les critères de qualité et de représentativité temporelle des données recueillies automatiquement seront précisés afin d'être suivis dans le temps et se baseront sur les indicateurs de niveau de service existants (par exemple : fiabilité et complétude). SNCF Mobilités transmet au STIF ce document de référence pour information.

Par ailleurs, après chaque substitution d'une campagne de comptages manuels par une campagne de comptages automatiques, SNCF Mobilités et le STIF définiront ensemble les indicateurs de reporting par ligne ainsi que les éléments d'analyse à fournir périodiquement.

article 59-3 - Financement du programme d'études

La réalisation du programme d'études contractuel décrit dans les articles 58-1, 58-2, 58,3 et 59-1 du chapitre II est couverte par la contribution d'exploitation versée par le STIF selon les modalités prévues à l'article 83-2. En cas de dépassement de ce programme contractuel, SNCF Mobilités présentera au STIF un devis financier détaillant le chiffrage de la prestation d'étude supplémentaire, qui sera soumis à la validation du STIF. La commande de la prestation supplémentaire et le devis associé seront arrêtés par voie d'avenant. Le format de remise des études supplémentaires sera précisé dans les demandes.

article 59-4 - Transmission des informations

Pour l'ensemble des données de trafic (comptages manuels et automatiques, enquêtes origine-destination, voyageurs et voyageurs*kilomètres) transmises au STIF, SNCF Mobilités communique les lexiques et les notes méthodologiques permettant de comprendre le mode de construction des données et leurs limites de validité à chaque changement méthodologique.

Le STIF est associé aux évolutions méthodologiques éventuelles concernant leur mode de recueil et de réalisation.

Les fichiers de résultats des comptages manuels et des enquêtes sont transmis au STIF dans un format Excel et sont accompagnés d'un lexique.

L'ensemble des données listées à l'article 59-3 seront transmises par mail ou par courrier, à la Division Etudes Générales selon la périodicité indiquée, ou après chaque mise à jour.

Avec la contribution de SNCF Mobilités et de l'ensemble des opérateurs de transport, le STIF met en œuvre des référentiels de transports franciliens (arrêts et lignes) dans le cadre du schéma directeur d'information voyageurs, et en particulier pour répondre à l'objectif d'amélioration des échanges de données « information voyageurs » (Annexe II-A-1 du présent contrat).

article 60 - Conditions de mise à disposition des données de comptages et des enquêtes Origine Destination par SNCF Mobilités au STIF

article 60-1 - Cas général

SNCF Mobilités autorise le STIF à utiliser les données du trafic issues des comptages et enquêtes réalisées par SNCF Mobilités sur les lignes du réseau Transilien afin de remplir ses missions d'autorité organisatrice.

SNCF Mobilités consent au STIF, à titre non exclusif et gratuit, pour la durée du présent contrat, le droit de reproduire et représenter et d'adapter les bases de données de trafics SNCF Mobilités, ainsi que les droits d'extraction et de réutilisation de ces données conformément aux articles L122-5 et L341-2 du code de propriété intellectuelle, pour permettre au STIF de remplir ses missions d'Autorité Organisatrice des transports, dans les conditions définies ci-dessous.

Le STIF est autorisé dans le cadre de sa mission d'autorité organisatrice à :

- extraire ces données et les réutiliser, notamment en croisant les données ou créer des bases de données dérivées afin, notamment, de réaliser des études, des analyses diverses et élaborer des statistiques.
- représenter et reproduire sur papier et support électronique ces données, ainsi que pour réaliser ses publications.

Compte tenu de leur nature économique et financière et du caractère stratégique qu'elles revêtent en matière de développement commercial, certaines données du trafic issues des comptages et enquêtes réalisés par SNCF Mobilités sur les lignes du réseau Transilien constituent des informations protégées par le secret des affaires au sens de l'article 6 de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 modifiée et doivent, par suite, être considérées comme soustraites à l'obligation de communication à des tiers.

En conséquence, le STIF s'engage à prendre toutes les précautions et mesures nécessaires afin d'assurer la confidentialité et d'empêcher la diffusion desdites données et informations qui lui sont communiquées en application de l'article 59-4 ci-dessus et conformément à l'obligation générale de confidentialité prévue à l'article 108.

Le STIF ne pourra transmettre des extractions ou copies de ces données à des tiers qu'après avoir obtenu l'accord préalable de SNCF Mobilités.

Par exception, le STIF pourra transmettre, sans accord préalable de SNCF Mobilités, des extraits ou des copies de ces données à ses prestataires, dans le cadre stricte de leur mission et conformément à l'obligation générale de confidentialité prévu à l'article 108 du présent contrat.

Il est convenu que, si les données transmises sont suffisamment agrégées pour ne plus constituer des informations protégées par le secret des affaires au sens de l'article 6 de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 modifiée, un accord de confidentialité ne sera pas nécessaire.

Par ailleurs, le STIF s'interdit d'utiliser les données trafic issues des comptages et enquêtes réalisées par SNCF Mobilités à des fins étrangères, d'une part, à la connaissance de la fréquentation des lignes exploitées par SNCF Mobilités, la structure de leur trafic et son évolution sur la durée de l'exploitation, et d'autre part, aux besoins d'exploitation desdites données par le STIF dans le cadre de ses missions d'autorité d'organisatrice.

En cas de manquement du STIF à tout ou partie de ses obligations contractuelles, la communication des données du trafic par SNCF Mobilités peut être arrêtée sous réserve du respect d'un délai de préavis de 30 jours, déclenché par l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception. Dans l'hypothèse où ledit manquement serait susceptible de porter atteinte à SNCF Mobilités, le délai de préavis précité peut d'office être réduit ou annulé.

Cet arrêt dans la transmission des données du trafic au STIF constitue une simple mesure conservatoire dans l'attente d'un règlement du différend existant entre les Parties selon les modalités prévues à l'article 113 du présent contrat.

article 60-2 - Conditions de la mise à disposition des données de comptages et d'enquêtes du trafic voyageurs par SNCF Mobilités à des tiers

SNCF Mobilités est tenue d'informer le STIF des demandes de données qui lui sont adressées par des tiers et des suites données à ces demandes.

article 60-3 - Cas spécifique des données mises en open data

Le STIF souhaite favoriser l'accès aux données du plus grand nombre. Le STIF encourage ainsi les opérateurs à ouvrir leurs données. Dans ce contexte, le STIF souhaite que les données listées à l'article 59 soient progressivement mises en ligne sur sa plateforme d'open data.

Les modalités de mises à disposition et la liste des jeux de données de trafics SNCF Mobilités sur la plateforme Open Data du STIF, en vue de réutilisation au sens de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978, sont prévues à l'annexe VII-4.

article 61 - Mesure globale du trafic

article 61-1 - sur le réseau ferré

1/ Nombre de voyages

La méthode d'estimation du nombre de voyages au global du réseau et par ligne est effectuée à partir des données de comptages manuels et des données de validation des contrôles automatiques de billets dans les gares équipées (données issues des CAB et non des valideurs).

Une note méthodologique d'estimation des voyages au global sur le réseau ferré réseau et par ligne a été remise par SNCF Mobilités au STIF en avril 2015.

Dès 2015, les voyages annuels (puis mensuels dès 2016) seront calculés sur la base de cette nouvelle méthodologie élaborée par SNCF Mobilités.

Le STIF est associé aux évolutions méthodologiques éventuelles concernant la méthode d'estimation des voyageurs. Toute modification fera l'objet d'une information préalable du STIF. Aucune modification méthodologique ne pourra être réalisée sans concertation préalable avec le STIF.

2/ Voyageurs * kilomètres

La méthode d'estimation des voyageurs*kilomètres annuels sur l'ensemble du réseau ferré, basé sur les ventes de titres sera impossible à appliquer en 2015 avec la mise en place du tarif unique.

Le STIF et SNCF Mobilités s'engagent à définir, au plus tard à l'entrée en vigueur de la présente convention, une nouvelle méthode d'estimation des voyageurs*kilomètres annuels.

SNCF Mobilités informera le STIF de toute évolution de cette méthodologie.

article 61-2 - sur le réseau de surface (Noctilien)

Sur les lignes du réseau Noctilien, SNCF Mobilités réalise régulièrement des comptages et des enquêtes origine-destination. A partir des résultats obtenus, SNCF Mobilités s'engage à communiquer au STIF, le nombre de voyages et le nombre de voyageurs * kilomètres trimestriels et annuels, par ligne et sur l'ensemble du réseau Noctilien.

Sur la base de ces comptages et enquêtes, SNCF Mobilités fournit au STIF pour le réseau de surface Noctilien :

Le trafic par ligne et sur l'ensemble du réseau en nombre de voyages ; plus précisément :

- Le trafic trimestriel et annuel de la fréquentation moyenne par type de nuit (nuit de semaine, nuit de vendredi/samedi, nuit de samedi/dimanche).
- Les données trimestrielles seront transmises à J+40 de chaque trimestre.
- Les données annuelles seront transmises à M+2 de l'année suivante.
- L'ensemble de ces données sont fournies au format Excel.
- Le trafic par ligne et sur l'ensemble du réseau en nombre de voyageurs*kilomètres

Sur la base des enquêtes origine-destination, SNCF Mobilités communique par ligne et pour l'ensemble du réseau Noctilien, le nombre de voyageurs * kilomètres annuels. Ces données seront transmises à M+2 de l'année suivante au format Excel.

article 61-3 - Conditions de transmission et communication publique

SNCF Mobilités communique au STIF, dès leur consolidation et avant communication publique, les statistiques mentionnées aux articles 59-1 et 59-2 sous forme d'un tableau de bord.

Ce tableau de bord précise par ligne et sur l'ensemble du réseau les données correspondantes de l'année précédente.

SNCF Mobilités se réfère pour sa communication publique sur le volume ou l'évolution du trafic aux indicateurs et méthodologies mentionnés dans cet article.

article 62 - Suivi du trafic voyageurs grâce à l'utilisation des données numériques

L'utilisation de données numériques (traces GPS, GSM, Wifi, Bluetooth....) pour l'estimation des trafics et l'identification des itinéraires des voyageurs est en plein développement.

Compte tenu de l'intérêt partagé du STIF et de SNCF Mobilités pour le développement de ces méthodes, des échanges seront à prévoir afin d'être informé des initiatives que chacune des parties mènent sur ces sujets. Plus précisément, les deux parties échangeront au moins une fois par an sur les méthodologies et les résultats et étudieront leur mutualisation éventuelle.

L'apport de ces nouvelles méthodes pour un éventuel remplacement des enquêtes réalisées par des méthodes classiques sera étudié conjointement par le STIF et SNCF Mobilités.

Chapitre III - DONNEES DE VALIDATION TELEBILLETTIQUES

article 63 - Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'entreprise

article 63-1 - Principes généraux

SNCF Mobilités fournit au STIF les données de validation des titres télébilletiques collectées sur les équipements de validation, ainsi que les données référentielles associées, selon les critères de qualité définis dans l'annexe IV-C-1 de ce contrat et les modalités techniques décrites dans un document de spécification des transferts de données télébilletiques. Les données transmises au STIF pourront ultérieurement concerner l'ensemble des données de validation.

SNCF Mobilités et le STIF s'engagent à respecter les contraintes imposées par la CNIL dans le cadre de la remontée, de la conservation et de l'utilisation de ces données.

Ces données concernent notamment :

- les événements de validation réussie, hors validation des cartes de maintenance et de test, et hors validations refusées ;
- les caractéristiques des produits tarifaires, objets des validations ;
- un descriptif des lignes de transport qui permette l'analyse des données de validation dont, en particulier, la codification des lignes et sous-lignes relative à l'offre contractuelle du présent contrat, la codification et la description des arrêts de bus (y compris leurs coordonnées géographiques), des gares et des stations.

article 63-2 - Traitement des anomalies

Afin d'améliorer la qualité des données remontées dans le système d'information du STIF, SNCF Mobilités s'attache à ce que les systèmes remontent dans les meilleurs délais ces données, et alerte le STIF en cas de difficultés spécifiques ou d'incidents.

En cas de difficulté technique relative à l'infrastructure de communication, le STIF et SNCF Mobilités mettent en place, pour les différents flux d'information concernés, un mode de transfert dit « dégradé ». Le « mode dégradé » est décrit dans le document de spécifications techniques des remontées de données télébilletiques. Ses modalités de mise en œuvre pourront évoluer par accord mutuel, en fonction des besoins.

Lorsque le STIF constate des variations anormales du volume de validations remontées, il s'engage à les déclarer à SNCF Mobilités sous 5 jours ouvrés après la journée considérée, en précisant le type d'anomalie observée (bloquante ou non bloquante) et en en donnant la description.

Selon le type d'anomalie, SNCF Mobilités s'engage à apporter une réponse puis à apporter les solutions nécessaires dans les délais suivants :

Type d'anomalie	Définition	Délai de réponse souhaitable	Délai de résolution souhaitable
Bloquante	Absence de données	2 jours ouvrés	5 jours calendaires
Non bloquante	Données manquantes	8 jours ouvrés	20 jours calendaires

Un volume inhabituel de validations remontées peut être la conséquence d'événements exogènes ou endogènes (travaux, maintenance, sécurité, ...) ayant un impact significatif sur la fréquentation et n'est, de ce fait, pas systématiquement anormal. La connaissance de la cause de ces variations inhabituelles des flux de donnée est importante,

- d'une part, pour les études statistiques, afin d'identifier les périodes éventuellement à exclure afin d'éviter des biais d'interprétation ;
- d'autre part, pour le suivi des indicateurs de qualité des données télébilletiques afin de déterminer les journées anormales à considérer ou non comme « inacceptables ».

SNCF Mobilités informe systématiquement le STIF des causes de l'incomplétude des flux de validation lorsque, pour une gare ou une station de « trafic moyen ou élevé », l'indicateur 1F est inférieur à 80% ou lorsque, pour un réseau, l'indicateur 2 est inférieur à 80 %. Pour les autres cas de jours « incomplets », SNCF Mobilités communique au STIF la meilleure information possible sur l'origine de l'incomplétude des flux de validation.

Si, pour une entité donnée, le STIF constate de manière récurrente une valeur de l'indicateur (1F ou 2) située entre 80% et 100%, il peut décider l'opportunité d'une analyse ciblée et demander à SNCF Mobilités, pour cette entité, une remontée systématique des informations expliquant les jours « incomplets ». L'information sur les causes de l'incomplétude des flux de validation se réfère à la nomenclature de facteurs d'incident déclinée dans le tableau ci-dessous. Ce même tableau précise également, selon la nature du problème à l'origine de l'anomalie, le traitement des jours susceptibles d'être qualifiés d'« inacceptables ».

Catégorie	Sous-catégorie / nature d'incident		jours susceptibles d'être qualifiés d'inacceptables
Travaux (réseau ferré)	Sur voies	Interruption de la circulation	Exonération d'office
		Autre	Exonération au cas par cas
	En gare/ station	Dépose des valideurs pendant les travaux (raison de sécurité)	Exonération d'office
		Gare/station fermée pour rénovation	
		Autre	Exonération au cas par cas
Travaux sur la voie publique (bus/tram)	Détournement/modification du parcours (bus)		Exonération au cas par cas
Panne (Gare ou station)	Panne de valideur		Qualifiée d'office «Inacceptable»
	Panne dans la chaine de validation de l'entreprise		
	Pannes électriques ou de réseau ayant une origine extérieure à l'entreprise		Exonération au cas par cas
	Incident d'exploitation		
	Autre panne		
Intempéries	Inondations (gare/station)		Exonération d'office
	Neige (réseau de surface)		
	Autre cas		Exonération au cas par cas
Vandalisme			Exonération au cas par cas
Grèves			Exonération d'office
Gratuité des transports	Nouvel an, pic de pollution		Exonération d'office
Manifestation/événement politique	Gare/station fermée		Exonération d'office
	Détournement/ modification du parcours (bus)		Exonération au cas par cas
Autres cas			Exonération au cas par cas

De plus, le STIF réalise régulièrement des études et exploitations sur des données plus anciennes. Lors de ces différentes analyses, il peut arriver au STIF de constater des phénomènes dont il ne peut expliquer les variations ou les résultats. Ces phénomènes peuvent se rapporter par exemple à la qualité des données, des référentiels, ... Dans tous les cas, et dans un souci commun d'améliorer la connaissance des informations remontées, le STIF et SNCF Mobilités s'engagent à essayer de répondre ensemble aux différentes interrogations, en s'alertant des phénomènes constatés et en essayant autant que possible de répondre aux demandes d'explications.

article 64 - Suivi et amélioration de la qualité des flux de données télébilletiques

Le STIF souhaite augmenter progressivement la qualité et la quantité des remontées des données anonymisées de validation « télébilletique » afin d'utiliser ces données pour mesurer de plus en plus finement le trafic voyageurs sur les réseaux.

A cet effet, le STIF et SNCF Mobilités mesurent 4 indicateurs de qualité et de complétude des données de validations définis par l'annexe IV-C-1 :

- indicateur 1F, mesure par jour et par gare de la complétude des données remontées des pôles générateurs de trafic ;
- indicateur 2, mesure par jour de la complétude des données par réseau ;
- indicateur 3, mesure par jour du délai de remontée des données ;
- indicateur 4, mesure par mois et par type de gare (gares fermées / gares ouvertes) du volume des données entrée et entrée-correspondance.

Les modalités de calcul et seuils de ces indicateurs sont définis en annexe IV-C-1

Le STIF et SNCF Mobilités se rencontrent au moins une fois par trimestre dans le cadre d'un « Groupe opérationnel d'amélioration de la qualité des flux de données télébilletiques » composé à leur initiative. L'objet de ce groupe est plus particulièrement :

- le suivi des anomalies et des actions de résolution en cours ;
- l'examen des problèmes de qualité des données, la mise en commun des constats et des pistes d'investigation envisagées par chacune des parties, et la recherche concertée de solutions pour y remédier ;
- la mise à jour de l'état des gares équipées selon le type d'équipement ;
- le suivi des indicateurs de qualité contractuels, calculés par le STIF et par SNCF Mobilités qui en confronteront les valeurs ;
- l'examen des journées identifiées comme « incomplètes » et de leur qualification (« exonérée » ou « inacceptable ») ;
- l'examen des trimestres identifiés comme « inacceptables » ;
- le suivi et la mise à jour du calendrier des travaux et opérations de maintenance des équipements susceptibles d'impacter le volume de validations ;
- le suivi de l'évolution des référentiels de SNCF Mobilités.

Ce groupe rendra compte de ses travaux au comité de suivi « Billettique » qui pourra, le cas échéant, lui demander des travaux d'étude particuliers.

SNCF Mobilités fournira à l'occasion des réunions du « Groupe opérationnel d'amélioration de la qualité des flux de données télébilletiques » :

- les informations relatives aux changements apportés dans les équipements de validation, susceptibles de modifier les conditions de validation en entrée ou en sortie dans une gare ou station (gare ouverte devenant partiellement fermée ou fermée, en particulier) ;
- les informations relatives aux dates de fermetures des gares en cas d'évènement particulier (travaux, fermeture définitive...) ;
- une information sur les événements qui affectent de manière significative le volume de validation.

Le STIF fournira à l'occasion des réunions du « Groupe opérationnel d'amélioration de la qualité des flux de données télébilletiques » un bilan trimestriel des indicateurs de suivi listé au début du présent article.

SNCF Mobilités s'engage à participer en 2016 à un groupe de travail ayant pour objectif d'incorporer dans le SIDV les données issues des référentiels STIF (Référentiels lignes et arrêts).

Lors de ce groupe de travail, SNCF Mobilités proposera un ou des scénarios permettant de rattacher toutes données de validations aux données de référentiels STIF, par exemple en intégrant ces référentiels dans ses propres référentiels « transporteur », ou en intégrant directement ces informations dans les données de validation.

Ce groupe présentera avant la fin du premier semestre 2016 au comité billettique la ou les solutions proposées par SNCF Mobilités, avec pour chacune un planning de mise en œuvre et les conditions de réalisations.

Suite à la décision prise conjointement entre le comité billettique et SNCF Mobilités, SNCF Mobilités s'engage à mettre en œuvre le scénario retenu, sous réserve d'un accord sur le financement du scénario.

article 65 - Accès aux données et auditabilité du système

L'exploitation des données de validation télébilletiques à l'aide du système décisionnel mis en œuvre par le STIF à cet effet est destinée à devenir la principale source de données utilisée pour la mesure du trafic licite et la connaissance de la mobilité des usagers de titres sur support télébilletiques.

Les données issues du SIDV (données de validation et données de mobilité reconstituées à partir des données de validation) représentent une source d'information extrêmement riche pouvant donner lieu à une grande diversité d'exploitations et d'analyses allant bien au-delà des seuls besoins opérationnels du STIF et des exploitants des services de transport franciliens. C'est pourquoi le STIF souhaite favoriser l'accès de ces données à des tiers afin de démocratiser la connaissance de l'usage des transports collectifs en Ile-de-France et d'encourager le développement d'utilisations et d'analyses originales de ces données.

Dans ce contexte, le STIF souhaite :

- mettre à disposition des réutilisateurs sur sa plateforme Open Data des extractions de données issues du SIDV (données de validation et données de mobilité reconstituées à partir des données de validation), dont la liste est définie dans le catalogue de données en annexe VII-4 , qui seront suffisamment agrégées afin de respecter la réglementation concernant les données personnelles et les exigences de protection de la vie privée. Les modalités et conditions de mise à disposition en open data de ces données sont prévues à l'annexe VII-4.
- offre d'un service d'« accès expert » ouvert à tout tiers acceptant de se soumettre aux conditions d'adhésion.

Le STIF veille à ce que le contenu et la forme des données diffusées garantissent la confidentialité et la protection des données personnelles.

1/ Offre d'adhésion à un service d'« accès expert ».

Le principe est d'offrir la possibilité d'adhérer à un service d'« accès expert ».

Ce service est ouvert à toute personne physique (majeure) ou morale.

Le contenu de ce service est l'accès à distance, via un outil logiciel de requêtage, aux tables de faits agrégés du SIDV, dans la limite des durées de conservation des dites tables et avec une granularité garantissant la confidentialité et la protection des données personnelles (tous les volumes sont arrondis à la dizaine).

Les conditions d'adhésion au service :

- versement d'une redevance annuelle correspondant à la location de la licence du logiciel de requêtage ;
- pour les organisations, désignation d'un référent (si <100 personnes) ou 2 référents (si >=100 personnes) ;
- attestation de la participation de l'adhérent (si c'est un particulier) ou, pour les organisations adhérentes, du/des référent(s) à une formation sur la description de la chaîne d'alimentation des données, des règles de gestion et de reconstitution de la mobilité et des pratiques recommandées pour la réalisation et l'interprétation des exploitations de données ;
- engagement des organisations adhérentes de n'autoriser l'accès au service par des personnes autres que le/les référent(s) qu'à condition qu'elles aient pris connaissance du support de formation et puissent bénéficier du soutien du/des référent(s) ;
- engagement de circonscrire la consommation du service dans les limites spécifiées par le STIF (point à préciser).

2/ Auditabilité du système.

Dans la mesure où le STIF pourra avoir recours aux données issues du SIDV pour établir des chiffreages ou réaliser des opérations susceptibles d'intervenir significativement dans la réalisation des dispositions contractuelles, SNCF Mobilités a la faculté d'auditer le SIDV pour analyser l'intégrité des processus et des données produites.

article 66 - Mesure du taux de validation

L'une des voies prioritaires de progrès de la qualité des informations issues de l'exploitation des données de validation est l'amélioration de la connaissance du « taux de validation » et l'augmentation de ce taux notamment lorsque l'entrée sur le réseau se fait par une « gare ouverte » (on entend par « gare ouverte », une gare où l'accès au quai n'est pas conditionné par le passage par un portail d'accès et donc non conditionné par un geste de validation). Par « taux de validation », on entend, parmi les voyageurs munis d'un titre sur support télébillettique qui devraient valider systématiquement en entrée, la part de ceux qui valident effectivement.

A court terme, le taux de validation des gares SNCF Mobilités sera mesuré en utilisant les résultats de questions *ad-hoc* administrées dans le cadre de l'enquête de perception commanditée par le STIF. Toutefois, le STIF et SNCF Mobilités s'accordent sur le fait que cette modalité d'évaluation n'est pas très satisfaisante et s'engagent à travailler conjointement pour définir un moyen de mesure du taux de validation plus précis et plus fiable.

Chapitre IV - INCITATION A LA PERFORMANCE SUR LA QUALITE ET LE VOLUME DES DONNEES DE VALIDATION TELEBILLETTIQUES.

article 67 - Pénalités liées à la qualité des données de validation télébillettiques transmises au STIF

Le STIF transmet à SNCF Mobilités, chaque mois, la liste des « jours–gare » et « jours-réseau » « incomplets » tels que définis à l’annexe IV-C-1. Dans les 30 jours suivant la réception de ces listes, SNCF Mobilités fournit au STIF des explications sur les raisons à l’origine de ces volumes de validations anormalement bas en utilisant la typologie des facteurs d’incident stipulée à l’article 63.2 « Traitement des anomalies » du présent contrat. Sur cette base, le STIF statue sur chaque jour incomplet soit en l’exonérant, soit en le qualifiant d’« inacceptable ».

Dans le cadre du « groupe opérationnel d’amélioration de la qualité des flux de données télébillettiques », le STIF fait le bilan des jours ou trimestres retenus comme inacceptables sur le dernier trimestre calendaire écoulé et donnant lieu à pénalité :

- pour un « jour-réseau » inacceptable (indicateur 2) est appliquée une pénalité de 25 000 €.
- pour un « trimestre–gare » inacceptable est appliquée une pénalité de 50 000 €.

Ces pénalités ne s’appliqueront pas pour les journées de perturbations exceptionnelles affectant de façon significative la production d’offre (comme les cas de force majeure, aléas exceptionnels, perturbations sociales, les mesures de gratuité, ...).

L’ensemble des pénalités visées au présent article sont plafonnées à 300 000 euros HT par an.

TITRE V - BIENS ET INVESTISSEMENTS

Le STIF et SNCF Mobilités concourent au maintien et au développement des biens nécessaires à l'exécution du service de transport de voyageurs en Ile-de-France, et plus généralement du patrimoine dont SNCF Mobilités est propriétaire ou affectataire en vertu des articles L.2141-13 et suivants du code des transports et des dispositions, notamment du titre V, du décret n° 2015-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités.

Le présent Titre définit les principes généraux gouvernant d'une part le mode de gestion et le renouvellement des biens, d'autre part la programmation et le suivi de la réalisation des investissements entre le STIF et SNCF Mobilités.

Il définit également les engagements de SNCF Mobilités dans la mise en œuvre des politiques d'entretien, de renouvellement et d'extension des biens affectés à l'exécution de l'offre de transport définie par le présent contrat.

Sur la période 2012-2015, cette volonté s'est traduite par un effort d'investissement significatif par rapport au contrat précédent, dont les réalisations majeures sont :

- **Le matériel** : acquisition du Francilien au rythme de 30 rames par an, important programme de rénovation des Z2N et des MI79. Installation des premiers SIVE communicants permettant de diffuser une information sonore et / ou visuelle à partir du sol.
- **Les installations fixes** : financement de projets indispensables à l'accueil du nouveau matériel tels que des Equipement Agent Seul, des transformations d'ateliers et la sécurisation de certains sites de garage. Equipement du Centre de Commandement Unique de la Ligne B.
- **Les gares** : ensemble des gares d'Ile-de-France équipé de vidéo protection, initialisation du chantier de mise en accessibilité des gares d'Ile-de-France, régénération de 15% du parc d'escaliers mécaniques et de 10% des ascenseurs, mise en œuvre du programme IMPAQT, 6000 écrans d'information installés ou rénovés, début d'une information multimodale intégrant les bus en temps réel et mise à niveau des haut-parleurs sur l'ensemble des lignes.
- **Tarification, Vente, Validation** : 370 automates de vente accessibles adaptés à de nombreux types de défaillance (auditives, visuelles, mentales, physique, etc.), déploiement de Guichets service Navigo permettant de traiter le SAV Navigo à proximité des clients.

Pour la période 2016-2019, l'ambition du prochain Plan Quadriennal d'Investissements permet de maintenir un fort niveau d'investissement parallèlement au doublement des travaux de régénération du réseau et au triplement des investissements de développement (CPER), dont les priorités sont :

- La sécurité et le maintien en conditions opérationnelles des éléments nécessaires à la production et au service ;
- La robustesse de l'exploitation ;
- L'accessibilité ;
- L'innovation.

Ces priorités sont déclinées au sein des programmes majeurs :

- **Le matériel** : Le PQI tient compte de l'évolution du financement des matériels neufs désormais portés à 100% par le STIF. Prévision d'acquisition de nouveaux matériels tels que le Francilien et les Régio 2N et rénovation et maintenance patrimoniale des matériels en service. Télédiagnostic sur les Z2N pour anticiper les défaillances, équipement des matériels en compteurs d'énergie pour maîtriser la consommation ou encore généralisation du SIVE communicant pour une information à bord.

- **Les installations fixes** : adaptation des ateliers de maintenance à l'arrivée des nouveaux matériels, poursuite du programme de création de sites de maintenance et de garage en bout de ligne. Installation de balises de localisation des matériels des RER A et B, tests de rideaux de quais (l'équivalent de portes palières mais avec une cinématique verticale).
- **L'aménagement des gares** : accélération du programme du Schéma Directeur d'Accessibilité qui permettra d'atteindre fin 2019 151 gares accessibles en Ile-de-France, poursuite du programme IMPAQT, télé opération des ascenseurs et escaliers mécaniques pour en améliorer la disponibilité, renouvellement des escaliers mécaniques sur Haussmann et Magenta entre autre, remise à niveau des équipements de sécurité incendie sur Hausmann et Magenta ainsi que sur la ligne C intramuros, prolongement des expérimentations sur les abris confortables et déploiement de toilettes en gare, poursuite du programme 'parking' et des installations incitatives à l'utilisation des modes doux, tels les abris vélos.
- **L'information voyageurs** : déploiement de nouveaux écrans intermodaux, refonte des Systèmes Informatiques pour améliorer la réactivité des informations transmises (rapidité de mise à jour et meilleure cohérence entre les différents supports), innovations digitales pour de nouveaux services (guidage, cartographie, interactivité,...) dans le cadre de la démarche Open Data commune SNCF – STIF, poursuite du déploiement du « SIVE communicant » à bord des trains pour diffuser des messages à partir du sol.
- **Les SI de Production** : Informatiser et mettre à disposition de plusieurs intervenants de la chaîne de production des données jusqu'alors suivies manuellement (tel que l'assemblage des ressources), favoriser l'interopérabilité en permettant des échanges automatiques de données avec d'autres transporteurs et en intégrant les bus de substitution.
- **Tarification, Vente, Validation** : lancement, sous l'impulsion du STIF, du Programme de Modernisation de la Billettique (PMB) afin de promouvoir une mobilité fluide en créant système d'information billettique commun à tous les transporteurs, poursuivre le déploiement de lignes de contrôle en gare afin de répondre aux phénomènes de saturation dans certaines et de renforcer la sûreté et de lutter contre la fraude.
- **La sûreté** : passage progressif en caméras numériques, renforcement de la sécurisation des locaux d'exploitation par des contrôles d'accès et des alarmes, des matériels neufs qui intègrent la sûreté dès leur conception (vidéo embarqué, rames 'BOA', réarmement du Signaux d'Alarme à distance), poursuite du programme de sécurisation des sites de garage.

Chapitre I - NATURE ET INVENTAIRE DES BIENS DE SNCF MOBILITES

Les biens, matériels et équipements, nécessaires et utilisés par SNCF Mobilités pour l'exécution de l'offre contractuelle sont, pour l'essentiel, les matériels roulants ferroviaire, les gares et points d'arrêts, les équipements d'exploitation et bâtiments, ainsi que le Réseau Ferré National de SNCF Réseau en Ile-de-France. Les biens appartenant à SNCF Mobilités ou mis à sa disposition lui permettent de réaliser le service commandé par le STIF et de satisfaire aux objectifs de performance et de qualité de service définis par le présent contrat.

Un inventaire des éléments de SNCF Mobilités utilisés pour l'exécution de l'offre de référence est réalisé dans les conditions définies à l'article 69.

article 68 - Nature et affectation des biens

article 68-1 - Périmètre

Les biens de SNCF Mobilités utilisés pour l'exécution du service de référence comprennent :

- des biens immobiliers qui lui ont été remis ou qu'il acquiert en vertu des articles L.2141-13 et suivants du code des transports;

- des biens mobiliers, dont les matériels roulants, utilisés par SNCF Mobilités et inscrits à l'inventaire décrit dans l'article 69 ;

article 68-2 - Matériels roulants

SNCF Mobilités s'engage à affecter à l'exécution du service de référence le matériel roulant inscrit à l'inventaire prévu à l'article 69 selon les modalités prévues dans l'annexe V-2.

Les biens de SNCF Mobilités utilisés pour le service de référence ou pour assurer un service sur le territoire d'autres Régions sont prévus conformément à l'annexe V-2 sur la gouvernance du Matériel Roulant.

article 69 - Inventaire des biens

SNCF Mobilités tient à jour l'inventaire des biens nécessaires à l'exécution de l'offre contractuelle :

- matériels roulants et installations de maintenance (selon les prescriptions de l'annexe de gouvernance du matériel roulant figurant en annexe V-2) ;
- infrastructures et installations fixes propriétés de SNCF Mobilités ;
- bâtiments et équipements d'exploitation liés à l'exécution de l'offre contractuelle
- les gares, points d'arrêt et stations de tramway et leurs équipements. Pour les gares du segment A du décret n°2012-70, l'inventaire communiqué au STIF prend en compte les équipements de ces gares liés à l'exécution de l'offre contractuelle d'Ile-de-France.

Ces inventaires, mis à jour au 31 décembre de chaque année, sont transmis sous forme de fichiers informatiques (notamment au format Excel pour les tableaux), au plus tard le 31 mars de l'année suivante.

article 69-1 - Inventaire des équipements en gares

L'inventaire des gares est constitué de la liste des gares, points d'arrêts et stations de tramway, et du nombre d'équipements présents dans chaque gare ou point d'arrêt. Il est constitué des informations suivantes, sur chaque gare, point d'arrêt ou station, quel que soit le propriétaire des ouvrages ou équipements concernés :

- sa localisation sur les 14 lignes Transilien (dont le tram train T4), et les 43 branches du contrat ;
- son accessibilité PMR (précisant son niveau d'accessibilité, distinguant notamment les niveaux 1 à 3, le niveau 1 à 4 avec assistance, et le niveau 1 à 4 sans assistance) ;
- son équipement, en précisant pour chacun leur nombre par type
 - o information voyageur dynamique ;
 - o escaliers mécaniques ;
 - o ascenseurs ;
 - o dispositifs de sûreté (notamment caméras de vidéosurveillance, bornes d'appels) ;
 - o lignes de contrôle d'accès billets et en valideurs de titres ;
 - o automates de ventes de titres et de rechargement de la Carte Navigo ;
 - o système de sonorisation;
- son âge pour les ascenseurs et escaliers mécaniques
- son équipement en guichets (en distinguant les guichets accessibles aux PMR des autres guichets);

- les Parcs Relais (par type ouvrage ou sol, nombre de places, labélisés ou non), gares routières (nombre de postes à quais) et parcs à vélos (nombre d'abris, de places et consignes collectives Véligo) de propriété SNCF Mobilités.

Chapitre II - OBLIGATIONS DE SNCF MOBILITES RELATIVES AUX BIENS

article 70 - Généralités

Les investissements concernés par le présent chapitre recouvrent les opérations de renouvellement, de mise aux normes, de réhabilitation, de modification et d'acquisition des biens nécessaires à la réalisation de l'offre contractuelle, ainsi que, plus généralement, les opérations d'amélioration du service aux voyageurs.

article 71 - Entretien, maintien en état et renouvellement des biens affectés à l'exploitation

Les termes utilisés recouvrent les définitions suivantes :

- maintien en conditions opérationnelles, entretien et maintien en état : l'ensemble des opérations permettant de maintenir en état de fonctionnement nominal des matériels, équipements et installations fixes, de préserver leur niveau de performance et d'assurer la pérennité des biens ;
- rénovation, reconditionnement : opération destinée à restaurer les fonctionnalités et les performances d'origine d'un bien devenu impropre à l'usage pour lequel il a été acquis (en raison d'un coût de maintenance élevé, de présomption de panne, d'une disponibilité insuffisante ou d'une obsolescence...) et/ou à prolonger sa durée de vie ;
- renouvellement : remplacement d'un bien par un autre, neuf ou reconditionné, pouvant être différent du précédent, mais offrant une même destination et un niveau de performance au moins équivalent à celui du bien d'origine.
- extension / développement : achat d'un bien concourant à l'extension des moyens affectés à l'utilisation du service de référence.

L'ensemble de ces opérations permettent d'assurer la production de l'offre contractuelle, sa continuité ainsi que ses évolutions telles que définies dans le Contrat en vigueur.

SNCF Mobilités assure la responsabilité pleine et entière de l'application des réglementations en vigueur sur les biens dont il est propriétaire.

Les travaux d'entretien et de renouvellement des biens comprennent toutes les opérations qui sont nécessaires pour assurer la production de l'offre contractuelle et sa continuité, et pour éviter un vieillissement anormal des biens.

SNCF Mobilités présente au STIF sa politique générale de maintien en état de ses biens par grandes familles, et, s'agissant du périmètre de SNCF Réseau, la politique que SNCF Réseau lui demande de mettre en œuvre.

article 71-1 - Entretien, maintenance et rénovation

SNCF Mobilités assure la maintenance des biens qu'il utilise pour l'exécution de l'offre contractuelle, sous réserve des prérogatives de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau telles que définies par les dispositions du code des transports.

Tous les équipements hydrauliques, mécaniques, thermiques, électriques, électroniques, informatiques, les matériels et bâtiments sont entretenus et maintenus par SNCF Mobilités dans l'application des règles de l'art.

SNCF Mobilités veille à optimiser le coût du cycle de vie des biens et à minimiser le temps moyen de réparation ou de restauration du système dans l'état de bon fonctionnement. Dans ce cadre, SNCF Mobilités met en œuvre une gestion préventive permettant de déceler, à l'aide des mesures appropriées, les usures excessives, dégradations, ou baisses significatives de performance pour en limiter l'impact, notamment sur le service aux voyageurs.

La mise en œuvre d'une politique d'entretien qui dérogerait aux recommandations des constructeurs est réalisée par SNCF Mobilités sous sa seule et unique responsabilité.

SNCF Mobilités planifie et exécute les prestations de maintenance et d'entretien de façon à obtenir pour chaque équipement une longévité au moins égale à la durée de vie moyenne indiquée par son constructeur, et à conserver les performances initiales dudit équipement. La maintenance des matériels roulants et des équipements mécaniques fait l'objet d'un plan de maintenance.

En application de l'article R.1241-31 du code des transports, les projets de lancement d'opérations de rénovation de nouveaux biens ayant un impact important sur le service offert aux voyageurs font l'objet d'un avant-projet soumis à l'approbation du STIF, conformément aux décisions du Conseil du STIF n°7451 et 7452 du 4 Avril 2002.

article 71-2 - Renouvellement et acquisition

En application de l'article R.1241-31 du code des transports, les projets de lancement d'opérations de renouvellement ou d'acquisition de nouveaux biens ayant un impact important sur le service offert aux voyageurs font l'objet d'un avant-projet soumis à l'approbation du STIF, conformément aux décisions du Conseil du STIF n°7451 et 7452 du 4 Avril 2002.

article 71-3 - Dispositions particulières pour les matériels roulants

Les conditions d'acquisition, de rénovation, de la dotation en équipement et de maintien en conditions opérationnelles du matériel roulant sont déterminées dans l'annexe V-2.

Chapitre III - ROLE DE SNCF MOBILITES ET DU STIF DANS LA PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS

article 72 - Rôle du STIF dans la définition de la politique d'investissement

Le STIF définit, en concertation avec les maîtres d'ouvrages des infrastructures et les opérateurs de transports, le service à apporter aux voyageurs sur les lignes franciliennes notamment dans :

- le Plan de Déplacements Urbain adopté par son Conseil en février 2011 pour la période 2011-2020
- les Schémas Directeurs de services aux voyageurs qui s'adressent aux maîtres d'ouvrages des équipements assurant le service de transport en Ile-de-France et aux opérateurs de transports

- le schéma directeur définissant la politique de services pour l'information des voyageurs sur tous les lieux du transport (gares, matériels roulants, pôles d'échanges multimodaux...), adopté par le Conseil du STIF en juin 2007, auquel est associée une charte des supports et contenus d'information adoptée par le Conseil du STIF en décembre 2009 et le cahier des prescriptions pour la conception de la cartographie voyageurs en Ile-de-France V2.0 de Juin 2015.
- le schéma directeur du matériel roulant RER, adopté par le Conseil du STIF en juillet 2009
- le schéma directeur de l'accessibilité des réseaux de transports publics (adopté par le Conseil du STIF en février 2008), puis le Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda Programmé d'Accessibilité (SDA-AD'AP) adopté par le Conseil du STIF en juillet 2015)
- les schémas directeurs sur le développement de l'intermodalité dans les pôles d'échanges, à travers la politique d'aménagement des pôles figurant au PDU et des différents équipements assurant l'accès aux gares (schéma directeur des Parcs Relais adopté par le Conseil du STIF en octobre 2008, schéma directeur des parcs à vélos aux gares et stations d'Ile-de-France adopté en février 2011, schéma directeur des gares routières adopté en avril 2009)
- les schémas directeurs RER, en coopération avec les opérateurs de ces lignes (SD RER A adopté par le Conseil du STIF en juin 2012, et SD RER B Sud adopté par le Conseil du STIF en juillet 2013). Leur objectif est d'améliorer l'exploitation et le service aux voyageurs notamment en termes de ponctualité, par des mesures d'exploitation, de restructuration de l'offre, et des investissements pour l'amélioration des infrastructures, des matériels roulants et de l'intermodalité aux gares et de l'information voyageurs.
- dans les chartes sur les modes (Tramways, T zen,...) et sur les livrées des matériels

Sur les lignes ferroviaires à fort trafic dont l'exploitation et le service aux voyageurs doivent être améliorés (plus particulièrement en terme de régularité), des schémas secteurs ou directeurs combinant mesures d'exploitation, restructuration de l'offre, investissements pour l'amélioration des infrastructures, des matériels roulants et des gares, sont élaborés sous le pilotage du STIF à partir de propositions de SNCF Mobilités, de SNCF Réseau, et de la RATP quand l'exploitation des lignes est partagée, et d'études spécifiques commandées par le STIF.

Le contenu du service à apporter quotidiennement aux voyageurs par SNCF Mobilités est décliné plus précisément dans les titres I et II sur le service et l'offre de référence.

La mise en œuvre de l'offre contractuelle nécessite, outre des modalités d'exploitation adaptées mises en place par SNCF Mobilités en tant qu'opérateur de transport, une planification pluriannuelle d'investissements établie par SNCF Mobilités pour le maintien en l'état de ses biens, l'amélioration ou le développement du service aux voyageurs.

Le STIF veille à la cohérence de la programmation et à la mise en œuvre des investissements proposés par SNCF Mobilités vis à vis des politiques de service qu'il a formalisées dans le PDU, dans les schémas directeurs de services aux voyageurs, et dans le présent contrat. Il veille en outre à la mise en œuvre, par SNCF Mobilités, des investissements inscrits au PQI, selon les modalités définies dans l'article 75. Il ne se substitue ni à SNCF Mobilités, ni à SNCF Réseau dans ce qui relève de leurs champs de compétence et de leurs responsabilités.

Quand les investissements à réaliser par SNCF Mobilités impactent le périmètre de SNCF Réseau, SNCF Mobilités doit apporter au STIF les éléments lui permettant de s'assurer de la cohérence du service aux voyageurs développé par les investissements à réaliser, le STIF ne pouvant pour autant se substituer aux rôles respectifs de maîtres d'ouvrages de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau.

article 73 - Rôle de SNCF Mobilités dans la définition, la programmation et la mise en œuvre des investissements

SNCF Mobilités concourt, sans préjudice des compétences dévolues à SNCF Réseau, au maintien et au développement des biens nécessaires à l'exécution du service de transports de voyageurs en Ile-de-France, et plus généralement du patrimoine mis à sa disposition. Les investissements à réaliser durant les quatre années couvertes par le présent contrat sont décrits dans un plan quadriennal d'investissement, figurant en annexe V-1.

En relation étroite avec SNCF Réseau, SNCF Mobilités s'engage, pour établir les perspectives d'investissement à réaliser au cours des prochaines années, et notamment le Plan Quadriennal d'Investissement (PQI), à tenir compte des principaux objectifs suivants :

- assurer le respect des réglementations en vigueur sur les biens affectés à l'exploitation
- garantir l'entretien, le maintien en état, la performance et le renouvellement des biens affectés à l'exploitation
- améliorer le service offert aux voyageurs, l'adapter aux évolutions du trafic et des conditions d'exploitation

Les investissements relatifs à la sécurité du réseau, des biens et des personnes relèvent de la seule responsabilité de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau, selon leurs domaines respectifs de compétence.

article 74 - Choix d'investissements pouvant impacter directement ou significativement le service aux voyageurs

article 74-1 - Traitement des modifications par rapport au PQI initial

SNCF Mobilités peut être amenée à présenter au STIF une demande de modification du PQI. Dans ce cas elle présentera au STIF, pour toute modification ou pour tout investissement susceptible de modifier directement ou significativement la nature du service aux voyageurs, sur la durée du contrat ou au-delà, un dossier explicitant :

- l'opportunité et les éléments potentiellement déclencheurs de ce nouveau besoin d'investissement
- leur impact sur le service aux voyageurs
- leur efficacité potentielle et les fonctionnalités nouvelles développées
- une appréciation des principaux bénéfices attendus, quantifiés quand cela est possible (en termes par exemple de ponctualité, production ou robustesse de l'offre, qualité de service, coûts de fonctionnement). Lorsque l'investissement proposé est susceptible d'améliorer les résultats d'un indicateur contractuel, l'évolution maximale espérée de l'indicateur sera indiquée
- l'imbrication éventuelle de ces investissements avec d'autres investissements connexes à réaliser (notamment sur le périmètre de SNCF Réseau)
- des premiers éléments de phasage ou calendrier envisageables (indépendants des financements)
- l'état général du bien, avec devis et avis technique sur le maintien en état de fonctionnement du bien
- un document définissant la politique de rénovation/renouvellement/acquisition de l'ensemble des matériels et équipements concernés, argumenté et construit sur la base des plans pluriannuels d'investissements
- des premiers éléments de coût potentiel et une estimation du coût de possession (correspondant à la somme des coûts d'acquisition, de maintenance et d'exploitation) pour les biens à remplacer, sur une période correspondant à la durée de vie dudit bien

- la traduction physique de l'investissement proposé, traduit en unités d'œuvre.

SNCF Mobilités transmet les documents ou informations relatifs à ces investissements au plus tard dans les 15 jours précédant le comité de programme en charge de son instruction.

Les éléments qui auront été exposés suite à ces différents échanges permettront au Comité de Suivi du PQI de se prononcer sur la demande de modification de l'investissement par rapport au PQI et sur ses conséquences, conformément à l'article 78-4.

article 74-2 - Choix d'investissement sur le matériel roulant

Les choix d'investissement relatifs à l'acquisition, la rénovation, la dotation en équipement, le maintien en conditions opérationnelles du matériel roulant font l'objet de dispositions détaillées dans l'annexe V-2 sur la gouvernance du Matériel Roulant et dans l'annexe V-1-2 portant sur les scénarios de matériel roulant.

article 75 - Programmation des investissements

article 75-1 - Programmation quadriennale des investissements (PQI)

SNCF Mobilités établit un programme quadriennal d'investissement à réaliser au cours du présent contrat (PQI), tenant compte des principaux objectifs suivants :

- des orientations découlant des politiques de service élaborées par le STIF et des enjeux d'amélioration du service aux voyageurs (notamment pour les investissements des schémas directeurs des lignes)
- de la nécessité d'assurer le respect des réglementations en vigueur, de garantir l'entretien, le maintien en état, la performance et le renouvellement des biens
- de la nécessaire harmonisation des calendriers des différentes opérations d'investissement à réaliser dans les mêmes lieux du transport, afin de minimiser l'impact des travaux sur les dessertes et les flux de voyageurs (plus particulièrement pour les investissements dans les gares).

Cette programmation est établie en cohérence avec les programmes d'investissements de SNCF Réseau et de la RATP, quand les investissements de SNCF Mobilités nécessitent une articulation particulière avec les périmètres d'intervention de SNCF Réseau ou de la RATP.

Eléments constitutifs du PQI :

Le Plan Quadriennal d'Investissement est organisé en 7 programmes considérés comme prioritaires par le STIF pour leur impact sur le service offert aux voyageurs. Il est traduit en annexe V-1-1 et se décompose de la façon suivante :

- en « programmes » : ensemble d'investissements portant sur une thématique (ex : Installations Fixes, Gares...)
- en « sous-programmes » : regroupement cohérent de projets à l'intérieur d'un programme (ex : EAS, équipement IV gares...)
- en « libellé identifiants » : intitulé du projet d'investissement constituant la brique élémentaire d'un programme (ex : SMGL Bercy ligne D, SIVE V2 région 2N...)
- en « identifiant » : numérotation du libellé d'identifiant
- en « Libellé UO » : Unités d'œuvres permettant l'avancement (ex : nombre de gares, nombre de rames)

Le PQI est suivi selon le formalisme prévu à l'annexe V-1-4.

Le PQI revêt, en raison de la nature des informations qu'il contient, un caractère confidentiel.

article 75-2 - Modalités de financement

Le PQI regroupe plusieurs types d'investissements :

- des investissements financés en tout ou partie par des subventions : ils font dans ce cas l'objet de conventions de financement particulières entre le STIF et SNCF Mobilités
- des investissements ne faisant pas l'objet de conventions particulières : ils font l'objet d'une fiche descriptive actualisée chaque année et transmise en comité de programme
- des investissements relevant des projets CPER/CPRD qui font l'objet de conventions financières spécifiques.

Description des investissements :

Le PQI fait en outre l'objet de fiches descriptives pour l'ensemble des programmes et détaillent pour chaque identifiant :

- le numéro d'identifiant
- l'objet et le contenu de l'investissement ;
- les impacts attendus sur le service de référence, notamment en termes de qualité de service pour les voyageurs et de capacité d'offre de transport ;
- l'identification des risques ;
- le montant global et les montants pluriannuels prévisionnels du projet ou du programme sur la durée du contrat ;
- les modalités de financement ;
- le calendrier prévisionnel de réalisation physique, exprimé en unités d'œuvre ;

Ces fiches sont remises au STIF à l'entrée en vigueur du contrat. Préalablement à chaque CSPQI, les informations suivantes sont mises à jour :

- le calendrier prévisionnel des mises en service pour les investissements lancés avant le 1er janvier de l'année n, et le calendrier prévisionnel d'engagement des investissements à lancer les années suivantes ;
- pour les investissements à lancer l'année suivante, les impacts envisagés de la phase travaux sur le service de référence (durée, dates envisagées pour engager la phase travaux, impact potentiel sur l'offre de référence) ;
- l'impact des travaux liés aux investissements sur les coûts des substitutions routières doit être intégré au coût des projets. Pour cela, SNCF Mobilités évalue cet impact, et en informe le STIF et les financeurs des projets correspondants pour arrêter leur prise en charge entre les différents partenaires de ces projets, selon les modalités prévues à l'article 11-2 du titre I

article 75-3 - Définition des perspectives d'investissements sur le long terme

SNCF Mobilités tient à jour annuellement ses perspectives pluriannuelles d'investissement, au-delà du contrat pour les investissements relatifs à des grands projets, engagés ou en cours d'exécution sur la période contractuelle, conformément à l'annexe V-1-4.

1/ Perspectives pluriannuelles d'investissements sur les lignes du réseau

Le STIF et SNCF Mobilités ont pour objectif commun d'améliorer le service offert quotidiennement aux voyageurs sur les lignes du réseau, en prenant en compte :

- la mise en œuvre de l'offre définie par le contrat,
- un objectif d'amélioration de la fiabilité de production de l'offre de transport,
- l'évolution des besoins de desserte,
- la nécessité de mettre en place une information des voyageurs complète et adaptée à la gestion des perturbations à l'échelle de la ligne,
- l'évolution des flux de voyageurs.

Pour cela, SNCF Mobilités définit et adapte, en tant que de besoin, l'organisation de la production de l'offre et de l'exploitation des réseaux en fonction des enjeux spécifiques à chaque ligne. En complément de ces mesures d'exploitation, il peut identifier des investissements qui seraient nécessaires ou opportuns de mettre en œuvre à court ou moyen terme, à travers ses différentes composantes :

- matériels roulants et ateliers,
- adaptations ponctuelles des infrastructures du réseau francilien,
- dispositifs d'information voyageurs,
- dispositifs d'exploitation,
- aménagement des gares.

Si SNCF Mobilités propose au STIF des investissements qui concernent le périmètre de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau ou impactent la RATP et a fortiori le périmètre de maîtrise d'ouvrage du STIF, elle en informe préalablement SNCF Réseau, le maître d'ouvrage et/ou l'opérateur de transport concerné.

2/ Perspectives pluriannuelles d'investissements dans les gares

Le plan pluriannuel d'investissements potentiels en gares intègre les composantes suivantes :

- désaturation et mécanisations des accès aux quais et des bâtiments voyageurs, accessibilité PMR du niveau 1 à 4 (nécessitant ou non une assistance),
- amélioration de l'ambiance des espaces d'attente et de transit des voyageurs,
- mise aux normes du patrimoine
- information voyageurs complète, en application des orientations du SDIV (statique, dynamique, visuelle et sonore),
- signalétique directionnelle multimodale,
- équipements pour la sûreté de la gare (vidéo et autres équipements permettant de renforcer la sûreté...),
- intermodalité : Parcs Relais, abris ou consignes vélos, gares routières de propriété SNCF Mobilités, gares où des dispositifs permettant aux transporteurs routiers ou aux gestionnaires de gares routières de mettre en place une coordination bus/train en temps réel sont en place,
- autres investissements nécessaires au fonctionnement de la gare, du point d'arrêt ou de la station.

L'identification des besoins d'investissements potentiels à terme, dans les gares les points d'arrêt et les stations, est mise à jour annuellement, en fonction :

- des investissements récemment réalisés sur ces différentes composantes,
- des investissements en cours de montage, d'étude ou de réalisation,
- des projets connexes d'autres maîtres d'ouvrages impactant le service de transport dans les gares (SNCF Réseau, SGP ou autres maîtres d'ouvrages du pôle d'échanges),
- de la hiérarchisation, adoptée dans le PDU, des enjeux voyageurs selon les 3 types de pôle. Cette typologie, qui est associée à des niveaux de services « cibles » à atteindre à terme dans les pôles d'échanges, permet notamment de définir les types d'investissements à prioriser en fonction des types de pôles,
- des enjeux d'adaptation des gares aux évolutions du trafic,
- des informations de Gares et Connexions sur le développement de services marchands en gare,
- d'autres enjeux pouvant apparaître comme prioritaires (mises aux normes réglementaires...),
- de l'objectif de traiter l'ensemble des composantes de services quand des travaux structurants sont à engager dans une gare, de façon à permettre une mise à niveau plus cohérente et moins perturbante pour les voyageurs,
- en précisant les investissements déjà financés (par le contrat ou d'autres dispositifs).

Si SNCF Mobilités propose au STIF des investissements qui concernent le périmètre de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau ou impactent la RATP et a fortiori le périmètre de maîtrise d'ouvrage du STIF, elle en informe préalablement SNCF Réseau, le maître d'ouvrage et/ou l'opérateur de transport concerné.

Concernant la saturation des gares, SNCF Mobilités réalise, en tant que de besoin, des études de simulation dynamique des flux permettant d'évaluer les investissements susceptibles de désaturer les espaces, et de vérifier le dimensionnement des ouvrages de la gare.

Pour identifier et mettre en évidence les besoins potentiels d'investissements SNCF Mobilités tient à jour par ligne et par gare un recensement de l'ensemble des projets « gares » en cours ou prévus sur la période contractuelle avec une mise à jour annuelle.

3/ Les trajectoires de lignes : l'outil de suivi des perspectives pluriannuelles d'investissements sur les lignes du réseau

Pilotée par le directeur de ligne Transilien de SNCF Mobilités, cette réunion, dite de « trajectoire de ligne », associe étroitement la direction de ligne Transilien, les équipes de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau concernées par les thématiques listées à l'ordre du jour et le STIF.

Elle doit permettre d'apprécier la pertinence des investissements proposés en complément des mesures sur l'exploitation, notamment en termes de régularité et d'information voyageurs, ainsi que la cohérence et l'optimisation de leur programmation.

L'ordre du jour est établi conjointement par le STIF et la direction de ligne Transilien de SNCF Mobilités.

La trajectoire de ligne est notamment l'occasion de présenter :

- un focus sur l'actualité de la ligne et les conditions de son exploitation : revue récente des indicateurs de qualité de service et plans d'action envisagés court terme pour traiter des dysfonctionnements identifiés ;
- un bilan des évolutions d'offre récentes sur la ligne et/ou une présentation du cahier des charges d'un renfort d'offre à venir ;

- les investissements engagés pour optimiser le fonctionnement de la ligne (notamment en matière d'information voyageurs, d'acquisition ou fiabilisation de matériel roulant, de régénération ou renouvellement de l'infrastructure, de programmation des travaux) ;
- un point d'étape sur les avancées des investissements prévus aux schémas directeurs.

Sur chaque ligne du réseau, une trajectoire de ligne est organisée a minima annuellement pour que le STIF dispose d'éléments récents à communiquer aux élus ou associations concernant les perspectives pluriannuelles d'investissements de ces lignes.

L'organisation de ces trajectoires de lignes peut être mutualisée (L2/J, H/K, D/R, C, N/U, L3/RER A, RERB, E/P).

Par ailleurs, concernant les trajectoires de ligne L3/RERA et RER B, leur organisation réunit SNCF Mobilités et RATP.

A la demande du STIF ou de SNCF Mobilités, une trajectoire de ligne supplémentaire peut être organisée quand une ligne nécessite une amélioration importante du service aux voyageurs à court/moyen terme et une programmation d'un certain nombre d'investissements pour obtenir cette amélioration(en régularité, organisation de la production, information voyageurs, aménagement des gares...).

article 76 - Engagement de SNCF Mobilités pour la réalisation des investissements du PQI

SNCF Mobilités met en œuvre les moyens et processus nécessaires pour réaliser le PQI de ce contrat. Pour cela :

- il réalise les investissements inscrits au PQI dans les meilleurs délais,
- il s'engage à investir chaque année, l'intégralité des dépenses sur ressources propres SNCF Mobilités prévues au volet de modernisation du PQI soit :
 - o 368 M€ en 2016
 - o 263 M€ en 2017
 - o 241 M€ en 2018
 - o 236 M€ en 2019
- les réaffectations des fonds propres SNCF Mobilités entre les différents programmes du volet modernisation font l'objet d'un avis du STIF.
- pour les programmes subventionnés, ciblés pour leur impact particulier sur le service offert aux voyageurs, SNCF Mobilités s'engage à réaliser les études préliminaires et de conception détaillée des investissements dans les délais prévus par les conventions de financement
- pour les investissements impactant SNCF Réseau et la RATP en tant que gestionnaires d'infrastructure, SNCF Mobilités se coordonne régulièrement avec eux aux différentes phases des opérations (apprécier l'opportunité des investissements présentés au STIF, évaluer leur efficacité, mener les études, organiser les maîtrises d'ouvrages, proposer une programmation, organiser leur mise en œuvre...)
- SNCF Mobilités met à jour le PQI à chaque comité de suivi et comités de programmes, précédant le CSPQI, conformément au dispositif de suivi décrit dans l'article 78.
- SNCF Mobilités informe le STIF des décisions qui auraient des conséquences négatives sur les délais de réalisation sous-jacents au PQI contractualisé, du montant des investissements potentiellement décalés, et des conséquences plus directes sur les projets.

article 77 - Mise en place des financements

Le financement du PQI repose sur :

- Les ressources propres prévues par SNCF Mobilités (y compris les périmètres Traction et Maintenance après la mise en œuvre de la régionalisation des comptes Transilien, ainsi que le périmètre de Gares & Connexions en Ile-de-France hors gares nationales de catégories A), dont une des composantes est la contribution annuelle C2, versée annuellement par le STIF à SNCF Mobilités, selon les modalités décrites dans l'article 83-3,
- les subventions du STIF, qui sont engagées sous réserve d'un dossier technique présenté par SNCF Mobilités et validé par le STIF, et d'une décision favorable de ses instances délibérantes,
- les subventions d'autres organismes,
- toute autre ressource d'investissement perçue par SNCF Mobilités au titre de ses activités en Ile-de-France.

Les subventions du STIF sont notifiées à SNCF Mobilités par le biais de conventions spécifiques sur les programmes ou sous programmes d'investissements du PQI, ou sur des opérations plus ponctuelles quand celles-ci nécessitent d'être engagées indépendamment du programme ou sous programme dans lequel elles s'inscrivent.

Ces conventions précisent les engagements de SNCF Mobilités et du STIF pour la réalisation de ces investissements, plus particulièrement :

- le contenu fonctionnel et physique des investissements,
- leur déploiement sur les réseaux (périmètres, localisation...),
- leur coût objectif,
- la maîtrise d'ouvrage,
- les modalités de financement,
- le calendrier objectif des déploiements (par grandes phases, y compris les phases études),
- la date de mise en service
- les subventions attribuées par le STIF et leurs modalités de gestion,
- le dispositif STIF-SNCF Mobilités de suivi physique et financier,
- les données à communiquer au STIF et les modalités de contrôle de la réalisation de ces investissements
- un échéancier prévisionnel des appels de fonds.

Le STIF s'engage à :

- présenter à ses instances décisionnelles, dans les meilleurs délais, les demandes de subventions du PQI relatives aux projets pour lesquels le dossier technique et le financement auront été validés conjointement en comité de programme
- mettre en place les subventions correspondantes, après la décision de ses instances décisionnelles, dans le cadre d'une convention de financement STIF/SNCF Mobilités, notifiée à SNCF Mobilités dans les meilleurs délais (convention de sous-programme regroupant plusieurs opérations du PQI ou conventions de subvention sur des opérations individuelles du PQI)

article 78 - Suivi de la réalisation du PQI

article 78-1 - Suivi physique et financier de la réalisation du PQI

Le STIF souhaite porter une attention particulière au suivi de l'avancement physique du PQI, plus particulièrement pour les investissements stratégiques pour l'offre de transport et le service aux voyageurs, ainsi que pour les autres investissements significatifs du PQI en termes de montants financiers.

Le suivi de ces investissements fera l'objet d'une mise jour régulière de leur réalisation et de leur prévision de réalisation par année. Pour cela, le suivi financier sera complété par un suivi physique traduit en unités d'œuvre. Ces unités d'œuvre prévisionnelles seront mises à jour selon la même périodicité que la programmation financière. Ces mises à jour se feront sur la base des réalisations constatées et des nouvelles prévisions de SNCF Mobilités pour les années du contrat restant à exécuter.

La mise en place de ce suivi physique ne se substituera pas, et pourra compléter le cas échéant, les informations plus détaillées pouvant être transmises par SNCF Mobilités dans le cadre du suivi des conventions et de l'annexe relative à la gouvernance matériel roulant avec le STIF, ou des comités de programme du contrat.

Ce suivi physique est traduit, en lien avec le suivi financier conformément à l'annexe V-1-1 « PQI physico-financier ».

Le suivi physico-financier du PQI est assuré par la mise à jour de la maquette contractuelle deux fois par an en préparation des CSPQI conformément à l'annexe V-1-4.

Pour chaque « libellé identifiant » les éléments suivants sont renseignés et mis à jour :

- la trajectoire financière contractuelle initiale. Pour les années écoulées du contrat elle indique les charges et les appels de subvention comptabilisés au titre des projets, pour les années restantes du contrat, elle actualise les prévisions financières.
- les écarts physiques et financiers entre la maquette actualisée et la maquette de l'annexe V-1 et les écarts entre la maquette actualisée et la version présentée au CSPQI précédent. Pour ces écarts, il sera mentionné s'il s'agit d'économies, de surcoûts, de retards, d'accélération, de changement de périmètre *etc.*

Le suivi physique du PQI est constitué de la traduction en unités d'œuvre nommées et quantifiées pour chaque « libellé identifiant ». Lorsqu'aucune unité d'œuvre pertinente n'est trouvée entre le STIF et SNCF Mobilités, la date de mise en service de référence et la date de mise en service recalée le cas échéant, peut constituer l'unité de suivi physique, de même que l'indication de la phase projet peut être acceptée comme une indication valable si aucune unité d'œuvre pertinente n'est retenue.

SNCF Mobilités s'engage à compléter le PQI sur le plan physique et financier dans les meilleurs délais et au plus tard pour le premier CSPQI du contrat, en mai 2016. Dans le cas contraire les mécanismes de pénalités prévus à l'article 106 s'appliqueront.

Ce dispositif détaillé de suivi physique et financier du PQI doit permettre d'en faciliter le pilotage, l'engagement de SNCF Mobilités portant sur la trajectoire globale du PQI.

article 78-2 - Instances de suivi du PQI

Le suivi de la réalisation du PQI est effectué dans le cadre de deux types d'instances complémentaires :

- du comité de suivi du PQI dans son ensemble (CSPQI)
- de comités « programmes » pour les familles d'investissements suivantes :
 - o matériel roulant (en comité de suivi périodique)
 - o Installations fixes (moyens de production et ateliers)
 - o aménagement des gares (SDA, désaturation, rénovation, intermodalité...),
 - o information voyageur (systèmes centraux, en gare et à bord des trains) et sécurité,
 - o vente et de validation
 - o Comité CPER/CPRD

Les comités de programme

Les comités de programmes sont a minima composés des représentants STIF en charge du suivi des investissements inscrits au programme objet du comité, et des responsables SNCF Mobilités en charge de la programmation dudit programme.

Les comités de programmes se réunissent en tant que de besoin, au moins deux fois par an dans les 6 semaines qui précèdent la tenue du CSPQI. Pour le matériel roulant, le comité de suivi périodique, qui tient le rôle de comité de programme, se réunira dans les 6 semaines précédant le CSPQI. Ils ont pour rôle principal de :

- définir le contenu des libellés identifiants et leur déploiement sur le réseau
- partager les difficultés rencontrées, les éventuels retards, surcouts et économies
- examiner des adaptations éventuelles du programme,
- partager le suivi physico-financier mise en place par SNCF Mobilités sur la base de l'actualisation du tableau de suivi des unités d'œuvres et de la programmation financière
- partager et orienter les informations sur les évolutions de l'exécution des investissements (physique et financière)
- instruire les dossiers d'opportunité d'ajout d'opérations présentés par SNCF Mobilités lorsqu'elle souhaite proposer au Comité de Suivi du PQI l'ajout d'une opération nouvelle au PQI selon les principes indiqués dans l'article 78-4, ou toute autre modification du PQI

Concernant les investissements patrimoniaux SNCF Mobilités transmettra au STIF à chaque comité de programme la liste des principales opérations prévues pour :

- répondre à toute autre demande du STIF relative aux investissements prévus (complément d'informations, retour d'expérience)
- échanger sur les perspectives d'évolution et d'innovation
- partager les politiques de maintenance et de maintien en état du patrimoine de SNCF Mobilités

Quand SNCF Mobilités identifie un retard ou risque de retard significatif d'investissement, elle propose au STIF, lors du comité de programme suivant l'identification du risque :

- des mesures ou ajustements permettant de rattraper le retard constaté dans les meilleurs délais, et en privilégiant l'amélioration du service aux voyageurs,

- des mesures permettant d'atténuer les conséquences des retards d'investissements,
- des investissements complémentaires et/ou alternatifs à ceux prévus initialement
- les retards ou risques de retard sont systématiquement mis en évidence et expliqués en synthèse dans les documents transmis en préparation des CSPQI.

Pour chacun de ces comités de programmes, des réunions complémentaires pourront être organisées autant que de besoin pour traiter une opération ou un sujet de manière plus approfondie.

Le Comité de Suivi du PQI (CSPQI)

Le comité de suivi du PQI est a minima composé des représentants SNCF Mobilités en charge de l'élaboration et de la mise en œuvre du PQI et des représentants STIF responsables de comités de programmes ainsi que du directeur responsable du pilotage du PQI.

Le comité de suivi du PQI se réunit deux fois par an, en mai et novembre. Il a pour fonction :

- de suivre la réalisation physique et financière du PQI dans son ensemble ;
- de statuer sur la mise en œuvre des modifications proposées par les Comités de Programme, les choix d'investissements particuliers impactant significativement, soit le service aux voyageurs, soit l'équilibre financier du PQI initialement contractualisé (sous réserve que les dossiers permettant d'évaluer ces choix aient été présentés préalablement par SNCF Mobilités en comité de programme) ;
- de se prononcer sur les éventuelles modifications du formalisme du PQI tel qu'il est défini dans l'annexe V-1-1 « PQI physico-financier ».

article 78-3 - Informations et documents à fournir au comité de suivi du PQI

SNCF Mobilités établit et transmet chaque année au STIF, quinze jours avant la date du Comité de Suivi du PQI :

- l'actualisation de son programme quadriennal d'investissements (PQI) en emplois, en ressources et en unités d'œuvres, pour les années écoulées du contrat, pour le prévisionnel de l'année en cours, et pour la durée restante du contrat, selon le formalisme décrit à l'annexe V-1-4
- les écarts entre le PQI contractuel initial figurant en annexe du contrat et le PQI actualisé pour l'année n en cours, accompagné d'une analyse des écarts avec le PQI contractuel initial figurant en annexe du contrat et la prévision présentée au CSPQI précédent, ainsi que les principales évolutions présentées en comités de programme
- une analyse détaillée du programme pour l'année suivante et à titre d'information, une projection jusqu'à la dernière année du contrat
- l'actualisation du tableau de bord des calendriers physiques prévisionnels et des unités d'œuvres
- les éventuelles modifications susceptibles de faire évoluer substantiellement le montant des investissements inscrits au PQI, son équilibre global: ajout, suppression d'opérations *etc.*
- la liste des opérations ajoutées au PQI depuis la signature du contrat
- les opérations complémentaires au PQI soumises à avis du CSPQI conformément à l'article 74-1
- le cas échéant la liste des opérations, dont SNCF Mobilités est maître d'ouvrage, en cas de financement par des ressources supplémentaires à celles définies dans le PQI contractuel

L'analyse du suivi financier global du PQI distingue :

- les projets ou programmes pour lesquels SNCF Mobilités dispose de l'intégralité des financements prévisionnels sans nouvelle décision de financement du STIF ou d'un tiers (investissements coups partis et investissements intégralement financés par la CAF dégagée sur le contrat)
- les projets ou programmes devant bénéficier, en tout ou partie de subventions, du STIF ou de tiers, et pour lesquels ces subventions doivent être mises en place une fois les dossiers techniques montés par SNCF Mobilités et validés par les instances du STIF.

SNCF Mobilités communique au STIF :

- le 15/10 de l'année N :
 - o Les montants prévisionnels des appels de fonds de l'année N+1;
 - o L'actualisation des montants prévisionnels des appels de fonds de l'année N
 - o La mise à jour du calendrier de versement pluriannuel pour le matériel roulant
- le 15/04 de l'année N :
 - o L'actualisation des montants prévisionnels des appels de fonds de l'année N détaillés par semestre
 - o La mise à jour du calendrier de versement pluriannuel pour le matériel roulant

Ces prévisions seront annexées aux documents transmis pour le CSPQI.

article 78-4 - Information en cas de modification

Les modifications mineures du PQI contractualisé font l'objet d'une information globale du STIF dans le cadre des comités de programme, et sont traduites dans la mise à jour du suivi financier du comité de suivi du PQI.

Les modifications suivantes du PQI nécessitent l'approbation du comité de suivi du PQI :

- celles portant sur des investissements non-inscrits au PQI, susceptibles de modifier significativement et durablement la nature du service aux voyageurs sur la durée du contrat ou au-delà,
- celles relatives à des investissements susceptibles de faire évoluer substantiellement le montant des investissements inscrits au PQI, son équilibre global
- celles relatives aux investissements subventionnés (s'il y a lieu, un avenant aux conventions de subventions est mis en œuvre).

Dans ce cas, les propositions de SNCF Mobilités sont formalisées par un dossier transmis dans le comité de programme ad hoc précédant le CSPQI, précisant :

- les raisons financières, techniques, réglementaires ou autres qui justifient la modification envisagée
- l'impact financier de la modification et les mesures à prendre, le cas échéant, pour financer le surcoût ou réaffecter les fonds
- l'évaluation de l'impact de la décision sur la qualité de service
- les conséquences de la modification sur l'ensemble du PQI
- les mesures envisagées, le cas échéant, pour résorber le retard consécutif à la modification dans la réalisation du PQI.

Le STIF se réserve le droit de solliciter la communication de documents ou informations supplémentaires, et de faire procéder à tout audit, notamment sur l'impact financier des modifications. Dans ce cas, SNCF Mobilités transmet ces documents ou informations dans un délai maximum de 20 jours ouvrés à compter de la demande. Ce délai peut être prorogé à 30 jours, si les 10 jours supplémentaires demandés sont dûment justifiés. En cas de modification demandée par le STIF, le comité de suivi du PQI réexamine le projet sur la base d'un dossier complété dans les meilleurs délais par SNCF Mobilités.

Il peut advenir que sur la base d'un retour d'expérience partagé ou du fait d'un changement de réglementation plus contraignante, des compléments d'équipement destinés à la sécurité des personnes doivent être mis en œuvre par SNCF Mobilités. Dans ce cas, ils ont alors un caractère incontournable et sont intégrés à la programmation des investissements.

article 79 - Evaluation par les voyageurs des investissements réalisés

Les investissements prévus au PQI pourront faire l'objet d'une enquête d'évaluation par les voyageurs à l'issue de leur mise en œuvre. Les principaux objectifs de cette enquête sont :

- d'évaluer la perception de l'amélioration apportée
- d'évaluer le niveau de satisfaction des voyageurs
- de recueillir plus généralement l'avis des voyageurs

Les modalités de mise en œuvre de cette enquête seront définies conjointement.

TITRE VI - REGIME FINANCIER

Chapitre I - LA REMUNERATION

Tous les montants du contrat et de ses avenants sont exprimés en euros HT 2015, sauf indication contraire.

article 80 - Principes généraux relatifs à la rémunération

SNCF Mobilités assure l'exploitation du service de transport régional de voyageurs défini par le présent contrat aux conditions financières définies dans le présent titre.

Le service contractualisé entre le STIF et SNCF Mobilités donne lieu à l'établissement d'un compte financier du service, traduisant l'équilibre économique du contrat. Il comprend l'ensemble des produits et charges affectables au service public, ainsi qu'une rémunération pour marge et aléas, contrepartie des risques supportés intégralement sur l'exploitation du service. Le compte financier prévisionnel, accompagné de ses principales hypothèses d'élaboration, est annexé au contrat en annexe VI-5. C'est un document de nature confidentielle couvert par l'article 108 et, le cas échéant, à l'article 109-1 du présent contrat. Il est établi selon les principes de permanence des méthodes comptables et d'auditabilité décrits au Titre VII.

Les dépenses inhérentes à l'exécution du contrat sont à la charge de SNCF Mobilités. Elles sont réputées couvertes par les ressources. Des dispositifs d'intéressements, de bonifications et de pénalités financières permettent par ailleurs d'inciter SNCF Mobilités à la bonne exécution du service de référence.

Les ressources de SNCF Mobilités sont les suivantes :

- des recettes directes du trafic calculées selon les modalités définies à l'article 81-1 et soumises à objectif à l'article 81-2 ;
- des recettes des activités complémentaires liées à l'activité de transporteur de SNCF Mobilités, telles que mentionnées dans l'article 82. Elles font partie du périmètre d'exploitation forfaitisé C11 ;
- des recettes commerciales provenant de l'exploitation des gares, également en C11 ;
- des contributions versées par le STIF, telles que décrites dans l'article 83 ;
- d'autres concours publics dont SNCF Mobilités est susceptible de bénéficier pour la réalisation du service de référence du présent contrat et qui participent à l'équilibre du contrat.

Les contributions versées par le STIF à SNCF Mobilités au titre du présent contrat sont constituées :

- d'une contribution aux charges d'exploitation C11 destinée à couvrir les obligations de service public, décrite dans l'article 83-2 ;
- d'une contribution C2 aux charges liées aux investissements décrite dans l'article 83-3.

Les contributions forfaitisées sont actualisées et versées à SNCF Mobilités selon les modalités définies au Chapitre III de ce Titre. Elles ne varient pas en fonction des recettes directes perçues par SNCF Mobilités.

Toutefois, les contributions versées par le STIF à SNCF Mobilités peuvent être ajustées en cours d'exécution du contrat pour tenir compte des cas suivants :

- des mesures nouvelles décidées en cours de contrat (sur la tarification ou sur la consistance du service de référence), qui seront traitées par voie d'avenant ;
- de l'ajustement entre l'objectif de recettes directes de la trajectoire contractuelle et l'objectif calculé selon les modalités de l'article 84-2 ;

- des pénalités sur l'exécution du contrat définies dans les articles 10-1-4/, 10-2-4/ et 18-2, notamment en cas de non-réalisation de l'offre kilométrique contractuelle ;
- de l'exécution du programme d'investissement contractuel (article 93).

Des incitations liées à la performance de SNCF Mobilités dans l'exécution du contrat viennent moduler ses ressources. Elles sont constituées des composantes suivantes :

- une incitation sur les recettes issues de la vente des titres se traduisant par un partage de l'écart entre les recettes directes de SNCF Mobilités et l'objectif de recettes directes prévu pour chaque année, dont le mécanisme est décrit dans l'article 81-4 ;
- une incitation à la qualité de service avec la mise en place d'un mécanisme de bonus / malus, décrit dans l'article 28.

article 81 - Les recettes directes de SNCF Mobilités

article 81-1 - Le calcul des recettes directes

Les recettes directes sont calculées à partir des recettes tarifaires résultant des ventes globales (tous opérateurs confondus) des titres de transport Ile-de-France. Ces recettes tarifaires sont le produit, pour chaque titre de transport, du tarif public par le nombre de titres vendus.

Elles sont réparties entre chaque transporteur selon les règles suivantes :

- lorsque des titres ne sont utilisables que sur les réseaux de SNCF Mobilités, celle-ci conserve le produit de la vente correspondant. En cas de vente par un autre transporteur, ce dernier lui reverse intégralement le produit de la vente ;
- lorsque des titres vendus par SNCF Mobilités ne sont utilisables que sur les réseaux d'autres transporteurs, SNCF Mobilités leur reverse intégralement le produit de la vente ;
- lorsque les titres sont communs à plusieurs transporteurs, les produits des ventes sont répartis entre les transporteurs concernés sur la base de règles ou de clés de répartition établies par type de titre, conformément à l'annexe VI-2.

L'application des 3 alinéas précédents aboutit à affecter une certaine part des recettes tarifaires à SNCF Mobilités, cette part constituant les recettes directes de SNCF Mobilités. La valeur de cette part, calculée pour l'année N en considérant les recettes tarifaires déduction faite des titres dont les recettes reviennent intégralement aux opérateurs privés, est désignée comme le « prorata recettes directes globales » affecté à SNCF Mobilités pour l'année N et est noté PRDGS(N). Ce « prorata recettes directes globales » est établi avec arrondi mathématique au 1/1000.

Pour l'année 2016, ce prorata est fixé et sa valeur est précisée dans l'annexe VI-2 en A.2.

Au cas où les principes de partage des recettes seraient modifiés en cours de contrat pour certains titres, l'impact de ces modifications sera répercuté par avenant sur les objectifs de recettes directes de SNCF Mobilités et sur la contribution C11 définie à l'article 83-2.

Les circuits financiers spécifiques et les obligations d'information sont décrits dans des conventions entre les transporteurs.

.

article 81-2 - Le calcul de l'objectif de recettes directes pour SNCF Mobilités

Pour chaque année du contrat, une prévision des recettes directes est fixée sur la base des tarifs hors taxes en vigueur le 1er septembre 2015.

	2016	2017	2018	2019
Prévision des recettes directes en M€ HT c.e. 1/9/2015	792,7	800,6	808,6	816,7

L'objectif de recettes directes de SNCF Mobilités est égal pour chaque année à la prévision de recettes directes corrigée, la correction à apporter aux montants du tableau de l'alinéa précédent étant précisée par les formules suivantes :

Correction de la prévision 2017 = $[RT(2016) / T_{2016}] \times 1,01 \times PRDGS(2016)' - 3108,5 \times 1,01 \times 0,255$

Correction de la prévision 2018 = $[RT(2017) / T_{2017}] \times 1,01 \times PRDGS(2017) - 3108,5 \times 1,01^2 \times 0,255$

Correction de la prévision 2019 = $[RT(2017) / T_{2017}] \times 1,01^2 \times PRDGS(2018) - 3108,5 \times 1,01^3 \times 0,255$

Où :

- PRDGS(N) est la valeur du prorata recettes directes globales affecté à SNCF Mobilités pour l'année N, tel que défini à l'article 81-1 « Le calcul des recettes directes ».
- PRDGS(2016)' est la valeur que prendrait le prorata recettes directes globales affecté à SNCF Mobilités pour l'année 2016 si les recettes des forfaits sur support télébilletiques étaient partagées en 2016 selon la méthode décrite au B de l'annexe VI-2.
- RT(N) recettes tarifaires tous transporteurs de l'année N, exclusion faite des titres dont les recettes reviennent intégralement aux opérateurs privés, RT(N) étant exprimé en M€ courant HT, avec arrondi mathématique à 0,1 M€.
- TN, taux d'évolution tarifaire pour l'année N calculé conformément à l'annexe VI-10.

Pour chaque année, s'applique à la contribution C11 une correction de valeur identique et de signe opposé à la correction appliquée à la prévision de recettes directes pour établir l'objectif de recettes directes.

Le montant de l'objectif de recettes directes annuel est revu en le complétant des montants résultant de l'application des dispositions des articles 84, 86 et 87.

A partir de 2017, le STIF communiquera à SNCF Mobilités la valeur de l'objectif de recettes directes de l'année N au plus tard le 1^{er} juin de l'année N.

article 81-3 - Prise en compte des effets des décisions tarifaires du STIF

1/ Compensation C13

Les modalités de calcul du taux d'évolution tarifaire de l'année n par rapport aux tarifs en vigueur le 1^{er} septembre 2015 (T_n) sont détaillées par l'annexe VI-10.

La différence entre l'objectif de recettes directes pour l'année N (ORD_N) tel qu'établi à l'article 81-2 revalorisé par T_n (défini dans l'annexe VI-10), le taux d'évolution tarifaire de l'année N, et ce même objectif actualisé par le coefficient d'indexation $K11_n$ de la contribution C11 mentionné à l'article 92-1 fait l'objet d'un reversement par SNCF Mobilités lorsque cette différence est positive et d'un reversement par le STIF lorsque cette différence est négative. La contribution C13, positive ou négative vaut :

$$C13 = ORD_N \times (K11_N - T_N)$$

2/ Prise en compte des décisions tarifaires.

a) Modification tarifaire (modifications, création ou suppression de titres) décidée par le STIF.

En cas de modification tarifaire décidée par le STIF, qu'il s'agisse d'une modification de la tarification d'un titre existant (en dehors de la revalorisation annuelle des tarifs dont les impacts sont traités conformément au 1) du présent article), de la création ou de la suppression d'un titre, le STIF et SNCF Mobilités évalueront les impacts de cette modification tarifaire sur l'ensemble des ventes de titres. Ce calcul sera établi sur plusieurs années pour tenir compte des évolutions de tendance des titres existants et de la montée en charge des mesures nouvelles.

Les modifications tarifaires seront intégrées au présent contrat par voie d'avenant. Le STIF garantit à SNCF Mobilités la neutralisation de l'incidence de ces modifications tarifaires ; dans ce cadre :

- L'objectif de recettes directes est ajusté, à la hausse ou à la baisse, en fonction de la variation de recettes directes évaluée ;
- La contribution forfaitaire C11 est ajustée du même montant que l'ajustement de l'objectif de recettes directes mais en sens inverse.

Dans l'hypothèse où le STIF et SNCF Mobilités s'accordent sur le fait qu'une incertitude notable porte sur l'estimation *a priori* de l'effet d'une décision tarifaire sur l'équilibre économique du contrat, les parties conviennent de se rencontrer et d'en tirer les conséquences.

b) Réforme tarifaire majeure

En cas de réforme majeure de la tarification applicable en Ile-de-France (par exemple Unité Transport) pour laquelle le STIF et SNCF Mobilités s'accordent être dans l'incapacité de produire une estimation d'impact suffisamment précise pour s'adapter aux principes communs du 2.1 du présent article, les parties s'accordent sur un traitement contractuel *ad hoc*.

article 81-4 - Le calcul du partage de l'écart entre les recettes directes de SNCF Mobilités et l'objectif de recettes directes prévu pour chaque année

Chaque année n , SNCF Mobilités perçoit les recettes directes réelles. Un mécanisme de partage du risque lié à la variation des recettes directes par rapport aux montants objectifs définis à l'article 81.2 ci-dessus est mis en place.

Dans les 2.1, 2.2 et 2.3 du présent article, les notations suivantes sont utilisées :

- RD_n , recettes directes de SNCF Mobilités pour l'année N en € courant HT ;
- ORD_n , objectif de recettes directes pour l'année N , fixé à l'article 81.2 ;
- T_n , taux d'évolution tarifaire calculé conformément à l'annexe VI-10.

1/ 2016.

Si $ORD_{2016} \times T_{2016} \leq RD_{2016}$, alors SNCF Mobilités verse au STIF $(RD_{2016} - ORD_{2016}) \times 90\%$

Si $ORD_{2016} \times T_{2016} > RD_{2016}$, alors le STIF verse à SNCF Mobilités $(ORD_{2016} - RD_{2016}) \times 90\%$

2) 2017.

Si	Alors
$1,05 \times ORD_{2017} \times T_{2017} \leq RD_{2017}$	SNCF Mobilités verse au STIF $(RD_{2017} - 1,05 \times ORD_{2017}) \times 90\%$ $+ ORD_{2017} \times 5\% \times 70\%$
$ORD_{2017} \times T_{2017} \leq RD_{2017} \leq 1,05 \times ORD_{2017} \times T_{2017}$	SNCF Mobilités verse au STIF $(RD_{2017} - ORD_{2017}) \times 70\%$
$0,95 \times ORD_{2017} \times T_{2017} \leq RD_{2017} \leq ORD_{2017} \times T_{2017}$	Le STIF verse à SNCF Mobilités $(ORD_{2017} - RD_{2017}) \times 70\%$
$RD_{2017} \leq 0,95 \times ORD_{2017} \times T_{2017}$	Le STIF verse à SNCF Mobilités $(0,95 \times ORD_{2017} - RD_{2017}) \times 90\%$ $+ ORD_{2017} \times 5\% \times 70\%$

3/ 2018 et 2019.

Si	Alors
$1,03 \times ORD_n \times T_n \leq RD_n$	SNCF Mobilités verse au STIF $(RD_n - 1,03 \times ORD_n) \times 90\%$ $+ ORD_n \times 3\% \times 50\%$
$ORD_n \times T_n \leq RD_n \leq 1,03 \times ORD_n \times T_n$	SNCF Mobilités verse au STIF $(RD_n - ORD_n) \times 50\%$
$0,97 \times ORD_n \times T_n \leq RD_n \leq ORD_n \times T_n$	Le STIF verse à SNCF Mobilités $(ORD_n - RD_n) \times 50\%$
$RD_n \leq 0,97 \times ORD_n \times T_n$	Le STIF verse à SNCF Mobilités $(0,97 \times ORD_n - RD_n) \times 90\%$ $+ ORD_n \times 3\% \times 50\%$

article 81-5 - Prise en compte de l'effet de la grève sur les recettes directes

Conformément aux dispositions de l'article 15, en cas de perturbations significatives résultant d'un préavis de grève pour un jour donné, lorsque le service prévisible est inférieur ou égal à 75% du service contractuel de référence sur un ou plusieurs sous-réseaux, l'impact sur les recettes voyageurs des titres journaliers est neutralisé pour le STIF.

Pour les recettes des « titres courts » (tickets, billets et forfaits d'une durée inférieure à une semaine), la neutralisation de l'effet de la grève consiste à ramener le niveau de recettes directes de SNCF Mobilités au niveau d'un jour moyen, par déclaration par SNCF Mobilités d'une recette directe reconstituée des « titres courts » correspondant à l'écart entre recette d'un jour moyen et recette réelle sur le(s) jour(s) de grève :

Recette directe « titres courts » reconstituée d'un jour de grève =

Recette directe « titres courts » d'un jour moyen

- Recette directe « titres courts » réelle de ce jour de grève

Les recettes directes « titres courts » reconstituées des jours de grève sont incluses dans les recettes directes et interviennent donc dans le calcul de l'écart entre recettes directes et objectif de recettes, partagé conformément à l'article 81.4.

La valeur du jour moyen pris en compte pour le calcul des recettes directes « titres courts » reconstituées des jours de grève dépend de la nature du jour considéré. 6 catégories de jours sont distinguées :

- JOHV, jours ouvrés hors période de vacances scolaires,
- SaHV, samedis hors période de vacances scolaires,
- DiHV, dimanches et jours fériés hors période de vacances scolaires,
- JOV, jours ouvrés en période de vacances scolaires,
- SaV, samedis en période de vacances scolaires,
- DiV, dimanches et jours fériés en période de vacances scolaires,

La méthode de calcul de la valeur du jour moyen pour chacune de ces 6 catégories est précisée à l'annexe VI-7.

Si la durée de la grève est supérieure à cinq jours consécutifs, le STIF et SNCF Mobilités procèdent à une estimation de la perte de recettes sur la base des ventes attendues pour les forfaits d'une durée égale ou supérieure à une semaine.

article 82 - Les recettes complémentaires

Les recettes complémentaires de SNCF Mobilités sont constituées notamment :

- des recettes liées à la concession de ses espaces commerciaux ou colonisation des espaces ;
- des recettes liées à la concession des espaces publicitaires de SNCF Mobilités, les commissions sur les ventes de produits annexes ;
- des indemnités forfaitaires versées par les voyageurs en situation de fraude ;
- des recettes des activités de transport effectuées dans le cadre de contrats ou de conventions avec des tiers (collectivités territoriales ou entreprises) en application ;
- des recettes d'interconnexion (cf. annexe VI-9) ;
- plus généralement de toutes recettes résultant de conventions dont l'objet est d'enrichir le service contractualisé par des prestations complémentaires personnalisées.

article 82-1 - Les recettes d'interconnexion

SNCF Mobilités et la RATP ont conclu le 24 mai 1983 une convention générale d'exploitation permettant de faire circuler indifféremment le matériel roulant de chaque entreprise sur le réseau de l'autre.

La RATP facture à SNCF Mobilités les charges qu'elle a engagées pour le compte de SNCF Mobilités (recettes d'interconnexion pour la RATP). Réciproquement SNCF Mobilités facture à la RATP les charges que celle-ci a engagées pour le compte de la RATP (charges d'interconnexion pour la RATP).

article 82-2 - Les versements aux activités TER et TET, au titre des titres Navigo en soudure

1/ Périmètre admis commercialement par SNCF Mobilités

La « soudure » correspond à la combinaison, sur un même trajet, hors LGV, sans obligation de rupture de charge à la gare située à la limite de la zone d'application des tarifs du STIF, de plusieurs titres de transport. Par dérogation au principe général d'interdiction de soudure, SNCF Mobilités accepte comme titre de transport sur les trains des réseaux TER, TET et Transilien la combinaison d'un titre Navigo et d'un abonnement de travail pour les parcours entre une gare située hors Ile-de-France et une gare en Ile-de-France dont l'extrémité en province est située à moins de 75 km de la gare tête de ligne parisienne ainsi que la combinaison d'un titre Navigo et d'un abonnement Forfait pour les parcours entre une gare située hors Ile-de-France et une gare en Ile-de-France.

Les titres Navigo « soudables » sont les forfaits Navigo Annuel, Navigo Mois ou Navigo Semaine couvrant la zone la plus périphérique, utilisables avec un abonnement de travail ou un forfait abonnement dont une des extrémités est la première gare après l'entrée en Ile-de-France et dont la durée est précisée dans les tableaux ci-dessous :

Un Navigo semaine peut être soudé avec	un abonnement de travail hebdomadaire, ou un forfait abonnement hebdomadaire, mensuel ou annuel.
Un Navigo mois peut être soudé avec	un abonnement de travail mensuel ou annuel, ou un forfait abonnement hebdomadaire, mensuel ou annuel.
Un Navigo annuel peut être soudé avec	un abonnement de travail mensuel ou annuel, ou un forfait abonnement hebdomadaire, mensuel ou annuel.

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

L'objectif est d'assurer une continuité dans les versements effectués sur les comptes des activités TER et TET au titre des Navigo vendus en soudure.

Pour l'activité TER de chaque région limitrophe de l'Ile-de-France, et l'activité TET, les montants versés sont forfaitaires tels que définis dans le tableau ci-dessous :

Picardie	3,032 M€ HT c.e. 1/9/2015
Centre	1,902 M€ HT c.e. 1/9/2015
Haute-Normandie	0,822 M€ HT c.e. 1/9/2015
Basse-Normandie	0,028 M€ HT c.e. 1/9/2015
Bourgogne	0,017 M€ HT c.e. 1/9/2015
TET	0,260 M€ HT c.e. 1/9/2015
Total	6,061 M€ HT c.e. 1/9/2015

Ces montants forfaitaires seront actualisés selon l'indexation annuelle prévue à l'article 92-1. Ils sont versés par Transilien aux activités TER/TET et sont couverts par la contribution forfaitaire C11 versée par le STIF à SNCF Mobilités.

Afin d'observer l'évolution des pratiques des voyageurs résidant dans les régions limitrophes, SNCF Mobilités fournira, chaque année un reporting au STIF sur le dénombrement des titres réputés en soudure. Ce reporting se fondera sur des estimations établies selon les principes suivants :

- les abonnements de travail pour une durée donnée (hebdomadaires / mensuels / annuels) avec une extrémité située en Île-de-France, correspondant à une gare limite Île-de-France, et l'autre extrémité correspondant à une gare non francilienne située à moins de 75 km de la gare tête de ligne parisienne, sont réputés soudés à un forfait Navigo « toutes zones » de même durée ;
- les forfaits abonnements pour une durée donnée (hebdomadaires / mensuels / annuels) avec une extrémité située en Île-de-France, correspondant à une gare limite Île-de-France, et l'autre extrémité hors Ile-de-France, sont réputés soudés à un forfait Navigo « toutes zones » de même durée ;
- les volumes d'unités sont exprimés en mensualités, en convenant qu'un Navigo annuel vaut 12 mensualités et un Navigo semaine vaut 0,2381 mensualités ;

La répartition des volumes entre transporteurs consiste à :

- Etape 1 : reconstituer l'OD (origine-destination) du trajet de bout en bout afin de calculer le nombre de voyages et de VK (voyageurs kilomètres)
Exemple : un AT mensuel Creil/Survilleiers + un Navigo toutes zones mensuel devient une OD Creil / Paris de 51 km qui génère 44,6 voyages soit 2 274,60 VK (dont 936,60 VK AT et 1338,00 VK Navigo)
- Etape 2 : appliquer le modèle de répartition FC12K pour affecter à chaque activité desservant l'OD sa part de trafic et de volume de Navigo en soudure.

Si, postérieurement, le STIF, les Régions limitrophes et SNCF Mobilités s'accordent sur le fait de traiter les transactions relatives aux Navigo en soudure dans le cadre d'une convention multipartite, la présente clause sera abrogée.

article 83 - Les contributions du STIF

article 83-1 - Principe général

Les contributions versées par le STIF à SNCF Mobilités au titre du présent contrat se décomposent en :

- une contribution « C1 » liée aux charges d'exploitation couvrant les obligations de service public décrites à l'article 83-2. Cette contribution est elle-même constituée de trois composantes :
 - o une contribution forfaitaire « C11 » couvrant les charges d'exploitation hors contribution à l'€/l'€ ;
 - o une contribution « C12 » payée à l'euro / l'euro couvrant les charges liées aux redevances et péages de SNCF Réseau et les impôts et taxes ;
 - o une contribution « C13 » couvrant l'écart entre les recettes directes prévisionnelles indexées selon les modalités prévues pour la contribution C11 et le montant des recettes directes prévisionnelles actualisé des décisions tarifaires du STIF ;
- une contribution pour le financement des investissements, appelée « C2 ».

article 83-2 - La contribution d'exploitation « C1 » relative aux obligations de service public

La contribution C1 contribue à couvrir l'ensemble des charges prévisionnelles d'exploitation encourues pour la mise en œuvre des obligations de service public contractuelles, figurant au compte d'exploitation prévisionnel.

1/ Le montant forfaitaire « C11 »

Le montant forfaitaire C11 est établi au moment de la signature du présent contrat, pour chaque année de son exécution, pour l'offre contractuelle décrite en annexe du contrat.

Le montant forfaitaire de C11, exprimé en millions d'euros HT constants s'établit à :

En M d'euros HT constants	2016	2017	2018	2019
Contribution C11	989,1	991,4	986,7	989,4

2/ Le montant « C12 »

Les charges de redevance, péages, impôts et taxes constituant la contribution C12 sont réglées par le STIF à SNCF Mobilités à l'euro/l'euro des coûts constatés se rapportant à l'exécution du service de chaque année du contrat et dans les conditions décrites à l'annexe VI-6.

a) Les redevances et péages

Les redevances d'infrastructure sont la contrepartie de l'octroi de l'utilisation de capacités d'infrastructure sur le réseau ferré national (article 1 du décret n°97-446 du 5/5/97). Il s'agit, à la date d'entrée en vigueur du présent contrat, des redevances suivantes :

- La redevance d'accès ;
- La redevance de réservation ;
- La redevance de circulation, y compris la RCE (Redevance Complémentaire d'Electricité) ;
- La redevance d'accès aux voies de services
- La redevance quai

Cette liste de redevances pourra évoluer le cas échéant en fonction des modifications du système de tarification d'utilisation du réseau. Les montants résultant des dispositifs d'incitation sont exclus des remboursements dus par le STIF. Le paiement de ces redevances confère le droit à SNCF Mobilités d'utiliser sur le réseau ferré national les capacités d'infrastructure attribuées par SNCF Réseau et d'y exploiter le service public régional de transport de voyageurs défini par la STIF. Le STIF s'oblige, en conséquence, à acquitter le coût réel des péages SNCF Réseau correspondant à la réalisation du service contractuel et dument justifié comme imputable à l'exécution de ce service. Seules les redevances identifiées par SNCF Réseau comme imputables à l'exécution du service sont donc remboursées, après vérification par les services du STIF, à SNCF Mobilités.

Une prévision est établie pour le niveau d'offre prévu pour chaque année n au 15 octobre de l'année n-1.

Cas particulier de la redevance d'accès : à la demande du ministre des finances, le dispositif décrit ci-après est mis en œuvre pour neutraliser le surcoût fiscal induit par la réforme de la tarification des redevances d'accès au réseau ferré national intervenue en 2009. SNCF Réseau facture mensuellement au STIF un douzième de la redevance d'accès. Ce montant est refacturé par le STIF à SNCF Mobilités. SNCF Mobilités s'engage à régler au STIF le montant correspondant au plus tard à la fin du mois concerné par la facture. Pour cela le STIF fait parvenir en courrier recommandé avec Accusé de Réception au plus tard 15 jours suivants la réception de la facture adressée par SNCF Réseau : CCF Lyon. SNCF – CCF, TSA 50810, 69908 LYON CEDEX 20. Une copie numérique de cette facture sera envoyée à Transilien simultanément pour le suivi de ce règlement.

b) Application CASSINI

Le STIF a développé une application afin d'automatiser et de simplifier la procédure des contrôles des péages. Cet outil se nomme CASSINI. SNCF Mobilités transmet les bases de données des péages, selon la procédure validée conjointement par le STIF et SNCF Mobilités. Les données sont attendues mensuellement, au plus tard le 15 du mois M+1 pour les données de RR du mois M, et au plus tard le 30 du mois M+1 pour les données du mois M pour les autres redevances (RC, RCE et RQ).

Sauf difficulté rencontrée par SNCF Mobilités ou SNCF Réseau, les données sont attendues exclusivement au format .csv, avec au minimum un fichier par redevance et par mois.

c) Les impôts et taxes

Les impôts et taxes que le STIF acquitte à l'euro l'euro sont :

- La contribution économique territoriale ;
- la taxe foncière ;
- le droit de sécurité relatif à l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), calculé sur les redevances facturées par SNCF Réseau à SNCF Mobilités au titre de l'exécution du service Transilien selon les dispositions de l'annexe VI-6;
- l'IFER.

A titre indicatif, le montant prévisionnel de C12, exprimé en euros constants, s'établit à :

En M d'euros HT constants	2016	2017	2018	2019
Montant prévisionnel C12 relative aux péages, impôts et taxes	883,2	881,4	880,3	880,3

3/ Le montant « C13 »

Le montant C13 est nul à la signature du présent contrat. Ses modalités de calcul sont décrites à l'article 81-3.

article 83-3 - La contribution « C2 » au financement des investissements

Le STIF participe au financement des investissements prévus au Programme d'Investissements défini à l'article 75.

La contribution C2 se décompose comme suit :

- La contribution C21

La contribution C21 couvre les charges de capital relatives au matériel roulant en service à la date des présentes et régi par les conventions de financement du 3 mai 2012 entre SNCF Mobilités et le STIF (les « Conventions de Financement ») reprises pour mémoire en annexe VI-13 et VI-14. Le matériel roulant concerné par les Conventions de Financement y est identifié spécifiquement.

La contribution C21 est fixée sur la période 2016-2019 pour les matériels en service au 31/12/2014 (« C21 socle »).

Cette contribution socle sera ajustée en fonction des mises en service réelles de matériels roulants neufs régis par la Convention de Financement en annexe VI-14 relative au matériel roulant éligible, à compter du 1^{er} janvier de l'année suivant l'année de mise en service dudit matériel roulant. *Ainsi des mises en service de matériels roulants neufs en 2015 impacteront la contribution C21 à partir du 1^{er} janvier 2016.*

Cet « ajustement de C21 » est estimé de manière prévisionnelle dans le tableau ci-dessous.

- La contribution C22

La contribution C22 couvre l'ensemble des autres immobilisations affectées comptablement à l'activité Transilien. Cette contribution C22 est forfaitaire.

Elle couvre pour le volet Matériel Roulant les charges de capital :

- o induites par les investissements de révision et de rénovation réalisés à partir du 31/12/2014 relatifs à du matériel roulant régi par les Conventions de Financement reprises en annexe VI-13 et VI-14.
- o constatées entre la date de mise en service du matériel roulant et le 1^{er} janvier de l'année suivant la mise en service.

Le montant de la contribution C2 exprimé en millions d'euros HT courants s'établit à :

En M d'euros HT courants	2016	2017	2018	2019
Contribution C2	348,2	365,3	369,3	369,2
C21 « socle » matériel roulant identifié dans les « conventions de financement » du 3 mai 2012 - biens en service au 31/12/2014	229,9	213,9	197,6	182,4
Complément prévisionnel de C21 lié aux mises en service ultérieures au 31/12/2014	10,1	9,8	9,6	9,3
C22 autres immobilisations	108,3	141,6	162,1	177,5

Ces montants ne font pas l'objet d'indexation. Les modalités de paiement et d'ajustement des montants de la C21 en fonction des mises en service constatées figurent aux articles 91-4 (Règlement des acomptes mensuels de la contribution C2) et 92-4 (Règlement de la facture annuelle) du présent contrat.

En application de la jurisprudence du Conseil d'Etat, la contribution C2 n'entre pas dans le calcul de la CVAE refacturée au STIF.

A titre indicatif, le montant total des contributions du STIF est repris dans le tableau ci-dessous :

En M d'euros HT	2016	2017	2018	2019
Total des contributions du STIF	2 220,5	2 238,2	2 236,3	2 238,9

Chapitre II - ADAPTATIONS DE LA RÉMUNÉRATION LIÉES À L'EXÉCUTION DU SERVICE CONTRACTUALISÉ

article 84 - Modification significative du service contractualisé

article 84-1 - Principe général

Les modifications du service contractualisé visées en annexe I-A-9 (complément ou suppression) décidées par le STIF au cours du contrat dans les conditions prévues au présent contrat donnent lieu à un ajustement des contributions du STIF. Cet ajustement est fondé sur la variation marginale des coûts de production induits par la modification de l'offre contractuelle.

Le cas échéant, une évaluation forfaitaire de la variation de recettes directes attendue est établie conjointement par le STIF et SNCF Mobilités.

Un avenant prend en compte les conséquences sur les contributions du STIF et sur les objectifs de recettes directes de ces modifications significatives de l'offre contractuelle.

article 84-2 - Ajustement des contributions

Une modification de l'offre contractuelle induit une variation marginale des coûts de production. Le montant de cette variation, noté V_{ChExpl} , est calculé sur la base d'un devis dont le modèle est défini conjointement. En outre, le STIF et SNCF Mobilités établissent conjointement une évaluation forfaitaire de la variation attendue, suite à la modification de l'offre contractuelle, des recettes directes, notée V_{RD} et, si cette modification a un impact sur les charges liées aux investissements, le montant de la variation des dites charges, notée V_{ChInv} .

Les montants de la contribution C11, celui de l'objectif de recettes directes et, le cas échéant, celui de la contribution C2 sont ajustés selon les formules suivantes, pour l'année n :

$$C11n' = C11n + V_{ChExpl} - V_{RD}$$

$$ORDn' = ORDn + V_{RD}$$

$$C2n' = C2n + V_{ChInv}$$

Les nouvelles contributions C11n' et C2n' ainsi déterminées se substituent alors contractuellement aux C11n0 et C2n0 pour la détermination, d'une part des acomptes définis à l'article 91 et, d'autre part des contributions calculées dans le cadre de la facturation annuelle dont les mécanismes sont décrits à l'article 92.

article 85 - Création d'un titre ou modification significative des conditions d'utilisation d'un titre existant

Pour toute décision du STIF de création de nouveaux titres non prévus explicitement dans l'annexe IV-A-1 ou de modification importante des conditions d'utilisation d'un titre existant, un avenant prendra en compte, en cas d'impact significatif, les conséquences de ces décisions, notamment sur les dépenses ou économies supplémentaires éventuelles.

article 86 - Les mesures tarifaires en cas d'alerte à la pollution

Les jours où la gratuité s'impose aux transports publics sur une partie de l'Ile-de-France, en application des dispositions de l'article L223-2 du code de l'environnement et des arrêtés pris pour son application, l'accès gratuit à l'ensemble des réseaux de SNCF Mobilités est accordé aux voyageurs occasionnels.

Le STIF et SNCF Mobilités se sont accordés sur l'impact d'une telle décision sur l'équilibre économique du contrat : pour chaque jour concerné, l'objectif de recettes de l'année en cours est ajusté à la baisse d'un montant forfaitaire fixé conjointement au préalable par SNCF Mobilités et le STIF, la contribution C11 de l'année en cours étant simultanément ajustée à la hausse d'un montant de valeur identique.

La valeur du dit montant forfaitaire est déterminée par application de la méthode de calcul détaillée à l'annexe VI-7, elle varie selon le type de jour en distinguant les 6 catégories de jours suivantes :

- JOHV, jours ouvrés hors période de vacances scolaires,
- SaHV, samedis hors période de vacances scolaires,
- DiHV, dimanches et jours fériés hors période de vacances scolaires,
- JOV, jours ouvrés en période de vacances scolaires,
- SaV, samedis en période de vacances scolaires,
- DiV, dimanches et jours fériés en période de vacances scolaires,

Les dépenses supplémentaires (renforcements des services et dépenses exceptionnelles de communication) font l'objet d'un devis proposé au STIF qui, après accord préalable à la mise en œuvre opérationnelle, en assure le remboursement. Cette mise en œuvre opérationnelle ne pourra intervenir que si l'accord est communiqué à SNCF Mobilités avant 18h la veille.

Si la durée d'une alerte à la pollution est supérieure à cinq jours consécutifs, le STIF et SNCF Mobilités procèdent à une analyse ad hoc pour établir si la préservation de l'équilibre financier du contrat nécessite, au-delà de l'application des dispositions décrites aux alinéas précédents du présent article, des mesures complémentaires en raison de l'effet de la gratuité sur les comportements de mobilité et d'achat des abonnés

article 87 - Les autres mesures de gratuité partielle ou totale

Pour les autres cas où une mesure de gratuité totale ou partielle doit être appliquée à l'offre contractuelle, à la demande du STIF, les modalités de calcul sont les mêmes que celles en cas d'alerte à la pollution.

En cas de mesures limitées à certaines lignes, SNCF Mobilités précise au STIF, pour accord et avant application de la mesure, les modalités de calcul et les estimations des pertes de recettes correspondantes.

article 88 - Mesures commerciales et ristournes

article 88-1 - Ventes en grand nombre à des intermédiaires

En cas de vente en grand nombre à des intermédiaires dont la fonction est de revendre ces titres aux voyageurs, SNCF Mobilités peut leur accorder des ristournes commerciales destinées à rétribuer le service de ces intermédiaires. Ces titres figureront au tarif public pour le calcul des recettes présentées au STIF dans le cadre de la facture annuelle. Le STIF est tenu informé de ces ristournes.

article 88-2 - Mesures commerciales ponctuelles

Le STIF ou SNCF Mobilités peuvent décider de mesures commerciales ponctuelles à destination des voyageurs, telles que des ristournes sur le prix des titres ou le remboursement de tout ou partie des titres acquittés.

L'insuffisance de recettes directes qui en résulte est à la charge du décideur. D'un commun accord, les parties peuvent décider toutefois d'en partager la responsabilité et donc la charge.

Le montant de l'insuffisance de recettes directes est estimé conjointement et fait l'objet d'un accord préalable entre les parties.

article 89 - Remboursement des voyageurs en cas de situation inacceptable

Sauf cas de force majeure et en dehors de toutes situations de grèves ayant fait l'objet d'un remboursement au titre des dispositions de l'article 14, SNCF Mobilités s'engage à rembourser les voyageurs lorsque le niveau d'offre offert sur ces lignes se trouve notablement réduit pendant des durées exceptionnellement longues.

Le Président du STIF et le Président de SNCF Mobilités s'accordent sur le fait qu'une situation est considérée comme inacceptable. SNCF Mobilités et le STIF s'accordent alors sur la réutilisation des pénalités afférentes à ces situations et SNCF Mobilités procède au remboursement des voyageurs possédant un abonnement mensuel ou annuel.

Ce remboursement est limité à la valeur d'un demi-abonnement mensuel par abonné et par année civile.

Chapitre III - MODALITÉS DE FACTURATION ET DE RÈGLEMENT

Dans l'hypothèse d'un changement de réglementation applicable au STIF impactant les modalités de facturation et de règlement (système EDI), le STIF et SNCF Mobilités définiront conjointement les évolutions à apporter aux dispositions contractuelles du présent contrat.

article 90 - Factures prévisionnelles

Le STIF et SNCF Mobilités partagent en amont de la constitution des factures prévisionnelles leurs prévisions de valeur pour le K11 et pour le Tn de l'année en cours et de l'année suivante.

SNCF Mobilités fournit au STIF trois prévisions détaillées de la facture relative à l'année n :

- une première prévision avant le 10 juin ;
- une seconde prévision avant le 30 septembre ;
- une dernière prévision avant le 10 décembre de l'année n.

Chacune de ces prévisions est accompagnée :

- d'une note explicitant pour chaque poste les hypothèses retenues ;
- d'une prévision pour l'année n des montants d'impôts et taxes couverts par la contribution C12 ;
- des prévisions d'indexation annuelle de la contribution C11 prévue à l'article 92-1 qui pourront faire l'objet d'un échange préalable avec le STIF
- des prévisions de hausse tarifaire telle que définie à l'annexe VI-10 qui pourront faire l'objet d'un échange préalable avec le STIF
- de la prévision fournie par le STIF à SNCF Mobilités sur les Ventes Globales Ile-de-France et sur la clé moyenne de répartition des Recettes pour SNCF Mobilités

Les prévisions de septembre et de décembre sont accompagnées, dès lors que l'année n+1 est couverte par le présent contrat :

- des principales hypothèses relatives à la facture annuelle pour l'année n+1 ;
- d'une prévision pour l'année n+1 des montants d'impôts et taxes couverts par la contribution C12.

article 91 - Règlement des acomptes mensuels

Les acomptes mensuels sont établis sur la base du montant de la contribution C11 en euros constants figurant à l'annexe VI-5 et des contributions en euros courants C12, C13 et C2 définies aux articles respectivement 83-2 2/, 83-2 3/ et 83-3. Ils sont versés mensuellement, sur la base d'échéanciers semestriels. Les acomptes du second semestre sont calculés en déduisant le montant des acomptes versés au premier semestre.

Si, à la clôture des comptes de l'année n-1, les recettes directes réelles sont supérieures (ou inférieures) aux objectifs de recettes directes, l'écart ainsi constaté est intégré dans la base de calcul des acomptes de la contribution C11 dus par le STIF au titre du second semestre de l'année n.

Les acomptes des mois de novembre et décembre de l'année n sont corrigés, pour tenir compte des hypothèses partagées entre le STIF et SNCF Mobilités en matière de :

- Prévision du coefficient K11 d'indexation de la contribution C11 (tel que définis à l'article 92-1) pour l'année n,
- Hausse tarifaire décidée au Conseil du STIF pour l'année n pour le périmètre du présent contrat,
- Prévisions de l'écart entre les prévisions de recettes directes pour SNCF Mobilités et l'objectif de recettes directes pour SNCF Mobilités pour l'année n, ainsi que l'estimation de la contribution C13 associée,
- L'impact des avenants en vigueur,
- L'ajustement sur contribution C11 en lien avec l'ajustement de l'objectif tel que défini dans l'article 84-2,
- La prévision de recettes directes pour les mesures tarifaires d'alerte à la pollution et de gratuité sur les journées validées,
- La prévision de Bonus-Malus et pénalités (prévision établie en fonction du dernier reporting trimestriel connu à fin septembre).

L'impact des décisions prises par le STIF mais non encore traduites par avenant dans les stipulations du présent contrat ne peut être intégré dans le calcul des acomptes dus par le STIF.

Le STIF transmet à SNCF Mobilités un échéancier des versements mensuels de l'année n, le 15 du mois de décembre n-1, le 15 du mois de juin n et le 10 du mois d'octobre n. Lorsque les dates de versement prévues ci-après se trouvent être un jour non ouvré, les versements correspondants sont effectués le dernier jour ouvré qui précède.

SNCF Mobilités transmet, par courrier recommandé avec accusé de réception, au STIF la facture d'acompte correspondante au moins 10 jours ouvrés avant la date d'échéance, la date figurant sur l'accusé de réception faisant foi. En cas de non-respect du calendrier des versements mensuels des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de facturation. Tout retard dans la transmission de la facture par SNCF Mobilités décale d'autant la date limite de versement par le STIF.

Les contributions du STIF sont versées par le STIF selon les modalités définies aux articles 91-1 et suivants.

article 91-1 - Règlement des acomptes mensuels des contributions « C11 »

Les acomptes pour la contribution C11 sont versés mensuellement par le STIF le 24 de chaque mois, sur la base des montants C11n0 prévus à l'annexe VI-5, actualisés par application de la formule suivante :

$$C11n = C11n0 * I_n / I_0$$

Pour les acomptes du premier semestre de l'année n :

Pour n = 2016 et n = 2017 : $I_n / I_0 = ([INF\ n]) / 100$

Avec [INF n] = indice, en base 100 en 2015, annuel prévisionnel des prix à la consommation hors tabac de l'année n retenu dans les hypothèses économiques de la loi de finances de l'année n, après prise en compte, pour l'année 2017, de la reprévision de la moyenne prévisionnelle de l'inflation de l'année n-1 (2016), en base 100 en 2015.

Pour n > 2017 : $I_n / I_0 = [K11\ n-2] * ([INF\ n]) / [R\ n-2]$

Avec :

[K11 n-2] = indice, en base 100 en 2015, d'indexation de la contribution C11 (tel que défini à l'article 92-1 de l'année n-2

[R n-2] = indice, en base 100 en 2015, annuel réel des prix à la consommation hors tabac (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641266) de l'année n-2

[INF n] = indice, en base 100 en 2015, annuel prévisionnel des prix à la consommation hors tabac de l'année n retenu dans les hypothèses économiques de la loi de finances de l'année n, après prise en compte de la reprévision de la moyenne prévisionnelle de l'inflation de l'année n-1, en base 100 en 2015.

Pour les acomptes du second semestre de l'année n :

Pour n = 2016 : $I_n / I_0 = ([INF\ n]) / 100$

Pour n > 2016 : $I_n / I_0 = [K11\ n-1] * ([INF\ n]) / [R\ n-1]$

Avec :

[K11 n-1] = indice, en base 100 en 2015, d'indexation de la contribution C11 (tel que défini à l'article 92-1) de l'année n-1

[R n-1] = indice, en base 100 en 2015, annuel réel des prix à la consommation hors tabac (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641266) de l'année n-1.

article 91-2 - Règlement des acomptes mensuels des contributions « C12 »

Les acomptes pour la contribution C12 sont versés mensuellement par le STIF le 24 de chaque mois, sur la base des montants C12n exprimés en euros courants.

Le niveau de contribution C12n correspond au montant en euros courants de la contribution C12 estimé pour l'année n par SNCF Mobilités et transmise au STIF :

- avant le 30 septembre de l'année n-1, dans le cadre de la prévision de facture n pour la part impôts et taxes de la contribution C12 ;
- avant le 15 octobre de l'année n-1 pour la part des péages de la contribution C12.

Cas spécifique des acomptes relatifs à la redevance de réservation

SNCF Mobilités facturera au STIF une estimation de l'acompte à verser au titre de l'année N par SNCF Mobilités à SNCF Réseau au titre de la redevance de réservation. Cette estimation s'appuiera sur le montant définitif de la redevance de réservation de l'année précédente, et sur l'évolution prévisionnelle en volume de l'offre contractuelle.

Cet acompte est réglé par le STIF au plus tard le 1^{er} décembre de l'année N-1, sous réserve que SNCF Mobilités ait adressé la facture correspondante au STIF au plus tard le 31 octobre de l'année N-1. Dans ce cas, si le règlement du STIF intervient postérieurement à la date de paiement de SNCF Mobilités à SNCF Réseau, le STIF supporte le coût de trésorerie induit sur la base du taux EONIA en vigueur à la date de paiement de SNCF Mobilités.

Le montant de l'acompte de la redevance de réservation payé par le STIF au titre de l'année N est exclu de la base de calcul des acomptes de la contribution C12 de l'année N.

article 91-3 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution « C13 »

Les acomptes pour la contribution C13 mentionnée à l'article 83-1 - et déterminée selon les modalités définies à l'article 83-2 3/, sont versés mensuellement par le STIF, le 24 de chaque mois.

Pour 2016, aucun acompte n'est versé.

1/ Pour les acomptes du premier semestre de l'année n :

Pour $n = 2017$: $C13n = [RD\ n] * ([INF\ n] / 100 - [T\ n-1 / T\ 01/01/2015])$

Avec :

- o $[RD\ n]$ = montant de Recettes Directes figurant à l'article 81-2 pour l'année n
- o $[T\ n-1 / T\ 01/01/2015]$: moyenne des tarifs nominaux de l'année n-1 rapportée aux tarifs nominaux exprimés en valeur au 1^{er} janvier 2015, en base 100, conformément à l'annexe VI-10

Pour $n > 2017$: $C13n = [RD\ n] * ([K11\ n-2] * [INF\ n] / [R\ n-2] - [T\ n-1 / T\ 01/01/2016])$

Avec $[RD\ n]$ = montant de Recettes Directes figurant à l'article 81-2 pour l'année n

2/ Pour les acomptes du second semestre de l'année n :

Pour $n > 2016$: $C13n = [RD\ n] * ([K11\ n-1] * [INF\ n] / [R\ n-1] - [T\ n / T\ 01/01/2016])$

Avec $[T\ n / T\ 01/01/2016]$: moyenne des tarifs nominaux de l'année n rapportée aux tarifs nominaux exprimés en valeur au 1^{er} septembre 2015, en base 100, conformément à l'annexe VI-10.

article 91-4 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution « C2 »

Les acomptes pour les contributions C21 et C22 sont versés le 8 de chaque mois sur la base des montants C21n et C22n exprimés en euros courants.

Le niveau de contribution C21 figurant à l'article 83-3 est ajusté au 1er avril de chaque année pour tenir compte des mises en service des matériels roulants intervenus au cours de l'année précédente, conformément aux dispositions de l'article 92-3.

article 92 - La facture annuelle

article 92-1 - Indexation annuelle de la contribution C11

Pour le calcul de l'indexation annuelle, les indices sont arrêtés avec 5 décimales (sous le format 1,xxxxx).

Chaque année, la contribution C11 versée est déterminée sur la base des montants C11n0 prévus à l'article 83-2 2/, actualisés par application de la formule suivante :

$$C11n = C11n0 * K11n$$

$$\text{Où } K11n = 0,65 * S_n/S_o + 0,06 * E_n/E_o + 0,25 * D_n/D_o + 0,04 * Fsd3n/Fsd3o$$

Avec :

S : indice trimestriel des salaires mensuel transport (www.indices.insee.fr ; identifiant : 01567433)

E : indice mensuel Electricité (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0638575)

D : indice mensuel Services (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641257)

FSD 3 : indice mensuel des frais et services divers 3 (www.lemoniteur.fr ; identifiant : FSD3)

Pour les indices S : So = moyenne arithmétique du 4^{ème} trimestre de l'année 2014 et des 3 premiers trimestres de l'année 2015, et Sn = moyenne arithmétique du 4^{ème} trimestre de l'année n-1 et des 3 premiers trimestres de l'année n.

Pour les indices I = C, E, D ou Fsd3 : Io = moyenne arithmétique sur 12 mois d'octobre 2014 à septembre 2015, et In = moyenne arithmétique sur 12 mois d'octobre de l'année n-1 à septembre de l'année n.

Dans le cas où un des indices ci-dessus venait à ne plus être publié, le STIF et SNCF Mobilités se rapprochent pour déterminer l'indice de remplacement, sur la base des recommandations éventuelles de l'INSEE. Le raccordement entre l'ancien et le nouvel indice est réalisé en utilisant la dernière valeur publiée de l'indice supprimé (et la valeur de l'indice de remplacement correspondant au mois / trimestre concerné).

Sauf indication contraire, le coefficient d'indexation K11 est également utilisé pour indexer les montants unitaires exprimés en € 2015 indiqués dans le présent contrat.

article 92-2 - Facturation de la contribution annuelle C12

Les charges de redevances, péages, impôts et taxes constituant la contribution C12 sont facturées par SNCF Mobilités selon les modalités prévues à l'article 83-2 2/. SNCF Mobilités produit des justificatifs prévus dans l'annexe VI-6.

article 92-3 - Facturation de la contribution annuelle C2

L'ajustement de C21 prévu à l'article 83-3 est valorisé sur la base du plan d'amortissement des matériels mis en service communiqué au plus tard le 31 janvier de l'année suivant leur année de mise en service.

Les contributions C21 « socle » et C22 prévues à l'article 83-3 sont fixes et forfaitaires.

article 92-4 - Règlement de la facture annuelle

Au 31 mars de l'année n+1 au plus tard, SNCF Mobilités transmet une facture récapitulative faisant apparaître pour l'ensemble des éléments constituant la contribution définitive du STIF après actualisation dans les conditions prévues à l'article 92-1, les éléments suivants :

- les composantes de la contribution relative aux charges relevant des OSP :
 - o la contribution « C11 » le cas échéant modifiée pour tenir compte des évolutions d'offre ;
 - o la contribution « C12 » ;
 - o la contribution « C13 » ;
- la contribution relative au financement des investissements « C2 » ;
- les incitations financières (bonus/malus, intéressements) ;
- incitation à la réalisation des investissements prévue à l'article 93
- les autres rémunérations éventuelles dont, le partage des risques sur les recettes directes définies à l'article 81 si les recettes directes sont inférieures à l'objectif de l'année n

SNCF Mobilités établit également un avoir correspondant :

- aux éventuelles pénalités liées à l'exécution du service définies par le présent contrat ;
- au partage défini à l'article 81 si les recettes directes sont supérieures à l'objectif de l'année n.

La facture annuelle établie par SNCF Mobilités reprend :

- le montant de la facture annuelle ;
- le montant des acomptes versés ;
- le solde à payer (avec le cas échéant les avoirs), au titre de l'année n. Ce solde de l'année n est calculé par différence entre le montant total des acomptes mensuels versés par le STIF d'une part, et le montant définitif de la facture annuelle d'autre part.

A l'issue des travaux de vérification réalisés par le STIF, ce dernier peut contester le montant du solde à payer facturé par SNCF Mobilités au titre de l'année n. Dans ce cas, le STIF informe SNCF Mobilités par courrier, dans les meilleurs délais et sous 6 semaines à compter de la réception de la facture annuelle, de son désaccord et du montant de la contribution issue des travaux de vérification à verser par le STIF au titre de l'année n, en détaillant les modalités de calcul des retraitements réalisés

Dans l'hypothèse où le montant total des acomptes mensuels versés par le STIF est inférieur au montant de la contribution issue des travaux de vérification à verser par le STIF, le STIF règle le solde à SNCF Mobilités au plus tard dans les 45 jours suivants la réception par le STIF de la facture annuelle.

Dans l'hypothèse inverse, le STIF émet un titre de recette au plus tard dans les 90 jours suivant la réception par le STIF de la facture annuelle. Ce titre de recette pourra, à la discrétion du STIF, faire l'objet d'une retenue sur le montant de l'acompte de la contribution C1 à verser par le STIF au titre du mois de juillet N+1, déduction faite des remboursements opérés par SNCF Mobilités dans l'intervalle.

En cas de désaccord sur les retraitements réalisés, SNCF Mobilités pourra, et sans que cela soit un préalable à toute action contentieuse, déclencher la procédure de conciliation prévue à l'article 113. La mise en œuvre de la procédure de conciliation ne fait pas obstacle à l'application des dispositions prévues par les alinéas précédents. Le cas échéant, le STIF règlera des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard de versement et du taux EONIA connu à la date de facturation.

En cas de non-respect du calendrier de versement des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de la facturation.

Les factures seront accompagnées des pièces justificatives suivantes :

- le tableau de bord mensuel cumulé sur l'année défini à l'article 103-3 ;
- un détail du calcul des indices d'actualisation des rémunérations ;
- le calcul détaillé des bonifications et pénalités ;
- les justificatifs de paiements des Impôts et Taxes conformément à l'annexe VI-6 ;
- le calcul du partage des recettes directes ;
- le détail des péages identifiés par SNCF Réseau comme relevant de l'activité Transilien et facturés par SNCF Réseau à SNCF Mobilités pour l'exécution du service de référence décrit au Titre II ;
- le compte-rendu financier de l'exploitant intégré au rapport annuel tel que décrit à l'article 103.

Toutes les annexes à la facture annuelle sont formellement validées par SNCF Mobilités.

article 93 - Incitation à la réalisation des investissements

article 93-1 - Volet modernisation

Chaque année n, si le montant des investissements réalisés cumulés depuis le début du contrat sur le volet modernisation tel que défini en annexe V-1 net des subventions et donc financés sur fonds propres de SNCF Mobilités, est inférieur au montant cumulé contractuel défini à l'article 77, la contribution versée par le STIF au titre de l'année n est corrigée à la baisse ou la hausse de sorte que le cumul des retenues réalisées depuis le début du contrat au titre de l'incitation à la réalisation des investissements soit égal au montant du retard cumulé constaté en fin d'année n.

En revanche, si le montant des investissements cumulés réalisés par SNCF Mobilités depuis le début du contrat sur le volet modernisation net des subventions, est supérieur au montant cumulé contractuel défini à l'article 77, la contribution versée par le STIF au titre de l'année n est corrigée de sorte que le cumul des retenues réalisées au titre de l'incitation à la réalisation des investissements depuis le début du contrat soit au plus égal à zéro.

Pour les investissements réalisés par SNCF Mobilités liés à des opérations sous maîtrise d'ouvrage STIF, les éventuels retards constatés sur ces investissements, sous réserve que la SNCF démontre que ces retards sont entièrement et exclusivement imputables aux décisions du STIF sur le périmètre des opérations relevant de sa maîtrise d'ouvrage, sont exonérés des dispositions du présent article.

article 93-2 - Volet CPER, CPJ, CPRD

Chaque année n, si le montant des investissements réalisés dans le cadre des projets CPER, CPJ, CPRD (hors avance EOLE) net des subventions et donc financés sur fonds propres de SNCF Mobilités, en cumul depuis le début du contrat, net des subventions, est inférieur au montant cumulé contractuel prévu au PQI (hors avance EOLE) décrit à l'annexe V-1-1, la contribution C22 versée par le STIF au titre de l'année n est corrigée à la baisse pour tenir compte des dotations aux amortissements non générées et des économies de charges de capital induites par le décalage d'exécution du programme d'investissements CPER, CPJ, CPRD selon des modalités de calcul identiques à celles du compte financier prévisionnel.

TITRE VII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT

Chapitre I - CLAUSES SOCIALES ET ENVIRONNEMENTALES

article 94 - Introduction

Dans un contexte où la mobilité durable suscite des attentes de plus en plus fortes de la part des voyageurs, SNCF Mobilités a l'ambition de proposer des offres de transport adaptées au plus grand nombre, articulées autour du chaînon central qu'est le train dans le respect des meilleurs standards en matière de responsabilité sociale et environnementale, en contribuant activement à la cohésion et au dynamisme du territoire francilien.

Cette ambition traduit un engagement fort, porté par le directeur général de SNCF Transilien ainsi que par l'ensemble des dirigeants de l'activité.

article 95 - Bilan social et environnemental, engagement de SNCF Transilien

SNCF Transilien identifiera un Responsable RSE pour piloter la politique générale RSE et les plans d'actions afférents, et remettra chaque année au STIF un document présentant le bilan des actions engagées dans les domaines environnementaux et sociaux développés ci-après. Il sera présenté chaque année à la Commission Démocratisation du STIF.

article 96 - Politique de réduction de l'empreinte environnementale

Au-delà des bénéfices écologiques associés au développement des transports en commun tels que la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des pollutions locales, SNCF Transilien s'engage à développer une politique active en matière de recherche permanente de plus de sobriété énergétique

Cette thématique concerne l'ensemble des métiers de SNCF Mobilités : l'exploitation des lignes de trains, RER et tramway mais également la gestion du patrimoine immobilier. SNCF Mobilités utilise en Ile de France l'énergie électrique comme source quasi unique d'énergie de traction. L'enjeu pour SNCF Mobilités est donc davantage dans la recherche d'une efficacité et d'une sobriété énergétique.

L'équipement progressif des rames avec des compteurs embarqués, prévu sur le contrat, va permettre de mesurer les consommations énergétiques et d'engager, sur cette base, les actions complémentaires d'amélioration. SNCF Mobilités étudiera par ailleurs sur le périmètre du contrat la possibilité technique et financière du déploiement d'un module d'aide à la conduite économe en énergie.

En matière d'énergie des bâtiments, suite à l'expérimentation menée à la gare de Villeneuve Saint George, SNCF Mobilités remplacera de manière progressive son parc lumineux par la technologie LED. Le recours à des horloges astronomiques permettant de caler l'éclairage sur la luminosité extérieure sera également systématiquement recherché.

SNCF Mobilités s'engage à présenter au STIF le plan d'actions qui sera élaboré et qui devra aboutir à réduire la consommation énergétique globale de l'activité.

1) L'écoconception des gares

L'écoconception consiste à réduire globalement le coût écologique d'un projet en tenant compte à la fois de sa phase de construction, de sa maintenance ultérieure et du traitement des matériaux en fin de vie. SNCF s'engage à proposer aux maîtres d'ouvrage des projets gares, dès la phase de conception, des solutions sur quatre thématiques : les toitures végétalisées, la récupération des eaux de pluie, le choix des matériaux et le photovoltaïque / le solaire thermique.

2) Le recyclage et le démantèlement du matériel

SNCF Mobilités s'engage à conduire de manière responsable les opérations de démantèlement du matériel Transilien, notamment durant les phases de désamiantage et de dépollution.

3) Le management environnemental

SNCF Mobilités est actuellement certifié ISO 14001 pour ses cinq technicentres.

Afin d'encourager SNCF Transilien d'une part à conserver cette certification alors que les normes ISO 14001 vont évoluer, et d'autre part à faire certifier les nouveaux ateliers, un bonus annuel de 10k€ sera versé pour chaque atelier certifié une fois les normes modifiées. Un malus de 10k€ sera appliqué en cas de perte de la certification.

Pour les établissements voyageurs, SNCF Mobilités s'engage à améliorer le tri sélectif en collaboration avec les collectivités locales, les consommations énergétiques, la maîtrise de la végétation et à tendre vers la mise en place de systèmes globaux de management environnemental.

4) La maîtrise de la végétation et de la biodiversité

SNCF Mobilités vise à réduire et à arrêter totalement d'ici la fin du contrat en 2019 – l'horizon fixé par la loi Labbé est 2020 - l'utilisation des produits phytosanitaires en gares et à opter pour une gestion différenciée de ses espaces verts (prairies fleuries par exemple). SNCF conduira une action de communication auprès des clients et des agents, pour les sensibiliser aux conséquences de l'arrêt de l'utilisation des produits phytosanitaires, qui va se traduire par la présence d'une végétation plus abondante et plus visible.

article 97 - Santé des voyageurs et des riverains

Dans le domaine de la santé, SNCF Mobilités s'engage à mener des actions pour améliorer la qualité de l'air sur l'ensemble du réseau de transport, à lutter contre le bruit et à se montrer vigilante vis-à-vis de risques émergents ou encore mal évalués, comme ceux des champs électromagnétiques.

1) la qualité de l'air

Le renouvellement du matériel roulant permet de réduire les émissions polluantes dans l'environnement extérieur et souterrain. SNCF Mobilités s'engage à mesurer et assurer une surveillance de la qualité de l'air dans ses gares souterraines et à rendre les données publiques. En complément du renouvellement du matériel roulant qui permet de réduire les émissions de particules, elle établira un plan d'actions, intégrant des investissements de modernisation des matériels roulants et des systèmes de ventilation des gares souterraines en coordination avec SNCF Réseau afin de réduire significativement l'exposition des salariés et usagers. En cas d'évolution des recommandations ou prescriptions émanant de l'Agence Nationale de Sécurité Sanitaire (ANSES), SNCF Mobilités s'engage à renforcer son plan d'actions pour satisfaire les exigences de l'ANSES. Elle remet tous les ans au STIF une note de synthèse sur l'évolution de la qualité de l'air dans ses gares souterraines et sur les actions mises en place pour son amélioration.

2) Le bruit

La réduction des points noirs bruit est un enjeu de SNCF Réseau qui y travaille depuis de longues années. SNCF Mobilités de son côté est attentif à l'optimisation du couple information voyageurs-sonorisation et à la gêne potentielle des riverains. Pour cela, SNCF Mobilités a mis en place une gestion attentive des plaintes afin de solutionner les nuisances ressenties et exprimées. SNCF Mobilités agit également sur le matériel roulant, en généralisant par exemple l'utilisation de semelles en matériau composite, afin de réduire les nuisances générées par son utilisation.

3) champs électromagnétiques

Dans le cadre du déploiement de la 3G/4G, des règles seront définies avec les opérateurs pour réduire au maximum l'exposition des voyageurs dans chaque gare. SNCF Mobilités s'engage à mettre en œuvre progressivement des mesures de champs électromagnétiques de ses gares équipées et à communiquer l'ensemble des résultats au STIF via une note de synthèse sur les résultats de ces mesures.

article 98 - Contribuer à la cohésion sociale et au dynamisme des territoires

Acteur majeur de la région Île-de-France, SNCF Mobilités endosse un rôle important dans le développement des territoires. En optimisant dans la durée les retombées économiques et sociétales de ses activités, SNCF Mobilités accompagne le développement du tissu économique local et inscrit son action au service de l'intérêt public : aide à l'insertion, achats solidaires, lutte contre l'exclusion, SNCF Mobilités multiplie les initiatives pour créer du lien.

1) Chantiers d'insertion

Afin d'agir pour les personnes en fragilité, SNCF Mobilités aura recours, pour certains de ses besoins en travaux de second œuvre, à des chantiers d'insertion pour accélérer le parcours d'insertion des personnes éloignées de l'emploi, en alliant production, formation et accompagnement spécifique. Les chantiers d'insertion ont pour objectif de permettre l'insertion sociale et professionnelle des personnes en parcours, tout en réalisant des actions d'utilité sociale et/ou durable au service des territoires et des acteurs locaux, dans une démarche partenariale.

2) Interventions en milieu scolaire

SNCF Mobilités continuera de réaliser des interventions en milieu scolaire (IMS). Accomplies par des agents volontaires qui se déplacent dans les classes, elles permettront de sensibiliser les plus jeunes – primaire et collège, notamment – à la sécurité dans les trains, aux abords des gares et de manière générale à la citoyenneté (bons gestes et comportements à avoir dans les trains et sur les quais).

3) Politique d'achats durables

SNCF Mobilités s'engage dans sa politique d'achat à ne pas accepter d'offre anormalement basse et à faire respecter les normes internationales du travail.

SNCF Mobilités, qui s'inscrit déjà totalement dans le cadre de la loi du 31 juillet 2014 sur le développement de l'économie sociale et solidaire, étudiera et quantifiera l'impact de ses achats sociaux et solidaires sur la région Île-de-France en termes d'emplois et de richesses créées, auprès des PME et des entreprises du secteur protégé et adapté.

Par ailleurs, SNCF Mobilités s'engage à doubler la part de ses achats solidaires auprès d'entreprises d'insertions et d'entreprises du secteur protégé dans ses achats totaux sur la durée du contrat. L'atteinte de l'objectif de doublement de ses achats solidaires se traduira par un bonus de 10k€.

article 99 - Lutte contre le dumping social

SNCF Mobilités s'engage à continuer à lutter contre toute forme de dumping social dans le monde du transport car aucune forme de concurrence ne doit s'appuyer sur une régression du modèle social des salariés sous statut.

article 100 - Préservation des conditions de travail et de la qualité du dialogue social

Le STIF est attentif aux conditions de travail des agents de SNCF Mobilités. Il invite SNCF Mobilités à veiller à la préservation de la qualité du dialogue social et à l'amélioration de la qualité des conditions de travail de ses agents.

SNCF Mobilités assurera les meilleures conditions de travail possibles à ses salariés, préviendra les accidents du travail et garantira la santé au travail de ses salariés (y compris contre les risques psycho sociaux). A ce titre, un poste de Référent Mieux vivre au travail a été créé au premier trimestre 2015, afin d'agir sur la prévention des risques psychosociaux, l'équilibre vie privée-vie professionnelle et sur la baisse de l'absentéisme.

SNCF Mobilités mène une politique active de réduction des expositions professionnelles aux émissions de particules fines dans ses espaces souterrains. Elle s'engage à assurer une surveillance de la qualité de l'air sur dans ses gares souterraines et à informer ses salariés des résultats de ces mesures. Elle établira un plan d'actions afin de réduire significativement les expositions professionnelles, conformément aux dispositions de l'article 97.

Par ailleurs, SNCF Mobilités mettra en œuvre, par le dialogue social, les procédures les plus adaptées à la valorisation individuelle et collective du travail des salariés. Elle s'efforcera de poursuivre et approfondir le dialogue social au sein de l'entreprise. Elle veillera également à améliorer les qualifications de ses salariés par des actions de formation, l'organisation de parcours professionnel pour les encadrants qui ont la responsabilité de la gestion d'équipe, mais également pour les agents en contact avec les clients afin de créer une vraie culture du service en Ile de France.

article 101 - Lutte contre les discriminations

SNCF Mobilités mène une politique active de promotion de l'égalité au sein de l'entreprise. Cette politique se traduit par les efforts de SNCF Mobilités en matière de :

- 1) Promotion de l'égalité hommes-femmes dans la politique de rémunération et dans la structure hiérarchique (évolution professionnelle).

Dans ce cadre, SNCF Mobilités a signé le 10 juillet 2015 un accord avec 3 organisations syndicales afin de favoriser la mixité et l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes. Signé pour une période de 4 ans (2015-2018), il s'inscrit dans la continuité de la politique initiée depuis 2006, et vise à accroître la féminisation des métiers de l'entreprise, à garantir des règles équitables dans les parcours professionnels, à lutter contre toutes les formes de sexisme et à favoriser l'équilibre entre vie professionnelle et vie personnelle.

Il s'accompagne de la démarche et des initiatives du réseau SNCF au Féminin qui depuis plusieurs années cherche à renforcer le rôle des femmes dans l'entreprise.

2) Insertion professionnelle des jeunes et des personnes handicapées

Depuis 2011, SNCF Mobilités développe des dispositifs d'alternance dits « pilotes » pour ses emplois en gare afin de mieux répondre aux enjeux du recrutement en Île-de-France.

Ces dispositifs permettent d'accueillir des jeunes ou des personnes en reconversion, de les former à l'Université Transilien ou à l'institut KEOLIS et ce, en partenariat avec des lycées professionnels d'Île-de-France. A l'issue de leur formation (1 ou 2 ans selon le cursus), ils constituent un vivier qualitatif connaissant la culture d'entreprise et ses valeurs.

Encadrés par le CFA ferroviaire d'Île-de-France, SNCF Mobilités pilote 3 dispositifs permettant d'accéder au métier de Commercial en gare et 2 dispositifs permettant d'accéder au métier d'Agent d'Escale Ferroviaire.

Par ailleurs, SNCF Mobilités ambitionne de susciter de nouvelles vocations chez les jeunes et anime à ce titre une démarche de promotion des métiers dans les lycées et collèges d'Île-de-France. Avec ses intervenants volontaires, SNCF Mobilités signe son engagement dans l'orientation et le développement de l'emploi des jeunes en Île-de-France.

3) Lutte contre toute forme de discrimination.

Les personnels encadrant ayant la responsabilité d'une équipe bénéficient de cursus de formation consacrés aux enjeux qu'ils peuvent rencontrer dans l'exercice de leurs fonctions : bien-être au travail, équilibre vie privée - vie professionnelle, lutte contre l'absentéisme, laïcité ...

Dans le cadre du bilan social remis au STIF, SNCF Mobilités informera chaque année le STIF des actions menées en la matière.

article 102 - Prise en compte de la sensibilité des voyageurs à la place de la publicité dans les espaces de transport

Le STIF considère que la qualité de l'environnement dans lequel évolue le voyageur dans les espaces de transport constitue un élément d'attractivité des transports publics. Si la publicité apporte une source importante de financement du système de transport en Ile de France, son développement non maîtrisé dans les espaces de transport pourrait constituer un obstacle au développement de l'attractivité des transports publics.

Ainsi, SNCF Mobilités s'interdit de mettre en œuvre tout dispositif de publicité sonore.

Par ailleurs, la SNCF s'engage à ne pas installer de dispositif dit « intelligent » permettant notamment la reconnaissance biométrique des voyageurs ou l'échange interactif avec les voyageurs dans un but publicitaire.

Enfin, au-delà du strict respect des prescriptions légales et réglementaires applicables dans de nombreux domaines désormais réglementés et à toutes les étapes des relations entre son exploitant publicitaire et ses annonceurs, elle veillera à ce que soient respectés les principes déontologiques établis par les autorités de régulation de la profession.

Chapitre II - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE

article 103 - Informations sur l'exécution du contrat

article 103-1 - Principes généraux

Le STIF et SNCF Mobilités ont une obligation réciproque de transparence et de réactivité dans la transmission de l'information relative à la gestion du service, notamment en ce qui concerne les conditions d'exploitation et des difficultés rencontrées. A ce titre, SNCF Mobilités transmet les informations que le STIF peut demander ainsi que tous les tableaux de bords, rapports, documents de nature contractuelle, dans un délai raisonnable que le STIF peut fixer. Si SNCF Mobilités ne donne pas droit à la demande d'informations une fois le délai de réponse échu, le STIF peut engager un Contrôle ou un Audit dans les conditions fixées à l'article 105 du présent contrat.

L'article 11-3 du présent contrat précise les modalités d'information du STIF en cas de perturbation dans l'exploitation du service.

Les informations communiquées par SNCF Mobilités au STIF doivent pouvoir contribuer à assurer, auprès de tous les responsables locaux et des administrateurs du STIF, la meilleure lisibilité possible des conditions d'exécution du présent contrat. Le STIF est garant vis-à-vis de SNCF Mobilités du respect de la confidentialité des informations correspondantes, en application des dispositions de l'article 108 et, le cas échéant, des articles 109-1 et 109-2.

Toutes les informations sont transmises de préférence par voie électronique sous format standard ou selon le format défini par le STIF, facilement exploitable.

article 103-2 - Comptabilité du service

Le compte « Transilien » est établi selon les règles de gestion de SNCF Mobilités qui sont communiquées au STIF.

SNCF Mobilités informe le STIF chaque année des modifications ayant une incidence significative sur les comptes et en fournit une estimation pour la première année de mise en œuvre (incluant, pour cette première année de mise en œuvre, une présentation des comptes fondée sur l'application des règles de gestion en vigueur lors de l'élaboration du compte d'exploitation prévisionnel annexé au contrat).

article 103-3 - Information mensuelle et trimestrielle

Information mensuelle :

SNCF Mobilités fournit un tableau de bord mensuel sur les indicateurs listés dans le contrat, au plus tard avant le dernier jour du mois suivant.

Information trimestrielle :

SNCF Mobilités fournit un tableau de bord trimestriel commenté contenant une analyse synthétique du trimestre écoulé sur les indicateurs du contrat au plus tard 60 jours après la fin du trimestre considéré.

article 103-4 - Rapport annuel d'exécution du contrat

SNCF Mobilités réalise un rapport annuel sur l'exercice échu et le transmet au STIF au plus tard le 31 mars n+1.

Le rapport annuel comporte un rapport financier comprenant notamment des pièces suivantes :

- le compte de résultat des années n et n-1, la maquette financière contractuelle des années n et n+1, sur le format de la « maquette financière » annexée au présent contrat ;
- la balance générale des comptes de l'année n
- une analyse présentant la part de l'activité Transilien dans l'activité d'une part de la branche « Proximités » et d'autre part de la branche « Gares & Connexions ». Les modalités d'affectation de la dette de la branche Proximités à Transilien sont notamment indiquées.
- une affectation, par ligne ferroviaire de la totalité des charges imputées au compte-rendu financier, en précisant les modalités appliquées par SNCF Mobilités pour réaliser cette affectation par ligne ;
- le compte de résultat des années n et n-1, du budget des années n et n+1, sur le format des comptes GEF, accompagné d'un tableau et d'une note explicative du passage entre les comptes au format GEF et au format « maquette financière », le format du compte GEF est précisé en annexe VI-5
- une ventilation des ressources entre : contributions du STIF, objectif de recettes directes, neutralisation tarifaire et partage des risques ;
- l'indication des recettes directes constatées en année n ;
- les indicateurs de suivi de l'évolution des principaux postes de charges, tels que décrits dans l'annexe VI-4, accompagnés d'un commentaire sur leur évolution :
 - o d'une part entre le constaté n-1 et le constaté n ;
 - o d'autre part entre le constaté n et le prévisionnel n figurant dans la maquette financière annexée au présent contrat.
- le montant des investissements intervenus pendant l'année n (distingués selon que les investissements sont financés par des fonds propres de SNCF Mobilités, des subventions versées par le STIF et des autres subventions), comparé au montant prévu dans le plan quadriennal d'investissement ;
- les mises en services des investissements marquants intervenus pendant l'année n (distinguées entre fonds propres et subventions) ;
- les règles de gestion de SNCF Mobilités actualisées pour l'année n détaillées et mise à jour et les modalités d'application au compte Transilien. SNCF Mobilités indiquera dans le sommaire du document présentant les règles de gestion, les numéros des règles ayant évolué par rapport à l'année n-1 (modification, suppression, création d'une nouvelle règle de gestion, ...).
- Le détail du coût des prestations trains sur le parcours Ile-de-France, par activité concernée, imputées sur le compte d'exploitation (péage, coût de conduite, accompagnement, matériel, énergie, LAF et frais de structure) pour l'année n. Ces données sont couvertes par les modalités de confidentialité prévues à l'article 108 et, le cas échéant, de l'article 109-1 du présent contrat.
- Les fichiers d'inventaires valorisés du patrimoine :
 - o les installations fixes,
 - o les ateliers de maintenance
 - o des gares relevant du périmètre Transilien
 - o et du matériel roulant,
 - o Ces fichiers d'inventaire devront permettre :
 - o de tracer l'évolution de l'inventaire en fonction des investissements réalisés pendant l'année n (en cours et mis en service)
 - o de reconstituer la Valeur Nette Comptable nette des subventions des biens, ainsi que le montant de la dotation aux amortissements nette des subventions constatée dans les comptes de Transilien au titre de l'année n

- Les immobilisations faisant l'objet d'un amortissement autre que linéaire doivent être indiquées dans l'inventaire.
- Le fichier détaillé des subventions perçues (et des montants à recevoir) selon le détail du PQI au titre de l'année n selon les modalités prévues à l'annexe V-1
- Le fichier récapitulatif des facturations de l'année pour chaque projet du PQI avec distinction entre les facturations internes et externes SNCF Mobilités. Les factures internes devant faire l'objet d'un détail des UO facturées (charges de personnel, autres charges, ...).
- La base de données des péages, y compris la RCTE, facturés au titre de l'année avec un tableau récapitulatif par droit des péages facturés mensuellement par SNCF Réseau au titre de l'activité Transilien.

Le volet « gares » du rapport annuel remis par SNCF Mobilités présente :

- La décomposition des charges supportées par SNCF Mobilités au titre de la gestion des gares entrant dans le périmètre du présent contrat (présentation économique et comptable)
- la méthodologie (unités d'œuvre, clés de répartition...) utilisée pour déterminer les redevances, y compris les principes comptables retenus ;
- la prévision des coûts liés aux installations et aux services en distinguant les charges directement liées aux prestations régulées, les charges communes et les charges liées aux activités non régulées ;
- les hypothèses ayant permis de déterminer la clé de répartition utilisée pour la prévision des quotes-parts de charges communes affectées respectivement aux prestations régulées et non régulées ;
- les programmes d'investissements et les financements correspondants justifiant le montant des redevances, la valeur nette comptable des actifs immobilisés en gares de segments b et c ;
- les tarifs modulés appliqués pour chaque gare de segment A et le nombre d'unités d'œuvre (touchés de train) de Transilien correspondant à chaque tarif,
- les hypothèses relatives à la demande par le STIF de prestation régulées.
- la ventilation des redevances imputées à Transilien entre les prestations régulées de base et les prestations régulées complémentaires
- Le compte financier de chaque gare du segment A. Outre les informations listées ci-dessus, SNCF Mobilités indique :
 - o les charges (imputées respectivement aux activités régulées et non régulées,) et recettes supportées/perçues l'année n (provenant respectivement des activités régulées et non régulées), l'année n-1 et prévues au titre de l'exercice n+1,
 - o une comparaison entre les éléments prévisionnels ayant fondé le barème du document de référence des gares applicable à l'exercice n et le réalisé (en charges et produits),
 - o la capacité d'autofinancement dégagée par gare,
- Le compte financier global des gares des segments b et c). Outre les informations listées ci-dessus, SNCF Mobilités indique les charges et recettes supportées/perçues l'année n, l'année n-1 et prévues au titre de l'exercice n+1
- Le compte des gares du segment A et le compte des gares des segments B et C, permettant de reconstituer le montant facturé par Gares&Connexions et figurant dans le compte rendu financier.

Le volet « installations de maintenance » du rapport annuel remis par SNCF Mobilités présente :

- la décomposition des charges facturées par SNCF Mobilités au titre de la gestion de chaque installation de maintenance entrant dans le présent contrat pour l'année exécutée, comprenant notamment :

- les charges d'exploitation afférentes à l'exécution des prestations régulées, par type de prestation
- les dotations aux amortissements facturés,
- la valeur nette comptable des actifs,
- le taux de rémunération du capital appliqué,
- les frais de fonctionnement de l'établissement et les frais de structure liés à la direction Matériel et le siège de SNCF Mobilités,
- la méthodologie (unités d'œuvre, clés de répartition...) utilisée pour déterminer les redevances, y compris les principes comptables retenus,
- la prévision des coûts liée à chaque installation de maintenance pour l'année A+1,
- les hypothèses relatives à la demande par Transilien de prestation régulées,
- le tarif d'utilisation de chaque prestation dans chacune des installations de maintenance et les modulations qui y sont appliquées en fonction de la longueur du train,
- le nombre d'unités d'œuvre (demandes d'accès par Transilien pour une tranche horaire), pour chaque tarif modulé selon la longueur du train,

Le volet « prestations de sûreté » du rapport annuel remis par SNCF Mobilités présente :

- la méthodologie (unités d'œuvre, clés de répartition...) utilisée pour déterminer les tarifs des prestations de sûreté, y compris les principes comptables retenus ;
- la décomposition type de coûts pris en compte pour établir la tarification de la prestation, les niveaux de charges retenus ou les hypothèses de volume retenues,
- les hypothèses retenues de demandes de prestations par l'activité Transilien,
- les tarifs et leurs modulations éventuelles ainsi que le nombre d'unités d'œuvre correspondant à l'activité Transilien,
- le bilan financier global des prestations de sûreté effectuées par les services de la SUGE au profit de l'activité Transilien.

Outre les informations listées ci-dessus, SNCF Mobilités indique une comparaison entre les éléments prévisionnels ayant fondé le barème du document de référence des gares applicable à l'exercice n et le réalisé (en charges et produits).

La SNCF peut adjoindre à ce rapport annuel tous les documents qu'elle juge nécessaires pour apporter au STIF une information détaillée portant sur les conditions d'exécution du service de référence.

Sous réserve des dispositions de l'article 108 et, le cas échéant, l'article 109-1, le STIF s'engage à ne pas diffuser ces informations auprès de tiers au contrat, sauf accord exprès de SNCF Mobilités.

article 104 - Suivi de l'exécution du contrat

article 104-1 - Comités de suivi thématiques

Les comités de suivi seront composés à l'initiative des deux parties.

Les comités de suivi thématiques se réuniront selon la périodicité indiquée ci-dessous et en tant que de besoin.

Ils seront chargés d'examiner les questions relatives à l'exécution du contrat.

- Comité de suivi « Offre/régularité ferroviaire » : une fois par trimestre
- Comité de suivi « Qualité de service » : une fois par trimestre, en proximité avec le Comité d'Offre
- Comité de suivi « Questions économiques et tarifaires » : deux fois par an
- Comité de suivi « Investissements » : deux fois par an
- Comité de suivi « Communication » : deux fois par an
- Comité de suivi billettique : deux fois par an

Autres comités de suivi : la périodicité de ces éventuels comités sera définie dans les avenants ou les conventions les instituant.

Ces comités de suivi seront complétés par des réunions de suivi des principaux programmes d'investissement

article 104-2 - Audition de SNCF Mobilités par le Conseil d'administration du STIF

Chaque année, à la demande du Président du STIF, les représentants de SNCF Mobilités seront auditionnés par le Conseil d'administration du STIF, en vue de présenter un bilan de l'exécution du contrat détaillant :

- Les résultats en matière de ponctualité et qualité
- Les performances économiques et sociales de l'entreprise
- Les investissements réalisés (en comparaison avec les engagements contractuels)
- Les perspectives futures.

SNCF Mobilités est informée de la date d'audition dans un délai de 30 jours avant la tenue de ladite audition. En cas d'urgence, ce délai peut être raccourci.

article 105 - Contrôle de l'exécution du contrat

article 105-1 - Contrôle de l'exécution du contrat par SNCF Mobilités

Il revient à SNCF Mobilités de s'assurer par tous moyens de la réalité de l'efficacité et de l'efficience de l'exploitation, et de veiller au respect des obligations figurant au présent Contrat.

Ce devoir général de contrôle s'exerce sans préjudice des droits reconnus au STIF en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, dans le cadre des contrôles et audits qu'il peut décider de mener.

article 105-2 - Droit de contrôle et droit d'audit général du STIF

Le STIF dispose d'un droit d'audit et d'un droit de contrôle sur toute question relative à l'objet du Contrat. Le STIF exercera son droit d'audit et son droit de contrôle, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs qu'il mandate à cet effet.

Le droit de contrôle vise à :

- assurer le STIF de la bonne exécution par SNCF Mobilités, soit directement, soit au travers de ses filiales ou activités communautaires, du service contractualisé prévu par le présent contrat et il consiste à vérifier sur pièces et sur place que les services et prestations sont exécutés conformément aux stipulations du présent contrat,
- permettre au STIF de s'assurer de l'étanchéité d'une part entre les activités exercées par SNCF Mobilités au titre du contrat et ses autres activités, d'autre part entre les activités exercées par SNCF Mobilités, et celle, directement ou indirectement, exercées par ses filiales ou les activités communautaires,
- contrôler la formation des coûts, et les imputations analytiques des coûts,
- contrôler le processus d'élaboration et de suivi de tous les indicateurs contractuels,

- contrôler des éléments du système informatique de SNCF Mobilités utilisant les bases de données du STIF aux fins de vérifier que l'utilisation de(s) la(es) base(s) est conforme aux dispositions concernés au sein du présent Contrat, et en particulier que les données affichées par le système informatique de SNCF Mobilités sont conformes aux informations transmises,
- auditer le système de remontées de données télébillettiques de SNCF Mobilités pour analyser l'intégrité des processus et des données produite
- de manière générale d'accéder à tout élément permettant au STIF de contrôler/vérifier la fiabilité et la complétude des éléments physiques et financiers en lien avec le présent contrat.

Sans préjudice des stipulations de l'alinéa précédent et afin de réaliser ce même contrôle, le STIF se réserve en outre le droit de faire procéder à des contrôles inopinés sur les réseaux métropolitains, ferroviaires et routiers exploités dans le cadre du présent Contrat, tout en respectant les règles de sécurité, et de confidentialité prévues à l'article 108 et, le cas échéant, les articles 109-1 et 109-2, et sans que ces contrôles soient de nature à dégrader l'exécution de l'offre commerciale.

Le droit d'audit vise notamment à :

- Examiner les éléments comptables et financiers nécessaires à l'établissement des éléments comptables et extracomptables Transilien et à évaluer les méthodes et outils employés par SNCF Mobilités afin de recueillir, agréger et restituer au STIF les informations servant à l'établissement des tableaux de bord et du compte-rendu général d'activité.
- Apprécier le dimensionnement des moyens et la réalité des coûts imputés par SNCF Mobilités à l'exécution du présent contrat. Dans le cas où l'imputation des coûts résulte de l'application d'un contrat entre SNCF et SNCF Mobilités, ou de relations internes à SNCF Mobilités et ses filiales, ou relève de l'exécution des fonctions essentielles et des missions transversales définies par le décret du 10 février 2015, et s'il souhaite obtenir des informations plus complètes que les seuls éléments comptables de la facturation (comptes, factures éventuelles...), le STIF pourra rechercher, pour tout ou partie de l'audit, auprès du prestataire interne, de la filiale, ou de l'entité concernée, des éléments justificatifs propres à ce prestataire.
- Apprécier les modalités de mise en œuvre des règles de gestion.
- Apprécier la bonne application des règles de séparation comptables imposées aux activités de SNCF Mobilités, et approuvées par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, en application de l'article L 2133-4 du code des transports.
- S'assurer de la non-prise en compte de charges étrangères au service objet du présent contrat

article 105-3 - Modalités d'exercice des contrôles et des audits

1/ Modalités d'exercice générales des contrôles et audit

Dans les cas de contrôle et d'audit, à l'exception des contrôles de qualité, SNCF Mobilités est informée de la décision d'audit du STIF, au minimum 15 jours ouvrés avant la date d'intervention des missions d'audits et de contrôle.

Dans le cas où l'audit serait réalisé par un prestataire extérieur, le STIF informera SNCF Mobilités du nom du titulaire. Dans ce cas, le STIF s'assure que les clauses de confidentialité de son contrat avec son prestataire extérieur respectent les clauses prévues à l'article 108 et, le cas échéant, des articles 109-1 et 109-2, et, sur demande de SNCF Mobilités, fournira pour justificatif un extrait dudit contrat.

Dans le cadre des audits ou des contrôles, le STIF ou les organismes extérieurs missionnés par le STIF peuvent demander à SNCF Mobilités, la délivrance de tout élément d'information relatif à l'objet du Contrat et en lien avec l'ensemble des services prévus au présent Contrat. Ces éléments sont communiqués par SNCF Mobilités dans un délai ne pouvant excéder 15 jours ouvrés, sauf accord expresse par le STIF. L'entrave dans l'obtention d'un élément existant demandé dans le cadre d'un audit ou d'un contrôle fait l'objet de pénalités fixées dans l'article 106 « Sanction ».

Les résultats des contrôles et audits (pour leur partie « analyse ») sont obligatoirement communiqués à l'autre partie dans un délai raisonnable fixé d'un commun accord.

Le STIF prend en charge le coût de ces contrôles et audits, y compris les contrôles de qualité.

Tout écart constaté dans l'exécution du service ou tout manquement dans l'allocation des fonds versés par le STIF en cas de manquement aux dispositions du présent contrat, fait l'objet d'un reversement au profit du STIF. En cas de désaccord persistant sur les résultats des audits ou des contrôles la procédure de conciliation sera engagée par la partie la plus diligente dans les conditions prévues à l'article 113 du présent contrat.

Conformément à l'article 108 et, le cas échéant, des articles 109-1 et 109-2 du présent Contrat les parties s'engagent notamment à conserver la confidentialité des données, informations et documents auxquels les auditeurs ont eu accès lors de ces contrôles et audits durant les cinq ans après la fin de l'audit concerné.

2/ Modalités d'exercices complémentaires de certains contrôles et audits

En complément des dispositions ci-dessus :

- Les contrôles de la qualité peuvent comprendre des contrôles inopinés, de type « client mystère ». Ces contrôles doivent se faire dans le respect des règles de sécurité (en particulier respect des plans de prévention hygiène et sécurité).

Les contrôles des indicateurs de qualité de service peuvent prendre plusieurs formes :

- o L'audit des méthodes de mesure et de calcul des indicateurs QS et leur conformité aux dispositions contractuelles,
 - o Les enquêtes client-mystère pour vérifier l'application des clauses contractuelles et s'assurer de la fiabilité des résultats transmis au STIF.
- Compte tenu du caractère stratégique pour l'entreprise des informations relatives aux données financières, , lorsque le droit d'audit en matière financière s'exerce par l'intermédiaire d'agents du STIF accrédités ou d'organismes extérieurs mandatés par le STIF, le STIF s'engage à communiquer à SNCF Mobilités la liste des auditeurs accrédités à cet effet et à prévenir SNCF Mobilités de toute modification de ladite liste, et à respecter, le cas échéant pour les éléments financiers à caractère stratégiques, les obligations de confidentialité spécifiques qui s'appliquent conformément à l'article 108 et, le cas échéant, des articles 109-1 et 109-2.
- Concernant les audits du système informatique de SNCF Mobilités utilisant les bases de données du STIF les audits techniques informatique menés, l'audit sera réalisé au maximum une (1) fois par an en présence du personnel de SNCF Mobilités et pendant les heures de bureau (de 9h00 à 18h00 du lundi au vendredi hors jours fériés). La programmation des dates de réalisation de l'audit évitera au maximum les périodes de forte activité.

Les auditeurs s'engageront à respecter les règles de sécurité en vigueur chez l'Utilisateur et à ne rien faire qui puisse porter atteinte à la bonne exécution par celui-ci de ses activités. En cas d'anomalie identifiée par le STIF, SNCF Mobilités présentera au STIF un plan d'actions pour corriger les anomalies, le STIF pourra vérifier à l'issue du plan d'actions si les correctifs ont été réalisés, faute de quoi les pénalités prévues au présent contrat s'appliqueront.

article 105-4 - Modalités spécifiques de contrôle et d'audit par le STIF des investissements faisant l'objet de conventions de financement

Sans préjudice des dispositions générales en matière de droit de contrôle et d'audit prévues aux articles 105-2 et 105-3 ci-avant, le STIF dispose d'un droit d'audit et d'un droit de contrôle se rapportant aux investissements faisant l'objet de conventions de financement.

Ce droit d'audit vise à assurer au STIF de la bonne exécution par SNCF Mobilités des investissements qu'il finance. Il consiste à vérifier, sur pièces et éventuellement sur place, les documents et informations attestant que les financements accordés par le STIF sont exécutés conformément aux principes énoncés dans les conventions de financement.

Ce droit d'audit et de contrôle peut être exercé par le STIF, ou par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs que le STIF mandate à cet effet, dans le respect et les conditions de l'article 108 et, le cas échéant, des articles 109-1 et 109-2.

Le droit de contrôle vise à :

- assurer le STIF de l'exécution par SNCF Mobilités des engagements prévus par les conventions de financement;
- contrôler la formation des coûts et leurs imputations analytiques ;
- d'accéder à tout élément permettant au STIF de contrôler/vérifier la fiabilité et la complétude des éléments physiques et financiers en lien avec la convention de financement et le présent Accord.

Le droit d'audit vise notamment à :

- Examiner les éléments comptables et financiers nécessaires à l'établissement du bilan de chaque opération d'investissement ;
- Apprécier la réalité des coûts constatés par SNCF Mobilités.

Ce droit vise également à permettre au STIF de s'assurer de l'étanchéité entre les financements mis en place pour la réalisation de chaque opération.

Le STIF se réserve le droit de solliciter de SNCF Mobilités, à tout moment et jusqu'à jusqu'à 3 ans à compter du solde financier de la convention de financement, toutes informations, documents et pièces comptables justificatives relatifs à la comptabilité propre à chaque investissement.

SNCF Mobilités s'engage à transmettre au STIF

- sous 30 jours ouvrés à compter de la date de la demande, les éléments directement extraits de sa comptabilité (générale ou analytique).
- SNCF Mobilités prend les dispositions nécessaires pour transmettre sous deux mois calendaires à compter de la date de la demande, les éléments extra-comptables faisant l'objet d'un traitement particulier

D'une manière générale, les parties conviennent que les documents justificatifs de la bonne réalisation de l'investissement conformément à la convention de financement sont transmissibles au STIF, sur demande expresse de ce dernier ou, le cas échéant, via ses conseils ou les organismes extérieurs mandatés par lui, dans le respect des conditions de l'article 108 et, le cas échéant, des articles 109-1 et 109-2, au regard notamment de leur degré de confidentialité.

Si les constats d'audit faisaient la démonstration d'un manquement dans la bonne exécution de l'opération par SNCF Mobilités telle que prévue par la convention de financement, le STIF se réserve la possibilité de modifier le montant de ses paiements en conséquence.

En cas de désaccord persistant sur les résultats des audits ou des contrôles la procédure de conciliation sera engagée par la partie la plus diligente dans les conditions prévues à l'article 113 du présent contrat.

article 106 - Sanction en cas de non-respect délais d'information

Une sanction de 3 000 euros HT par document et par jour ouvrable de retard, sera appliquée en cas de retard dans la transmission des documents prévus contractuellement. Cette sanction sera progressive et sera réévaluée à 15 000 € par jour de retard au-delà du trentième jour de retard.

La date d'échéance de transmission des documents demandés sera fixée conjointement, laissant à SNCF Mobilités un délai raisonnable, en fonction du volume d'informations nécessaires à la réalisation des contrôles et des audits.

Cette sanction de retard s'appliquera à compter du premier jour ouvrable de retard après la date d'échéance. A cet effet, le STIF informera l'opérateur par courrier. Aucune mise en demeure ne précèdera l'application de la sanction pécuniaire.

Le montant annuel maximal encouru par SNCF Mobilités au titre de l'application de la présente clause est fixé à 1 million d'euros.

Chapitre III - OBLIGATION DE CONFIDENTIALITE

Le présent article a pour objet de déterminer les conditions dans lesquelles chaque Partie souhaite divulguer des Informations Confidentielles, telles que définies ci-dessous, à l'autre Partie dans le cadre des relations entre les Parties, régies par le présent Contrat et ses annexes.

article 107 - Définition des « Informations Confidentielles »

L'expression « **Informations Confidentielles** » recouvre des informations ou données de nature commerciale, financière ou technique, quelle qu'en soit la nature ou la forme (écrite ou orale et notamment tous documents écrits ou imprimés, modèles, disques, DVD, cédéroms et plus généralement toutes formes et modèles susceptibles d'être adoptés), qui sont transmises par la émettrice à la Partie Réceptrice, et dont le caractère confidentiel a expressément été justifié par la Partie Emettrice et indiqué de manière apparente sur le document, au moyen d'une mention telle que « CONFIDENTIEL »,

Sont exclusivement considérées comme des « **Informations Confidentielles SNCF Mobilités** » :

- (i) Les informations à caractère financier, qui sont communiquées par SNCF Mobilités au STIF à l'occasion de contrôles et d'audits réalisés ou mandatés par le STIF au titre du Contrat, sous réserve que leur caractère stratégique soit expressément justifié par SNCF Mobilités,
- (ii) Les éléments de savoir faire qui répondent à la définition donnée par le règlement CE772/2004 de la commission du 27 avril 2004, les méthodes commerciales ou de travail de SNCF Mobilités, constitutifs d'un secret industriel ou commercial de celle-ci au sens de la loi, qu'elle divulgue au STIF dans l'exécution du Contrat,
- (iii) Les éléments et informations relatives aux matériels roulants très sensibles pour des raisons de sécurité publique, à condition que SNCF Mobilités ait justifié ces raisons,
- (iv) Les marchés et avenants d'acquisition et/ou de modification et/ou de rénovation de matériels roulants signés par SNCF Mobilités,
- (v) Certaines données du trafic issues des comptages et enquêtes réalisés par SNCF Mobilités sur les lignes du réseau Transilien constituant des informations protégées par le secret des affaires au sens de l'article 6 de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 modifiée.

Sont exclusivement considérés comme des « **Informations Confidentielles STIF** » :

- (i) Les informations, documents, spécifications générales et détaillées remis à SNCF Mobilités dans le cadre du Système communautaire tels que définis à l'annexe IV-B-8,
- (ii) les éléments de savoir faire qui répondent à la définition donnée par le règlement CE772/2004 de la commission du 27 avril 2004, qu'elle divulgue à SNCF Mobilités dans l'exécution du présent Contrat.

Chaque Partie assure et garantit qu'elle a le droit et la capacité de divulguer les Informations Confidentielles à l'autre Partie.

Par ailleurs, les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux Informations Confidentielles qui :

- ont été divulguées au public par la Partie Emettrice ;
- étaient en la possession légitime de la Partie Réceptrice ;
- appartenaient au domaine public avant leur communication par la Partie transmetteur ou sont, postérieurement à la date de la signature de l'Accord, tombées dans le domaine public et ce, sans violation des termes de l'Accord ;
- sont licitement acquises d'un tiers, autorisé à les divulguer, sans engagement de secret.

En revanche, une Partie ne sera pas déchargée de ses obligations au titre du présent article concernant une Information Confidentielle de l'autre Partie, du seul fait que celle-ci est contenue dans un ensemble d'informations générales.

Enfin, les Parties ne sont pas soumises à l'obligation de confidentialité prévue au présent article :

- en cas injonction d'un tribunal ou de toute autorité de contrôle de fournir des Informations Confidentielles de l'autre Partie,
- en application d'une obligation légale, notamment en vertu de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal (loi CADA), ou réglementaire qui imposerait à la Partie destinataire de communiquer des Informations Confidentielles de l'autre Partie,
- en application d'une obligation légale ou réglementaire qui imposerait à la Partie destinataire de publier des Informations Confidentielles de l'autre Partie.

- Dans cette hypothèse, la Partie concernée informera l'autre Partie de la requête, de l'injonction ou de la demande de communiquer qui lui aura été notifiée.

article 108 - Obligation générale de Confidentialité

Chaque Partie s'engage à considérer comme strictement confidentielles les Informations Confidentielles de l'autre Partie et par conséquent, à ce que lesdites Informations Confidentielles :

- soient traitées par la Partie destinataire avec la même précaution qu'elle porte à la préservation de ses propres Informations Confidentielles que ce soit vis-à-vis de son personnel, ses instances décisionnaires ou ses prestataires.
- ne soient divulguées à des tiers, de quelque manière que ce soit, qu'après avoir obtenu l'accord préalable écrit, par courrier, de la Partie Emettrice.

Par exception, les parties pourront communiquer les informations confidentielles de l'autre Partie à un prestataire, sans obtenir l'accord préalable de la Partie Emettrice, dans le cadre de l'application du Contrat, à la condition que ce prestataire soit lui-même tenu par une clause de confidentialité conforme aux dispositions du Contrat. En cas de recours à un prestataire, à la demande de la Partie Emettrice, une copie dudit accord, ou de l'article de confidentialité inséré dans le marché conclu avec le prestataire lui sera transmis.

Conformément à l'article 1120 du code civil, chaque Partie se porte fort pour tout leur personnel (salariés et collaborateurs, intervenants) et de ses prestataires, du respect de cette obligation de confidentialité.

Chacune des Parties s'engage à ne faire aucun usage des Informations Confidentielles de l'autre Partie dans un autre but que pour l'exécution du Contrat et de ses annexes, ainsi que s'agissant du STIF, pour les besoins de ses missions d'autorité organisatrice de la mobilité en Ile-de-France.

Chacune des Parties s'engage à ne revendiquer aucun droit de propriété sur les Informations Confidentielles de l'autre Partie.

article 109 - Obligations particulières de confidentialité

article 109-1 - Informations Confidentielles fondées sur des éléments de savoir-faire ou des éléments financiers à caractère stratégique

Sans préjudice des dispositions édictées dans l'obligation générale de confidentialité qui restent applicables, des dispositions particulières décrites ci-après s'appliquent aux Informations Confidentielles communiquées par la Partie Emettrice à la partie Réceptrice sont fondées sur :

- des éléments de savoir-faire qui répondent à la définition ci-après, donnée par le règlement CE772/2004 de la commission du 27 avril 2004 :
 - o savoir-faire, un ensemble d'informations pratiques non brevetées, résultant de l'expérience et testées,
 - o secret, c'est-à-dire qu'il n'est pas généralement connu ou facilement accessible;
 - o substantiel, c'est-à-dire important et utile pour la production des produits contractuels, et
 - o identifié, c'est-à-dire décrit d'une façon suffisamment complète pour permettre de vérifier qu'il remplit les conditions de secret et de substantialité ;
 - o des éléments financiers à caractère stratégiques, sous réserve que leur caractère stratégique soit expressément justifié par la partie émettrice, tels que, notamment :
- le compte prévisionnel d'exploitation,

- le plan quadriennal d'investissements (PQI),
- Cézembre (liste des matériels roulants et montants associés),
- Le crédit-bail.

La communication des documents contenant des éléments de savoir-faire et financiers stratégiques ne peut être refusée par la Partie Emettrice que si elle justifie le préjudice qu'elle est susceptible de subir.

Cette communication sera limitée aux personnes de la Partie Réceptrice, et/ou de ses prestataires désignés devant nécessairement y avoir accès pour l'exécution de leur mission confiés par la partie réceptrice.

Dans le cas où la Partie Réceptrice fait appel à un prestataire extérieur, la Partie Emettrice sera informée du nom dudit prestataire. Dans ce cas, le STIF s'assure que les clauses de confidentialité de son contrat avec son prestataire extérieur respectent les clauses prévues au présent article, et, sur demande de SNCF Mobilités, fournira pour justificatif un extrait dudit contrat. Un acte d'engagement individuel sera signé par le personnel de la Partie Réceptrice ou de leurs prestataires qui auront accès aux documents communiqués. Cet acte fera référence au présent article de confidentialité et précisera les types de documents transmis et l'objet de la mission. Le modèle d'acte à utiliser est présenté en Annexe VII-3 du présent contrat.

Toute reproduction et/ou diffusion de ces documents à des tiers, autres que les prestataires évoqués ci-dessus, est strictement interdite.

La Partie Réceptrice s'engage à :

- restituer à la Partie Emettrice, ou à détruire, tous documents ou autres supports contenant des éléments de savoir-faire et financiers stratégiques, qui auraient été communiqués ainsi que toutes les reproductions, sans frais. La restitution s'entend des originaux et de toute copie, quel qu'en soit le support.
- le cas échéant, demander à ses prestataires extérieurs de restituer à la Partie Emettrice, ou de détruire, tous documents ou autres supports contenant des éléments de savoir-faire et financiers stratégiques, qui auraient été communiqués ainsi que toutes les reproductions, sans frais. La restitution s'entend des originaux et de toute copie, quel qu'en soit le support.

Par exception, le STIF conservera les données qu'il juge strictement nécessaires pour remplir ses missions d'autorité organisatrice de la mobilité, telles que prévues par le Code des Transports.

article 109-2 - Informations Confidentielles liées aux procédures d'acquisition des matériels roulants et à la sécurité publique

Sans préjudice des dispositions édictées dans l'obligation générale de confidentialité qui restent applicables, les dispositions particulières ci-dessous s'appliquent :

- d'une part, à l'ensemble des données liées aux offres des candidats aux procédures d'acquisition, de modification ou de rénovations des matériels roulants régis par les dispositions de l'annexe V-2

- d'autre part, aux éléments et informations très sensibles pour des raisons de sécurité publique, ainsi qu'aux procédures internes de la Partie émettrice, liés aux procédures d'acquisition, de modification ou de rénovations des matériels roulants régis par les dispositions de l'annexe V-2 - la sécurité publique s'entendant strictement comme tout ce qui a trait à la Sûreté des Systèmes Informatiques (Sécurité de l'information transitant par tous les actifs de l'architecture informatique du train et de ses systèmes débarqués ; organes fonctionnels, réseaux, passerelles, modems,...) et la protection contre le terrorisme (compromission des informations, utilisation illicite de matériels,...).

Ces informations susvisées sont consultables exclusivement dans une data-room par le personnel de la Partie destinataire, devant nécessairement y avoir accès pour l'exécution de ses missions définies à l'annexe V-2 selon les modalités suivantes :

- Les documents sont consultables uniquement dans un local dont l'accès sera strictement règlementé et limité aux personnels de la Partie destinataire préalablement et nominativement présentés.
- Les personnes ainsi autorisées sont accompagnées par un représentant du choix de la Partie émettrice et ne pourront accéder à ce local sécurisé qu'après avoir déposé l'ensemble de leurs effets personnels de façon à empêcher toute possibilité de reproduction de tout ou partie des documents consultés. Aucune note ni transcription de quelque manière que ce soit n'est autorisée.

En complément des engagements pris par la Partie émettrice au titre de la confidentialité, les personnes ayant accès à ce local sécurisé dans les conditions précisées ci-dessus doivent s'engager nominativement et individuellement au strict respect d'un engagement de confidentialité qui leur sera soumis par la Partie émettrice.

article 110 - Durée des obligations de Confidentialité

Nonobstant la durée du Contrat, les obligations nées du présent article perdureront aussi longtemps que les Informations Confidentielles auxquelles elles se rattachent ne seront pas tombées dans le domaine public, et ce sans violation de l'une quelconque desdites obligations, dans la limite d'une durée de cinq (5) ans après la fin du présent Contrat, ou de la convention de financement renvoyant aux présentes clauses de confidentialité, si l'échéance de cette dernière est postérieure à l'échéance du présent Contrat.

Chapitre IV - PROPRIETE INTELLECTUELLE

Le régime d'utilisation et/ ou de concession entre le STIF et la RATP / SNCF Mobilités de l'ensemble des éléments documents, plans, marques, bases de données couverts par un droit de propriété intellectuelle et/ou industrielle, dont sont titulaires SNCF Mobilités ou le STIF et qui seront communiqués dans le cadre du présent Contrat, sont prévus aux articles ou annexes correspondantes au présent contrat, listés ci-dessous.

Le régime des droits d'utilisation et/ou de cession relatifs aux marques, dessins et/ou modèles dont sont titulaires le STIF ou SNCF Mobilités, est prévu à l'annexe III-2.

Le régime de mise à disposition :

- des plans et cartographies du STIF est prévu à l'annexe II-A-6.
- des données SNCF Mobilités en rapport avec l'information voyageurs est prévu à l'annexe II-A-9.
- des données de validation télébillettiques est prévu au chapitre III du titre IV.
- des données de trafics et de comptage est prévu à l'article 60 du contrat.

Chapitre V - OPEN DATA

Dans le cadre de la politique d'ouverture des données transports, le STIF a mis en place une plateforme Open Data, où seront mises à disposition des données STIF, ainsi que des données provenant de l'ensemble des transporteurs d'Ile-de-France, afin de permettre leur réutilisation au sens de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978.

Les jeux de données SNCF Mobilités qui seront mis en open data sur la plateforme Open Data du STIF et les modalités de mise à disposition sont prévues à l'annexe VII-4.

Chapitre VI - VIE DU CONTRAT

article 111 - Recours à la procédure d'avenant

Les dispositions du présent contrat et de ses annexes ne peuvent être modifiées que par voie d'avenant, sauf dispositions spécifiques prévues au présent contrat, signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque partie.

Dans le cas où la mise en œuvre d'une nouvelle disposition ou d'une modification de l'offre contractuelle (ou l'engagement des moyens nécessaires à cette mise en œuvre) s'impose avant que l'avenant s'y rapportant ne soit formellement signé, le STIF notifie au préalable par courrier recommandé cette demande à SNCF Mobilités qui adresse au STIF une estimation financière de cette nouvelle ou modification d'offre.

article 112 - Révision du contrat

Les Parties procèdent d'un commun accord au réexamen des conditions financières, à la demande motivée de l'une d'entre elles, en cas de survenance d'événements ou de modifications législatives, ou réglementaires majeurs et non prévisibles avec suffisamment de certitude quant à leur occurrence à la date de signature du contrat, tendant à bouleverser substantiellement l'équilibre économique et financier du contrat. Pour apprécier l'impact de ces événements, les parties s'appuient sur toutes données économiques et financières utiles et disponibles.

La révision du contrat peut également intervenir :

- si une vérification de toute nature réalisée par le STIF montre que le STIF supporte des charges indues ou bien qu'une contribution versée par le STIF est excessive, notamment du fait d'un changement de méthode comptable ou de règle de gestion.
- en cas d'évolution de taux fiscaux et de modifications législatives et réglementaires en matière fiscale, para fiscale, et d'imposition de toute nature (création ou suppression d'impôts, taxes et redevances ou changements de règles ou doctrines déterminant l'assiette, les taux ou les modalités de calcul des impôts, taxes et redevances) venant affecter les impôts et/ou taxes autres que ceux couverts à l'euro l'euro par la contribution C12 versée par le STIF.
- en 2016, à la demande d'une des parties de réexaminer les clauses du contrat. Toute modification qui interviendrait à la suite de ce réexamen devra faire l'objet d'un avenant.

- en application d'une révision du document de référence du réseau (DRR), du document de référence des gares (DRG), de la publication ou la révision de tout autre document réglementaire soumis à approbation de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires Routières pouvant avoir un impact significatif sur l'équilibre économique du contrat.
- en application d'une décision de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires Routières, ou d'une décision des juridictions intervenant en appel ou en cassation d'une telle décision, faisant suite à une demande de règlement de différend en vertu des articles L.2134-1 et suivants du code des transports, et notamment celles initiées par le STIF le 24 juillet 2014 auprès du régulateur.

Les Parties procèdent à l'amiable au réexamen des conditions financières sur l'initiative de l'une d'elles et sur la base des éléments justificatifs fournis par celle-ci. Si les Parties ne sont pas parvenues à un accord à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la demande formelle de réexamen, la procédure de conciliation prévue à l'article 113 peut alors être engagée par la partie la plus diligente.

Toute modification opérée dans les conditions prévues au présent article fait l'objet d'un avenant au présent contrat.

article 113 - Règlement amiable des différends

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre VII - DISPOSITIONS DIVERSES

article 114 - Régime fiscal

article 114-1 - Généralités

Les factures présentées par SNCF Mobilités sont établies sans TVA.

SNCF Mobilités supporte tous les impôts et taxes relatifs à l'exécution des missions qui lui sont dévolues dans le cadre du présent contrat, selon la réglementation en vigueur. Elle assume seule les pénalités liées à tout redressement fiscal éventuel concernant la gestion qui lui est confiée, consécutif à une application ou à une interprétation erronée de sa part des textes en vigueur.

article 114-2 - Les impôts et taxes supportés par SNCF Mobilités

SNCF Mobilités ayant la qualité d'exploitant du service est le seul redevable de la TVA due, selon les conditions de droit commun, au titre de l'activité de service public confiée.

La cotisation foncière des entreprises, la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises et les taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties sont réglées par SNCF Mobilités, après vérification des éléments constitutifs de chacun des rôles d'imposition. SNCF Mobilités fait le nécessaire pour obtenir le plafonnement de ses cotisations auquel elle peut prétendre, selon les possibilités offertes par la législation fiscale.

La cotisation foncière des entreprises, la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises, les taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties, le droit de l'EPSF et l'IFER imputables à l'activité Transilien sont remboursées par le STIF à SNCF Mobilités à « l'euro-l'euro » dans le cadre de la contribution C12. Les justificatifs des taxes et cotisations acquittées au titre de l'activité Transilien devront lui être transmis dès que possible. Le STIF rembourse à SNCF Mobilités, après vérification et dès lors que le fondement juridique de l'imposition est incontestable, le montant des cotisations nettes des dégrèvements/plafonnements SNCF Mobilités. Tous les autres impôts et taxes relatifs à la gestion du service sont également à la charge exclusive de SNCF Mobilités, dans le cadre d'un forfait inclus dans la maquette financière du présent contrat

L'annexe VI-6 précise les principes de calcul des cotisations et taxes remboursées par le STIF à SNCF Mobilités, ainsi que les modalités de justification nécessaires établies d'un commun accord.

article 114-3 - Transfert des droits à déduction de la TVA

En application des dispositions de l'article 210-1 et suivants de l'Annexe II au code général des impôts, le STIF transfèrera à SNCF Mobilités les droits à déduction de la TVA correspondant aux investissements réalisés par le STIF et mis à la disposition de celle-ci à titre gracieux.

Au vu des justificatifs fournis par le STIF, SNCF Mobilités procédera sans délai ni différé aux formalités nécessaires à la récupération de cette TVA, soit par imputation sur la taxe due au titre de ses recettes, soit par demande de remboursement formulée auprès de l'administration fiscale compétente.

La taxe ainsi récupérée sera reversée au STIF au plus tard le 30 du mois suivant celui du remboursement de la taxe.

Toute contestation ou remise en cause par l'administration fiscale du droit à déduction ou du quantum de la taxe dont il est prétendu à la récupération ou qui aura été restituée sera portée sans délai à la connaissance du STIF. Les parties examineront ensemble le bien fondé des rappels et engageront toutes voies de défense utiles.

Les rappels non contestables ou devenus définitivement exigibles, qui auront été appliqués, majorés des sanctions fiscales et des frais contentieux engagés à la demande du STIF, seront remboursés par le STIF dans les 30 jours de leur règlement sur présentation de justificatifs par SNCF Mobilités sauf faute ou erreur avérée de sa part.

article 115 - Responsabilité et assurances

article 115-1 - Responsabilité

SNCF Mobilités est responsable des dommages qui, du fait ou à l'occasion de l'exécution de ses obligations prévues par le présent contrat, pourraient être causés aux voyageurs, aux tiers ou au STIF, sauf cas de force majeure décrits à l'article 117.

En particulier, elle est responsable, dans le cadre de l'exploitation du service dont elle a la charge, des dommages de toute nature, directs ou indirects, causés :

- par les matériels dont le STIF est (ou pourrait devenir) propriétaire et dont elle a (ou aurait) la garde, sans préjudice des recours contre les éventuels auteurs desdits dommages ;
- Aux personnes, sans distinction entre elles,
- A l'environnement,
- Aux biens mobiliers ou immobiliers.

SNCF Mobilités supporte, sans préjudice des éventuels recours qu'elle serait en droit d'exercer, les conséquences pécuniaires des dommages directs et indirects causés au STIF, aux voyageurs ainsi qu'aux tiers et résultant de l'exécution des missions qui lui sont confiées, notamment du fait des biens qu'elle a sous sa garde.

article 115-2 - Assurances

SNCF Mobilités est titulaire d'une licence d'entreprise ferroviaire en application du décret n° 2015-138 du 10 février 2015. Elle justifie de ce fait avoir pris toutes les dispositions utiles pour couvrir les conséquences pécuniaires de sa responsabilité au titre de l'article « Responsabilités » ci-dessus.

Elle conclut des contrats d'assurance ou s'auto-assure afin de couvrir l'intégralité de ses responsabilités, tant en ce qui concerne les personnes que les biens mobiliers et immobiliers du service, ou elle s'auto-assure, pour tous risques y compris d'incendie, d'explosion, accident, catastrophes naturelles. SNCF Mobilités communique au STIF les polices des assurances souscrites et les justificatifs du paiement régulier des primes.

En toute hypothèse, quel que soit le montant et les modalités de mise en œuvre des garanties, SNCF Mobilités assume intégralement ses responsabilités à l'égard du STIF, des usagers du service et des tiers, tant au titre de l'exploitation, des ouvrages, installations, équipements et matériels que de la gestion du service public de transport.

article 116 - Recours à des tiers pour la réalisation du service de référence

article 116-1 - Principes généraux

SNCF Mobilités assure directement la réalisation des services qui lui sont confiés. Toutefois, la réalisation de l'offre contractuelle définie par le présent contrat peut conduire SNCF Mobilités à recourir à la sous-traitance, dans les conditions définies ci-après.

SNCF Mobilités garde, en toutes circonstances, la responsabilité vis à vis du STIF de la parfaite réalisation de l'ensemble des obligations qui sont définies par le présent contrat. Elle ne peut en aucun cas se prévaloir d'une mauvaise exécution par le sous-traitant pour s'exonérer de ses obligations et responsabilités envers le STIF.

En cas de défaillance d'un transporteur affrété, SNCF Mobilités doit mettre tout en œuvre pour pourvoir à son remplacement, ou le cas échéant se substituer à lui. Ce remplacement ou cette substitution sera réalisé aux frais de SNCF Mobilités.

Lors de la conclusion de contrats avec des tiers, SNCF Mobilités est tenue de les informer des dispositions de la présente convention qui leur sont applicables. L'affrété ne peut lui-même affréter sans l'accord du STIF.

article 116-2 - Modalités de recours à l'affrètement partiel et à des délégations d'exploitation de l'offre de référence

Le STIF autorise SNCF Mobilités à recourir à des affrètements ou des délégations d'exploitation, dont la liste sera mise à jour et communiquée annuellement au STIF dans le cadre du comité de suivi «Offre».

SNCF Mobilités peut recourir à un nouvel affrètement ou une nouvelle délégation d'exploitation, sous réserve d'un accord de principe écrit préalable du STIF. Dans les cas d'urgence ou correspondant à une durée non significative, SNCF Mobilités peut recourir à un affrètement sans autorisation préalable du STIF. Elle doit cependant en informer le STIF dans les meilleurs délais.

SNCF Mobilités transmet au STIF après la signature du marché le nom du ou des titulaires de l'affrètement ou de la délégation d'exploitation.

article 116-3 - Autres contrats

Sous réserve des dispositions de l'article 116-1, SNCF Mobilités peut sous-traiter, sans autorisation ni agrément préalable du STIF, les activités connexes à l'offre de transport qui entrent dans le champ d'application du présent contrat.

article 117 - Force majeure

Aucune partie n'encourt de responsabilité pour n'avoir pas accompli ou avoir accompli avec retard une obligation, dans la mesure où un tel manquement ou retard résulte d'événements intervenant à tout moment et présentant les caractéristiques de la force majeure. La force majeure doit donc, conformément à la jurisprudence administrative, être irrésistible, imprévisible et avoir un caractère extérieur aux parties.

Si SNCF Mobilités vient à invoquer la survenance d'un événement de force majeure, elle le notifie :

- Dès qu'elle en a connaissance, au directeur ou chef de division en charge de l'astreinte du STIF ;
- Dans les deux jours ouvrés à compter de la survenance de l'événement, au STIF par courriel et confirmé dans les meilleurs délais par lettre recommandée avec avis de réception.

SNCF Mobilités doit alors préciser la nature de l'événement, le ou les retards en résultant ou susceptibles d'en résulter et les mesures envisagées pour en atténuer les effets.

Le STIF notifie dans un délai de quinze jours ouvrés sa décision quant au bien-fondé de cette prétention et aux effets de l'événement de force majeure en cause.

La partie qui invoque un événement de force majeure doit prendre, dans les meilleurs délais, toutes les mesures raisonnablement envisageables pour en atténuer l'impact sur l'exécution de ses obligations.

La partie qui, par action ou par omission, aurait sérieusement aggravé les conséquences d'un événement présentant les caractéristiques de la force majeure n'est fondée à l'invoquer que dans la mesure des effets que l'événement aurait provoqués si cette action ou omission n'avait pas eu lieu.

En dehors des cas de force majeure, aucune partie n'est déliée de ses obligations à raison d'une impossibilité d'exécution ou de la survenance de circonstances ou événements qui échappent à son contrôle.

Lorsqu'un cas de force majeure se prolonge au-delà d'une période de six mois à compter de la notification prévue au présent article, chaque partie a la possibilité de demander l'application des dispositions de l'article 112.

Un bilan annuel des demandes d'application de l'article force majeure sera effectué entre le STIF et SNCF Mobilités en Comité Economique et Tarifaire.

Chapitre VIII - FIN DU CONTRAT

article 118 - Continuité du service à l'échéance du contrat

Un an avant la date d'expiration du présent contrat, le STIF et SNCF Mobilités engageront la préparation du contrat pluriannuel suivant, afin que celui-ci puisse être soumis, avant arrivée à échéance du présent contrat, à la délibération de leurs conseils d'administration.

Au cas où aucun accord ne serait trouvé entre les Parties, l'article R.1241-25 du code des transports définit la contribution forfaitaire provisionnelle que le STIF doit alors allouer à SNCF Mobilités pour assurer la continuité de son service.

Fait à Paris en 3 exemplaires originaux, le

Sophie MOUGARD

Directrice générale
du STIF

Guillaume PEPY

Président Directeur Général
de SNCF Mobilités

Jean-Paul HUCHON

Président
du STIF

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/467
Séance du 07 octobre 2015

**AVENANT N°15 AU CONTRAT 2012-2015 ENTRE
LE STIF ET LA RATP**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.2142-9, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la RATP et aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, le STIF et la RATP, et notamment ses articles 16 et 18 ;
- VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et la RATP signé le 16 mars 2012 ;
- VU** le rapport n°2015/467 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le projet d'avenant n°15 au contrat entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP pour la période 2012-2015 est approuvé.

ARTICLE 2: La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, et notamment de la mise à jour du plan régional des transports. La présente délibération sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON





Avenant n°15 au CONTRAT 2012-2015

entre

le Syndicat des Transports d'Ile-
de-France

et

la Régie Autonome des Transports
Parisiens

ENTRE :

- **LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé 39bis-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, en vertu de la délibération n° 2015/175,

ci-après désigné « STIF »,

ET

- **LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS**, établissement public à caractère industriel et commercial, dont le siège est situé 54 quai de la Râpée 75599 PARIS CEDEX 12, représentée par sa présidente-directrice générale, Madame Elisabeth BORNE, en vertu de _____

ci-après désignée « RATP »

Objet de l'avenant

ARTICLE 1 ^{ER} - MODIFICATION DE L'OFFRE DE REFERENCE	3
ARTICLE 2 – MODIFICATION TARIFAIRE	7
ARTICLE 3 - REVISION DE LA CONTRIBUTION C1	8
ARTICLE 4 - REVISION L'OBJECTIF DE RECETTES DIRECTES	9
ARTICLE 5 - DISPOSITION GENERALE	9
ARTICLE 6 - ENTREE EN VIGUEUR	9

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

Les montants correspondants à « l'année pleine » sont fournis à titre strictement indicatif.

1.1 L'OFFRE DE TRANSPORT (TKC/KCC)

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

2015	Année pleine

Mobilierien Paris

100-100-091	Offre 2015: renfort HP et soirée	2164	48 031
100-100-054	Offre 2015: modification d'offre samedi et dimanche Rosa Parks	658	11 276
100-100-026	Offre 2015: Ecart avt 11 adaptation offre suite REX	-30 157	0
100-100-043	Offre 2015: Ecart avt 11 suppression des partiels le matin toute l'année	8 893	0
100-100-060	Offre 2015: renfort du lundi au dimanche (Rosa Parks)	5 631	124 649
Sous-total		-12 811	183 956

Paris

100-100-035	Offre 2015: modification d'offre samedi Rosa parks	299	7 682
100-100-073	Offre 2015: création soirée dimanche tronçon Pte Maillot-Musée d'Orsay	27 541	119 168
100-100-085	Offre 2015: prolongement au nord pour desserte du quartier des Docks de St Ouen	11 800	72 748
100-100-089	Offre 2015: modification d'itinéraire par le quai de la gare	12 203	34 419
100-100-007	Offre 2015: suppression Balabus	0 €	-24 070 €
Sous-total		51 843	209 947

Mobilierien Banlieue

100-100-178	Offre 2015: prolongement au C. Commercial Inox, week-end et jours fériés	730	17 387
100-100-143	Offre 2015: passage en articulés	-3 581	-76 026
Sous-total		-2 851	-58 639

Bus Banlieue

100-100-367	Offre 2015: renfort heure de pointe	264	11 196
100-100-256	Offre 2015: déviation pour amélioration de la desserte du T8	11 674	34 242
100-100-119	Offre 2015: renfort toutes périodes lié à la suppression de la ligne 15	11 912	74 521
100-100-185	Offre 2015: déviation de Choisy	-2 308	-6 624
100-100-575	Offre 2015: étude arrêt de circulation à échéance convention	-8 745	0
100-100-576	Offre 2015: étude suspension circulation suite à échéance de la convention	-28 728	0
100-100-146	Offre 2015: transfert navette de la ligne 143	139	6 094
100-100-131*	Offre 2015: prolongement des courses partielles "Dalhias" à Mairie de Chevilly-Larue	0	79 674
100-100-124	Offre 2015: renfort L à V en HP du soir, HC, soirée et dimanche	3 879	67 052
100-100-127	Offre 2015:renfort samedi et dimanche	694	14 067
100-100-239	Offre 2015: prolongement et renfort pour desserte Rosa Parks	11 191	219 065
100-100-253	Offre 2015: dissociation habillage ligne 239	-157	-5 375
100-100-318	Offre 2015: mise aux normes partielle Mobilien	1 634	28 408
Sous-total		1 449	522 320

*L'année pleine de la ligne '100-100-131' correspond à l'année 2017. L'impact km sur cette ligne pour l'année 2016 est de : 52 364 KCC

Noctilien

100-100-775/N01	Offre 2015: renfort d'offre semaine et week-end	843	26 008
100-100-776/N02	Offre 2015: renfort d'offre semaine et week-end	866	26 686
100-100-763/N32	Offre 2015: modification d'itinéraire sur la commune de Créteil	-1 078 €	-6 574 €
100-100-772/N41	Offre 2015: prolongement gare de Villeparisis	1 698	36 525
100-100-755/N42	Offre 2015: renfort + prolongement des courses partielles au Bourget RER	2 347	50 697
100-100-752/N52	Offre 2015: prolongement d'itinéraire au terminus Claude Monet	628	13 514
100-100-760 N21	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	183	183
100-100-768 N22	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	140	140
100-100-756 N23	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	72	72
100-100-763 N32	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	153	153
100-100-758 N33	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	74	74
100-100-757 N34	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	113	113
100-100-773 N35	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	127	127
100-100-772 N41	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	297	297
100-100-766 N43	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	281	281
100-100-754 N44	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	511	511
100-100-765 N45	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	212	212
100-100-770 N53	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	255	255
100-100-762 N62	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	169	169
Sous-total		7 891	149 443

Total	45 521	1 007 027

1.2 AJUSTEMENT C11

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

2015	Année pleine

Mobilierien Paris

100-100-091	Offre 2015: renfort HP et soirée	77 586 €	320 106 €
100-100-054	Offre 2015: modification d'offre samedi et dimanche Rosa Parks	19 760 €	59 836 €
100-100-026	Offre 2015: Ecart avt 11 adaptation offre suite REX	-147 034 €	0 €
100-100-043	Offre 2015: Ecart avt 11 suppression des partiels le matin toute l'année	41 065 €	0 €
100-100-060	Offre 2015: renfort du lundi au dimanche (Rosa Parks)	178 739	714 358
Sous-total		170 116 €	1 094 300 €

Paris

100-100-035	Offre 2015: modification d'offre samedi Rosa parks	12 944 €	44 119 €
100-100-073	Offre 2015: création soirée dimanche tronçon Pte Maillot-Musée d'Orsay	254 749 €	599 188 €
100-100-085	Offre 2015: prolongement au nord pour desserte du quartier des Docks de St Ouen	141 075 €	368 047 €
100-100-089	Offre 2015: modification d'itinéraire par le quai de la gare	108 392 €	194 122 €
100-100-007	Offre 2015: suppression Balabus	-21 403 €	-120 054 €
Sous-total		495 757 €	1 085 422 €

Mobilierien Banlieue

100-100-178	Offre 2015: prolongement au C. Commercial Inox, week-end et jours fériés	22 759 €	83 133 €

100-100-143	Offre 2015: passage en articulés	-39 915 €	37 773 €
Sous-total		-17 156 €	120 906 €

Bus Banlieue

100-100-367	Offre 2015: renfort heure de pointe	13 880 €	54 584 €
100-100-256	Offre 2015: déviation pour amélioration de la desserte du T8	84 813 €	153 225 €
100-100-119	Offre 2015: renfort toutes périodes lié à la suppression de la ligne 15	119 845 €	309 452 €
100-100-185	Offre 2015: déviation de Choisy	-2 793 €	-7 827 €
100-100-575	Offre 2015: étude arrêt de circulation à échéance convention	1 386 €	0 €
100-100-576	Offre 2015: étude suspension circulation suite à échéance de la convention	-9 233 €	0 €
100-100-146	Offre 2015: transfert navette de la ligne 143	11 525 €	39 771 €
100-100-131*	Offre 2015: prolongement des courses partielles "Dalhias" à Mairie de Chevilly-Larue	0 €	350 473 €
100-100-124	Offre 2015: renfort L à V en HP du soir, HC, soirée et dimanche	85 255 €	318 536 €
100-100-127	Offre 2015: renfort samedi et dimanche	10 977 €	41 498 €
100-100-239	Offre 2015: prolongement et renfort pour desserte Rosa Parks	291 732	1 159 846
100-100-253	Offre 2015: dissociation habillage ligne 239	15 119	40 604
100-100-318	Offre 2015: mise aux normes partielle Mobilien	32 083	125 967
Sous-total		654 589 €	2 586 129 €

*L'année pleine de la ligne '100-100-131' correspond à l'année 2017. L'impact C11 sur cette ligne pour l'année 2016 est de : 298 904 €2011

Noctilien

100-100-775/N01	Offre 2015: renfort d'offre semaine et week-end	28 128 €	129 107 €
100-100-776/N02	Offre 2015: renfort d'offre semaine et week-end	28 065 €	127 839 €
100-100-763/N32	Offre 2015: modification d'itinéraire sur la commune de Créteil	1 255 €	-4 552 €
100-100-772/N41	Offre 2015: Prolongement gare de Villeparisis	31 062 €	141 958 €
100-100-755/N42	Offre 2015: renfort + prolongement des courses partielles au Bourget RER	50 207 €	221 822 €
100-100-752/N52	Offre 2015: prolongement d'itinéraire au terminus Claude Monet	2 625 €	13 454 €
100-100-760 N21	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	944 €	821 €
100-100-768 N22	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	536 €	474 €
100-100-756 N23	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	431 €	369 €
100-100-763 N32	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	502 €	440 €
100-100-758 N33	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	781 €	658 €
100-100-757 N34	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	456 €	394 €
100-100-773 N35	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	485 €	423 €
100-100-772 N41	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	1 413 €	1 228 €
100-100-766 N43	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	1 317 €	1 132 €
100-100-754 N44	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	2 677 €	2 308 €
100-100-765 N45	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	589 €	527 €
100-100-770 N53	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	966 €	843 €
100-100-762 N62	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	852 €	729 €
Sous-total		153 291 €	639 974 €

Total	1 456 597 €	5 526 731 €

1.3 AJUSTEMENT C12

Les impôts et taxes générés par les modifications d'offre sont remboursés par le STIF à l'euro-l'euro à la RATP. Ils sont fournis ci-dessous, en € HT 2011, à titre indicatif.

2015	Année pleine

Mobilien Paris

100-100-091	Offre 2015: renfort HP et soirée	173 €	4 208 €
100-100-054	Offre 2015: modification d'offre samedi et dimanche Rosa Parks	18 €	800 €
100-100-026	Offre 2015: Ecart avt 11 adaptation offre suite REX	-3 599 €	0 €
100-100-043	Offre 2015: Ecart avt 11 suppression des partiels le matin toute l'année	542 €	0 €
100-100-060	Offre 2015: renfort du lundi au dimanche (Rosa Parks)	433	9 555
Sous-total		-2 433 €	14 563 €

Paris

100-100-035	Offre 2015: modification d'offre samedi Rosa parks	-7 €	595 €
100-100-073	Offre 2015: création soirée dimanche tronçon Pte Maillot-Musée d'Orsay	1 809 €	7 896 €
100-100-085	Offre 2015: prolongement au nord pour desserte du quartier des Docks de St Ouen	753 €	4 771 €
100-100-089	Offre 2015: modification d'itinéraire par le quai de la gare	834 €	2 443 €
100-100-007	Offre 2015: suppression Balabus	0 €	-1 565 €
Sous-total		3 389 €	14 140 €

Mobilien Banlieue

100-100-178	Offre 2015: prolongement au C. Commercial Inox, week-end et jours fériés	20 €	1 133 €
100-100-143	Offre 2015: passage en articulés	-84 €	-1 422 €
Sous-total		-64 €	-289 €

Bus Banlieue

100-100-367	Offre 2015: renfort heure de pointe	-13 €	717 €
100-100-256	Offre 2015: déviation pour amélioration de la desserte du T8	719 €	1 970 €
100-100-119	Offre 2015: renfort toutes périodes lié à la suppression de la ligne 15	663 €	4 138 €
100-100-185	Offre 2015: déviation de Choisy	-17 €	-46 €
100-100-575	Offre 2015: étude arrêt de circulation à échéance convention	-1 386 €	0 €
100-100-576	Offre 2015: étude suspension circulation suite à échéance de la convention	-1 464 €	0 €
100-100-146	Offre 2015: transfert navette de la ligne 143	14 €	621 €
100-100-131*	Offre 2015: prolongement des courses partielles "Dalhias" à Mairie de Chevilly-Larue	0 €	4 482 €
100-100-124	Offre 2015: renfort L à V en HP du soir, HC, soirée et dimanche	219 €	4 258 €
100-100-127	Offre 2015:renfort samedi et dimanche	-5 €	507 €
100-100-239	Offre 2015: prolongement et renfort pour desserte Rosa Parks	798 €	15 632 €
100-100-253	Offre 2015: dissociation habillage ligne 239	41 €	653 €
100-100-318	Offre 2015: mise aux normes partielle Mobilien	68 €	1 642 €
Sous-total		-363 €	34 574 €

*L'année pleine de la ligne '100-100-131' correspond à l'année 2017. L'impact C12 sur cette ligne pour l'année 2016 est de : 2 878 €2011.

Noctilien

100-100-775/N01	Offre 2015: renfort d'offre semaine et week-end	26 €	1 711 €
100-100-776/N02	Offre 2015: renfort d'offre semaine et week-end	25 €	1 704 €
100-100-763/N32	Offre 2015: modification d'itinéraire sur la commune de Créteil	-33 €	-20 €
100-100-772/N41	Offre 2015: Prolongement gare de Villeparisis	53 €	1 790 €
100-100-755/N42	Offre 2015: renfort + prolongement des courses partielles au Bourget RER	107 €	2 962 €
100-100-752/N52	Offre 2015: prolongement d'itinéraire au terminus Claude Monet	-26 €	85 €
100-100-760 N21	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	10 €	10 €
100-100-768 N22	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	5 €	5 €
100-100-756 N23	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	5 €	5 €
100-100-763 N32	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	5 €	5 €
100-100-758 N33	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	9 €	9 €

100-100-757 N34	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	5 €	5 €
100-100-773 N35	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	5 €	5 €
100-100-772 N41	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	15 €	15 €
100-100-766 N43	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	15 €	15 €
100-100-754 N44	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	29 €	29 €
100-100-765 N45	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	6 €	6 €
100-100-770 N53	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	10 €	10 €
100-100-762 N62	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	10 €	10 €
Sous-total		281 €	8 361 €

Total	810 €	71 349 €

ARTICLE 2 – MODIFICATION TARIFAIRE

2.1. MISE EN ŒUVRE DES RENFORTS D'OFFRE

Les ajustements des recettes directes dus aux renforts d'offre décrits en article 1 sont repris ci-dessous sont exprimés en € HT 2011.

2015	Année pleine

Mobilier Paris

100-100-091	Offre 2015: renfort HP et soirée	189 €	4 292 €
100-100-054	Offre 2015: modification d'offre samedi et dimanche Rosa Parks	42 €	796 €
100-100-026	Offre 2015: Ecart avt 11 adaptation offre suite REX	-5 689 €	
100-100-043	Offre 2015: Ecart avt 11 suppression des partiels le matin toute l'année	0 €	0 €
100-100-060	Offre 2015: renfort du lundi au dimanche (Rosa Parks)	476	10 151
Sous-total		-4 982 €	15 239 €

Paris

100-100-035	Offre 2015: modification d'offre samedi Rosa parks	27 €	720 €
100-100-073	Offre 2015: création soirée dimanche tronçon Pte Maillot-Musée d'Orsay	1 201 €	5 105 €
100-100-085	Offre 2015: prolongement au nord pour desserte du quartier des Docks de St Ouen	710 €	4 169 €
100-100-089	Offre 2015: modification d'itinéraire par le quai de la gare	848 €	2 409 €
100-100-007	Offre 2015: suppression Balabus	0 €	-1 233 €
Sous-total		2 786 €	11 170 €

Mobilier Banlieue

100-100-178	Offre 2015: prolongement au C. Commercial Inox, week-end et jours fériés	168 €	3 744 €
100-100-143	Offre 2015: passage en articulés	282 €	6 983 €
Sous-total		450 €	10 727 €

Bus Banlieue

100-100-367	Offre 2015: renfort heure de pointe	33	1 409
100-100-256	Offre 2015: déviation pour amélioration de la desserte du T8	659	1 880
100-100-119	Offre 2015: renfort toutes périodes lié à la suppression de la ligne 15	1 103	6 457
100-100-185	Offre 2015: déviation de Choisy	0	0
100-100-575	Offre 2015: étude arrêt de circulation à échéance convention	0	0
100-100-576	Offre 2015: étude suspension circulation suite à échéance de la convention	-627	0
100-100-146	Offre 2015: transfert navette de la ligne 143	0	0
100-100-131*	Offre 2015: prolongement des courses partielles "Dalhias" à	0	4 572

	Mairie de Chevilly-Larue		
100-100-124	Offre 2015: renfort L à V en HP du soir, HC, soirée et dimanche	318	5 984
100-100-127	Offre 2015: renfort samedi et dimanche	43	918
100-100-239	Offre 2015: prolongement et renfort pour desserte Rosa Parks	1 790	37 951
100-100-253	Offre 2015: dissociation habillage ligne 239	0	0
100-100-318	Offre 2015: mise aux normes partielle Mobilien	142	2 537
Sous-total		3 461	61 708

*L'année pleine de la ligne '100-100-131' correspond à l'année 2017. L'impact RD sur cette ligne pour l'année 2016 est de : 2 980 €2011.

Noctilien

100-100-775/N01	Offre 2015: renfort d'offre semaine et week-end	138 €	3 765 €
100-100-776/N02	Offre 2015: renfort d'offre semaine et week-end	140 €	3 841 €
100-100-763/N32	Offre 2015: modification d'itinéraire sur la commune de Créteil	189 €	1 157 €
100-100-772/N41	Offre 2015: Prolongement gare de Villeparisis	21 €	443 €
100-100-755/N42	Offre 2015: renfort + prolongement des courses partielles au Bourget RER	388 €	8 378 €
100-100-752/N52	Offre 2015: prolongement d'itinéraire au terminus Claude Monet	41 €	885 €
100-100-760 N21	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	6 €	6 €
100-100-768 N22	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	12 €	12 €
100-100-756 N23	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	6 €	6 €
100-100-763 N32	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	7 €	7 €
100-100-758 N33	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	3 €	3 €
100-100-757 N34	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	7 €	7 €
100-100-773 N35	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	7 €	7 €
100-100-772 N41	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	12 €	12 €
100-100-766 N43	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	28 €	28 €
100-100-754 N44	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	39 €	39 €
100-100-765 N45	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	10 €	10 €
100-100-770 N53	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	6 €	6 €
100-100-762 N62	Offre 2015: renfort nuit de la St Sylvestre	11 €	11 €
Sous-total		1 071 €	18 623 €

Total	2 786 €	117 467 €

2.2. MISE EN ŒUVRE DES FORFAITS IMAGINER SCOLAIRE « TOUTES ZONES »

Le 8 juillet 2015, le conseil du STIF a décidé la création, à compter de la rentrée 2015, des forfaits ImagineR Scolaire « toutes zones ».

Le STIF a évalué en concertation avec la RATP l'impact de cette mesure sur l'objectif de recettes directes du dernier quadrimestre 2015 et, par contrepartie, sur le niveau de la contribution forfaitaire versée par le STIF. Conformément à l'article 79-3, pour tenir compte de la mise en place des forfaits ImagineR Scolaire « toutes zones », l'objectif de recettes directes du dernier quadrimestre 2015 est diminué de 3,9 M€ HT c.e. 2012.

ARTICLE 3 - REVISION DE LA CONTRIBUTION C1

Suite aux modifications d'offre exposées à l'article 1 du présent avenant et conformément aux articles 79-3-2/ et 82 du contrat, le tableau de l'article 81-2-1 relatif au montant forfaitaire C11 versé par le STIF à la RATP est annulé et remplacé par le tableau suivant :

En M d'euros HT 2011	2012	2013	2014	2015	
Contribution C11 suite avenant n°14	929,624	960,265	967,142	1 079,263	
Ajustements d'offre avenant n°15	0,000	0,000	0,000	-0,009	1,466

	-	-	-	-	3,900
Nouvelle contribution C11	929,624	960,265	967,142	1 084,620	
Dont gestionnaire d'infrastructure	254,387	257,700	262,036	260,554	

ARTICLE 4 - REVISION L'OBJECTIF DE RECETTES DIRECTES

Suite aux modifications d'offre exposées à l'article 1 et à la mesure tarifaire exposée à l'article 2 du présent avenant et conformément à l'article 79-3-2/ du contrat, le tableau de l'article 79-2 relatif au calcul de l'objectif des recettes directes de la RATP est annulé et remplacé par le tableau suivant :

En M€ HT c.e. 1/1/2012	2012	2013	2014	2015	
Objectif de recettes directes suite avenant n°14	2 178,721	2 176,163	2 199,010	2 120,845	
				Janvier à août	Septembre à décembre
Ajustements d'offre avenant n°15	-	-	-	0,002	0,001
Impact de la mise en place des forfaits ImagineR Scolaire « toutes zones »	-	-	-		-3,900
Nouvel objectif de RD	2178,721	2176,163	2 199,010	2 116,948	

ARTICLE 5 - DISPOSITION GENERALE

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

ARTICLE 6 - ENTREE EN VIGUEUR

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

Fait à Paris, le

La directrice générale du STIF
Sophie MOUGARD

La présidente de la RATP
Elisabeth BORNE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/468
Séance du 07 octobre 2015

**AVENANT N°11 AU CONTRAT 2012-2015 ENTRE
LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE
ET SNCF MOBILITES**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;
- 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** la décision n°2013/008 du 13 février 2013 sur la Modernisation de l'infrastructure billettique en Ile-de-France par la mise en place des Unités Transport ;
- VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF signé le 3 mai 2012 ;
- VU** le rapport n°2015/468 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 1^{er} octobre 2015 et de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le projet d'avenant n°11 au contrat entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la SNCF pour la période 2012-2015, joint à la présente délibération, est approuvé.

ARTICLE 2 : La directrice générale est autorisée à signer ledit avenant.

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



Avenant n°11 au CONTRAT 2012-2015

entre

le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

et

SNCF Mobilités

Avenant n°11 au contrat STIF-SNCF 2012-2015

ENTRE :

- **LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé 39bis-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, en vertu de la délibération n°2015/

Ci-après désigné « STIF »,

ET

- **SNCF Mobilités**, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial, immatriculé au Registre du Commerce de Paris sous le n° B 552.049.447, dont le siège social est 2, Place aux Etoiles, 93212 La Plaine Saint-Denis Cedex - FRANCE, représentée par Monsieur Guillaume PEPY, en sa qualité de Président, dûment habilité à l'effet des présentes,

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

OBJET DE L'AVENANT

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

ARTICLE 1.	MODIFICATIONS TARIFAIRES : CONSEQUENCES DE LA MISE EN ŒUVRE DES FORFAITS « TOUTES ZONES » SUR IMAGIN'R SCOLAIRE	4
ARTICLE 2.	MODIFICATIONS D'OFFRE.....	4
	2.1 L'OFFRE DE TRANSPORT	4
	2.2 AJUSTEMENT DE LA CONTRIBUTION C11	5
	2.3 AJUSTEMENT DE LA CONTRIBUTION C12	5
ARTICLE 3.	REVISION DE LA CONTRIBUTION C11	6
ARTICLE 4.	EVOLUTION ANNUELLE DES CONTRIBUTIONS PREVUES PAR LE PRESENT AVENANT	7
ARTICLE 5.	DISPOSITIONS GENERALES	7
ARTICLE 6.	ENTREE EN VIGUEUR	7

.....

ARTICLE 1. MODIFICATIONS TARIFAIRES : CONSEQUENCES DE LA MISE EN ŒUVRE DES FORFAITS « TOUTES ZONES » SUR IMAGIN'R SCOLAIRE

Le 8 juillet 2015, le conseil du STIF a décidé la création, à compter de la rentrée 2015, des forfaits ImagineR Scolaire « toutes zones ».

Le STIF a évalué en concertation avec SNCF Mobilités l'impact de cette mesure sur l'objectif de recettes directes du dernier quadrimestre 2015 et, par contrepartie, sur le niveau de la contribution forfaitaire versée par le STIF. Conformément à l'article 79-3, pour tenir compte de la mise en place des forfaits ImagineR Scolaire « toutes zones », l'objectif de recettes directes du dernier quadrimestre 2015 est diminué de 1,8 M€ HT c.e. 2012.

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

En M d'euros HT c.e. 1/1/2012	2012	2013	2014	2015	
				Janvier à août	Septembre à décembre
Objectif de recettes directes SNCF au tarif 01/01/2012 de référence (modifié par avenant n°9)	1 061,0	1 013,9	1 025,1	669,8	318,3
Objectif de recettes directes SNCF au tarif 1/1/2012 après avenant n°11	1 061,0	1 013,9	1 025,1	669,8	316,5

ARTICLE 2. MODIFICATIONS D'OFFRE

2.1 L'OFFRE DE TRANSPORT

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

Kilomètres commerciaux	2015
NOCTILIEN N140 ROSA PARKS	152 *
Nouvelle offre lignes L Sud et U	2 378
Complément d'offre ligne E et mise en service de Rosa Parks	2 158
Evolution de l'offre lignes C, D, H, J, N, P, R et U	13 048

* Sous réserve de faisabilité (travaux de voirie)

Kilomètres techniques	2015
NOCTILIEN N140 ROSA PARKS	0
Nouvelle offre lignes L Sud et U	135
Complément d'offre ligne E et mise en service de Rosa Parks	774
Evolution de l'offre lignes C, D, H, J, N, P, R et U	361

2.2 AJUSTEMENT DE LA CONTRIBUTION C11

Les montants repris ci-dessous sont exprimés en € HT 2011 (y compris frais de mise en service)

En M€ HT 2011	2015
NOCTILIEN N140 ROSA PARKS	0,014
Nouvelle offre lignes L Sud et U	2,886
Complément d'offre ligne E et mise en service de Rosa Parks	4,217
Evolution de l'offre lignes C, D, H, J, N, P, R et U	1,469
Somme des ajustements de C11	8,586

2.3 AJUSTEMENT DE LA CONTRIBUTION C12

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

En M€ HT 2011	2015
Nouvelle offre lignes L Sud et U	0,023
Complément d'offre ligne E et mise en service de Rosa Parks	0,062
Evolution de l'offre lignes C, D, H, J, N, P, R et U	0,110
Somme des ajustements de C12	0,194

ARTICLE 3. REVISION DE LA CONTRIBUTION C11

Conformément à l'article 82-2 du contrat, pour tenir compte des modifications d'offre et des modifications tarifaires exposées précédemment, la contribution C11 en euros HT 2011 versée à la SNCF est ajustée des montants figurants dans le tableau ci-dessous :

En M d'euros HT 2011	2015
Modifications d'offre	8,586
Mise en œuvre du forfait « toutes zones » sur Imagin'R scolaire	1,8
Somme des ajustements avenant n°11	10,386

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

En M d'euros HT constants	2012	2013	2014	2015
Ajustements de la contribution C11 induits par avenant n°2	4,143	69,203	69,158	69,690
Ajustements de la contribution C11 induits par avenant n°3	0	9,554	12,299	7,789
Ajustements de la contribution C11 induits par avenant n°4	0	7,447	14,738	14,738
Ajustements de la contribution C11 induits par avenant n°5	0	3,239	2,007	1,847
Ajustements de la contribution C11 induits par avenant n°6	0	-0,416	1,196	1,123
Ajustements de la contribution C11 induits par avenant n°7	0	0	3,440	4,900

Ajustements de la contribution C11 induits par avenant n°8	0	0	0	1,372
Ajustements de la contribution C11 induits par avenant n°9	0	0	0	50,4
Ajustements de la contribution C11 induits par avenant n°11	0	0	0	10,386
Ajustements totaux de la contribution C11 par avenants	4,143	89,027	102,838	162,245

ARTICLE 4. EVOLUTION ANNUELLE DES CONTRIBUTIONS PREVUES PAR LE PRESENT AVENANT

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

ARTICLE 5. DISPOSITIONS GENERALES

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

ARTICLE 6. ENTREE EN VIGUEUR

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

Fait à Paris, le

La directrice générale du STIF
Sophie MOUGARD

Le président de SNCF Mobilités
Guillaume PEPY

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/469
Séance du 7 octobre 2015

**AJUSTEMENT DE LA REMUNERATION DES CONTRATS DE TYPE 2 POUR
TENIR COMPTE DE DIVERSES MESURES TARIFAIRES ET DECISIONS
PARTICULIERES
(REVALORISATION DES CONTRIBUTIONS C16 ET C17)**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 5 décembre 2013 et de la Commission économique et tarifaire du 4 décembre 2013 ;
- VU** la délibération n° 2012/0192 du 11 juillet 2012 approuvant l'avenant générique G2 au contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et les entreprises privées d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération n° 2012/0415 du 13 décembre 2012 relative à la valeur de la contribution C16 des opérateurs privés des services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2013/499 du 11 décembre 2013 relative à l'ajustement de la rémunération des contrats de type 2 pour tenir compte de diverses mesures tarifaires (revalorisation des contributions C16 et C17) ;
- VU** le rapport n°2015/469 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

CONSIDERANT qu'une compensation doit être apportée aux opérateurs privés sous contrat de type 2 pour couvrir les variations de recettes et de charges découlant :

- de la création des forfaits Navigo, Navigo Solidarité et Imagine R « toutes zones », à compter du 1^{er} septembre 2015 ;
- de l'impact sur l'intéressement au taux de validation des jours de gratuité lors de la marche républicaine du 11 janvier 2015 et de l'épisode de pollution du 21 au 23 mars 2015 ;
- des charges nouvelles pour le réseau Devillairs (002-002-004) générées par l'usage d'un terrain pour l'exploitation d'un centre bus ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : La valeur des contributions C16 et C17 telles que définies par l'avenant générique G2 susvisé est fixée pour chaque contrat de type 2 dans l'annexe jointe à la présente délibération.

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

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

Jean-Paul HUCHON



Annexe à la délibération n°2015/469
Séance du 7 octobre 2015

VALEUR DES CONTRIBUTIONS C16 ET C17

Nom du réseau	Code du réseau	Code réseau & entreprise d'encaissement	C16 en € HT 2008		C17 en € HT 2008	
			En 2015	En 2016	En 2015	En 2016
TRA	001	001-293	62 209 €	56 209 €	250 674 €	282 734 €
Vélizy	002	002-004	79 557 €	423 625 €	-35 364 €	-28 445 €
STIVO	003	003-030	329 €	329 €	609 €	665 €
STIVO	003	003-059	46 947 €	44 947 €	-67 256 €	-33 911 €
R'Bus	004	004-016	28 364 €	27 364 €	93 573 €	109 004 €
Sénart Bus	005	005-065	23 328 €	22 328 €	-21 984 €	-7 956 €
Goëlys	006	006-014	14 346 €	14 346 €	-12 849 €	-6 888 €
Tram (Mèlibus)	007	007-066	24 834 €	23 834 €	256 772 €	264 819 €
Goussainville	008	008-014	12 439 €	12 439 €	-8 248 €	-1 582 €
Grand'R	009	009-014	8 481 €	8 481 €	-17 903 €	-14 167 €
Mitry	010	010-014	7 141 €	7 141 €	21 201 €	24 099 €
SEAPFA	011	011-014	24 553 €	22 553 €	-111 057 €	-97 664 €
Versailles Grand Parc	012	012-027	2 422 €	2 422 €	11 268 €	12 202 €
Versailles Grand Parc	012	012-039	5 369 €	5 369 €	-12 020 €	-8 230 €
Versailles Grand Parc	012	012-056	45 364 €	43 364 €	29 795 €	54 355 €
Parisis	013	013-030	6 625 €	6 625 €	5 927 €	10 450 €
Valbus Elargi	014	014-030	4 812 €	4 812 €	13 504 €	17 287 €
Valbus Elargi	014	014-038	2 171 €	2 171 €	5 905 €	6 883 €
Valoise	015	015-030	8 919 €	8 919 €	37 569 €	47 103 €
Haut Val d'oise	016	016-014	9 046 €	9 046 €	-479 €	1 519 €
Haut Val d'oise	016	016-030	264 €	264 €	-658 €	-539 €
St Remy les Chevreuse	017	017-039	2 658 €	2 658 €	-6 539 €	-5 348 €
St Germain-en-Laye	018	018-012	8 420 €	8 420 €	-19 280 €	-14 620 €
Entre Seine et Forêts	019	019-012	4 570 €	4 570 €	-5 591 €	-3 115 €
Poissy Aval	020	020-015	14 832 €	14 832 €	16 293 €	22 663 €
Poissy Aval	020	020-057	243 €	243 €	-7 755 €	-6 751 €
Deux Rives de Seine	021	021-052	3 260 €	3 260 €	50 261 €	56 760 €
Les Mureaux (Urbain)	022	022-011	5 551 €	5 551 €	29 678 €	31 336 €
Plaine de Versailles	023	023-015	7 657 €	7 657 €	4 200 €	6 483 €
Plaine de Versailles	023	023-027	13 536 €	13 536 €	-18 345 €	-9 441 €
Val de Seine	024	024-011	8 728 €	8 728 €	7 116 €	9 426 €
Réseau du Vexin	025	025-011	1 443 €	1 443 €	503 €	837 €
Réseau du Vexin	025	025-025	6 398 €	6 398 €	19 305 €	20 938 €
Maisons-Laffitte-Mesnil Le Roi	026	026-212	3 701 €	3 701 €	-5 690 €	-3 891 €
Pays de l'Ourcq	027	027-067	5 902 €	5 902 €	16 976 €	18 628 €
Interurbain de Rambouillet	028	028-013	10 952 €	10 952 €	-15 313 €	-10 451 €
Interurbain de Rambouillet	028	028-036	849 €	849 €	-491 €	-398 €
Interurbain de Rambouillet	028	028-039	253 €	253 €	76 €	137 €
Urbain de Rambouillet	029	029-013	5 254 €	5 254 €	-12 976 €	-11 176 €
Pays Fertois	030	030-067	6 365 €	6 365 €	14 704 €	16 651 €
Pays de Meaux	031	031-014	606 €	606 €	11 461 €	11 526 €
Pays de Meaux	031	031-067	15 553 €	15 553 €	88 003 €	95 678 €
Grand Morin	032	032-067	10 263 €	10 263 €	-13 734 €	-8 570 €
Périurbain de Mantes	033	033-057	10 899 €	10 899 €	20 129 €	24 767 €
Périurbain de Mantes	033	033-092	140 €	140 €	-15 018 €	-13 340 €

Nom du réseau	Code du réseau	Code réseau & entreprise d'encaissement	C16 en € HT 2008		C17 en € HT 2008	
			En 2015	En 2016	En 2015	En 2016
Val de Marne	034	034-045	17 227 €	17 227 €	5 416 €	17 076 €
Pep's	035	035-051	18 371 €	18 371 €	16 956 €	29 459 €
La Bassée	036	036-210	2 307 €	2 307 €	3 571 €	4 007 €
Aubergenville	037	037-111	741 €	741 €	-5 402 €	-4 659 €
Vallée de l'Oise	038	038-025	1 557 €	1 557 €	4 041 €	4 801 €
Vallée de l'Oise	038	038-030	650 €	650 €	2 101 €	2 285 €
Est Seine Marne et Montois	039	039-228	8 361 €	8 361 €	25 496 €	26 491 €
Houdanais	040	040-005	5 674 €	5 674 €	-4 821 €	-2 771 €
Houdanais	040	040-057	1 596 €	1 596 €	-411 €	-37 €
Tam Limay	041	041-005	364 €	364 €	-3 389 €	-2 882 €
Tam Limay	041	041-350	13 823 €	13 823 €	90 557 €	97 354 €
Acheres-Conflans	042	042-212	11 516 €	11 516 €	-16 400 €	-10 480 €
Albatrans	043	043-291	4 077 €	4 077 €	-119 102 €	-100 858 €
Valmy	044	044-016	13 025 €	13 025 €	34 995 €	41 520 €
Bus en Seine	045	045-019	12 807 €	12 807 €	-33 097 €	-24 207 €
Situs	046	046-010	9 528 €	9 528 €	66 383 €	72 078 €
Les Ulis - Massy - Saclay	047	047-006	14 747 €	14 747 €	-90 980 €	-79 044 €
Les Ulis - Massy - Saclay	047	047-039	2 912 €	2 912 €	-10 236 €	-8 787 €
Apolo	048	048-101	10 968 €	10 968 €	38 564 €	44 035 €
Casqy	049	049-039	2 071 €	2 071 €	-12 756 €	-10 767 €
Casqy	049	049-230	16 545 €	15 545 €	-148 635 €	-120 079 €
Mobilien Véolia 011 011 019	050	050-011	2 061 €	2 061 €	4 870 €	5 638 €
Mobilien Véolia 012 012 001	051	051-012	2 385 €	2 385 €	5 936 €	6 949 €
Mobilien Véolia 012 012 016	052	052-012	2 741 €	2 741 €	-12 940 €	-10 867 €
Mobilien Véolia 052 052 080	053	053-052	8 127 €	8 127 €	-433 €	2 665 €
Mobilien Véolia 015 242 004	054	054-015	1 208 €	1 208 €	-1 806 €	-872 €
Bassin de Gonnesse	055	055-050	4 485 €	4 485 €	-19 832 €	-15 762 €
BORD DE L'EAU	056	056-002	5 288 €	5 288 €	61 265 €	63 549 €
COMETE	057	057-062	388 €	388 €	4 300 €	4 610 €
COMETE	057	057-208	2 225 €	2 225 €	14 240 €	14 527 €
SIYONNE	058	058-208	4 235 €	4 235 €	43 568 €	44 381 €
SIYONNE	058	058-228	199 €	199 €	1 116 €	1 125 €
STILL	059	059-064	7 337 €	7 337 €	35 991 €	37 326 €
STILL	059	059-208	225 €	225 €	1 717 €	1 711 €
Seine Sénart Bus	060	060-021	9 074 €	9 074 €	-34 951 €	-28 587 €
Seine Sénart Bus	060	060-045	1 143 €	1 143 €	-7 509 €	-6 297 €
Dourdannais	061	061-013	2 009 €	2 009 €	-440 €	175 €
Dourdannais	061	061-068	13 744 €	13 744 €	41 €	170 €
Dourdannais	061	061-085	10 €	10 €	-500 €	-402 €
AERIAL	062	062-062	7 208 €	7 208 €	41 038 €	43 249 €
AERIAL	062	062-214	448 €	448 €	3 463 €	3 475 €
Réseau du Canton de Perthes en Gatinais	063	063-063	4 906 €	4 906 €	35 344 €	35 572 €
Si t'bus / RN4	064	064-003	6 841 €	6 841 €	15 411 €	18 810 €
Pôle à pôle 065.487.077	065	065-065	901 €	901 €	6 767 €	7 038 €
Seine Essonne	066	066-024	5 946 €	5 946 €	24 550 €	26 182 €
TRAVERCIEL	067	067-213	4 333 €	4 333 €	-11 310 €	-8 842 €
Mobilien Devillairs 004.004.019	068	068-004	1 031 €	1 031 €	-4 601 €	-4 025 €
Mobilien Transdev 067.067.062	069	069-067	1 117 €	1 117 €	-1 156 €	-765 €
Mobilien Veolia Transport 212.195.018	070	070-212	3 363 €	3 363 €	-17 818 €	-15 901 €
Mobilien Veolia Transport 212.212.003	071	071-212	1 338 €	1 338 €	1 221 €	1 471 €

Nom du réseau	Code du réseau	Code réseau & entreprise d'encaissement	C16 en € HT 2008		C17 en € HT 2008	
			En 2015	En 2016	En 2015	En 2016
Mobilien TIMBUS 251.195.004	072	072-251	6 876 €	6 876 €	-6 369 €	-3 814 €
Seine-et-Marne Express/MOBILIEN Procars	073	073-228	9 950 €	9 950 €	-11 012 €	-6 909 €
Seine-et-Marne Express/MOBILIEN Transdev	074	074-051	6 739 €	6 739 €	370 €	9 570 €
Pôle à pôle CTVM 057.057.022	075	075-057	1 033 €	1 033 €	-859 €	-17 €
Mobilien SAVAC 039.039.307	076	076-039	1 383 €	1 383 €	-3 845 €	-3 112 €
Bassin de Milly-la-Forêt	077	077-084	6 876 €	6 876 €	2 934 €	3 643 €
Mobilien CIF 014.195.002	078	078-014	4 249 €	4 249 €	-3 195 €	-1 030 €
Mobilien CIF 014.014.093	079	079-014	1 578 €	1 578 €	-3 285 €	-2 917 €
Etampois	080	080-010	880 €	880 €	-3 188 €	-2 699 €
Etampois	080	080-068	56 002 €	56 002 €	-1 236 €	-442 €
Etampois	080	080-073	190 €	190 €	-869 €	-768 €
Val d'Essonne	081	081-010	1 401 €	1 401 €	-3 498 €	-2 816 €
Val d'Essonne	081	081-018	617 €	617 €	-2 560 €	-2 256 €
Val d'Essonne	081	081-024	2 461 €	2 461 €	5 096 €	5 712 €
Nord - Hurepoix - Essonne	082	082-010	141 €	141 €	-631 €	-512 €
Nord - Hurepoix - Essonne	082	082-055	6 843 €	6 843 €	-24 687 €	-19 562 €
Arpajonnais	083	083-010	159 €	159 €	-463 €	-391 €
Arpajonnais	083	083-018	189 €	189 €	-1 011 €	-908 €
Arpajonnais	083	083-068	23 624 €	23 624 €	-257 €	295 €
TRAMY élargi	084	084-097	8 031 €	8 031 €	25 871 €	27 391 €
Chatelet en Brie - Pays de Seine	085	085-062	2 003 €	2 003 €	7 055 €	7 276 €
Val d'Yerres	086	086-045	11 715 €	11 715 €	-10 537 €	-3 966 €
sol'R	087	087-003	2 765 €	2 765 €	-1 677 €	-679 €
Yerres - Brie Centrale	088	088-097	4 288 €	4 288 €	6 936 €	7 790 €
Claye-Souilly	089	089-054	5 584 €	5 584 €	22 961 €	24 851 €
LE PALADIN	090	090-020	6 847 €	6 847 €	-26 281 €	-23 293 €
Scolaire Est Yvelines	091	091-213	2 073 €	2 073 €	600 €	1 354 €
Mobilien CTCOP 244.244.001	092	092-244	1 333 €	1 333 €	-97 685 €	-85 109 €
Seine-et-Marne Express/MOBILIEN/Transdev	093	093-097	8 753 €	8 753 €	-4 080 €	755 €
Seine-et-Marne Express/MOBILIEN/Veolia	094	094-064	7 660 €	7 660 €	20 659 €	25 758 €
Arlequin et Plateau Briard	095	095-003	1 827 €	1 827 €	7 942 €	8 232 €
Arlequin et Plateau Briard	095	095-040	8 698 €	8 698 €	11 215 €	14 539 €
Mobilien Veolia Transport restructurée 040.040.02	096	096-040	5 709 €	5 709 €	7 069 €	8 555 €
Mobilien Veolia Transport 065.065.050	097	097-065	1 446 €	1 446 €	-4 179 €	-2 816 €
Desserte longue Sud Ile-de- France	098	098-010	462 €	462 €	-469 €	-320 €
Desserte longue Sud Ile-de- France	098	098-055	2 666 €	2 666 €	-14 855 €	-12 496 €
Orgebus - Genovebus	099	099-002	76 €	76 €	736 €	729 €
Orgebus - Genovebus	099	099-010	4 685 €	4 685 €	-24 298 €	-19 675 €
Orgebus - Genovebus	099	099-018	680 €	680 €	-4 451 €	-3 897 €
Orgebus - Genovebus	099	099-055	3 863 €	3 863 €	-12 580 €	-9 668 €
Orgebus - Genovebus	099	099-227	484 €	484 €	-12 229 €	-10 210 €
Lac de l'Essonne	100	100-055	8 184 €	8 184 €	20 840 €	25 839 €
Lacs de l'Essonne	100	100-070	2 374 €	2 374 €	3 391 €	4 147 €

Nom du réseau	Code du réseau	Code réseau & entreprise d'encaissement	C16 en € HT 2008		C17 en € HT 2008	
			En 2015	En 2016	En 2015	En 2016
Ligne pôle à pôle 233.233.702	101	101-233	16 €	16 €	2 538 €	2 697 €
Gagny-Le Bourget-Drancy	102	102-233	21 €	21 €	-2 544 €	-2 287 €
Pays de Limours	103	103-039	4 098 €	4 098 €	-7 084 €	-5 682 €
Centre Essonne	104	104-400	14 478 €	11 478 €	181 410 €	209 773 €
Mobilier Hourtoule 027.328.078	105	105-027	1 494 €	1 494 €	7 945 €	9 344 €

Accusé de réception en préfecture
075 287500078-20151007-2015-0469-DE
Date de télétransmission : 08/10/2015
Date de réception préfecture : 08/10/2015

Les contributions C16 et C17 au titre de 2015 sont acquittées dans le cadre de la facture annuelle 2015 à communiquer par chaque entreprise en 2016.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/470
Séance 07 octobre 2015

**AVENANT N°1 AU CONTRAT DE DSP POUR L'EXPLOITATION DE LA
LIGNE REGULIERE ROUTIERE EXPRESS RELIANT MEAUX A MELUN**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-6 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment ses articles L. 1411-1 et suivants et R. 1411-1 et suivants ;
- VU** la délibération n°2014/408 du 1^{er} octobre 2014 approuvant le contrat de délégation de service public pour l'exploitation de la ligne régulière routière express reliant Meaux à Melun ;
- VU** le rapport n° 2015/470 et 471 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 au contrat de délégation de service public pour l'exploitation de la ligne régulière routière express reliant Meaux à Melun joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la Directrice Générale à signer ledit avenant et ses annexes ;

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

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

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°1
A LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC
EXPLOITATION DE LA LIGNE EXPRESS
RELIANT MEAUX A MELUN**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du 7 octobre 2015.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La société dédiée ViaMo-Melun, ViaMo-Melun est une SAS au capital de 30 000 €, inscrite au registre du commerce de R.C.S de Melun sous le numéro 810 334 433, numéro de gestion 2015B00507, son siège social est 12 rue du 19 mars, 77 480 Fontaine-Fourches, représentée par Monsieur Mickaël MOREAU, son Président ;

Ci-après dénommée "le Délégataire»,

d'autre part,

Le STIF et le délégataire étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le contrat de délégation de service public pour l'exploitation de la ligne régulière routière express reliant Meaux à Melun a été approuvé par la délibération n°2014/408 du conseil d'administration du STIF en date du 01/10/2014.

Ce contrat doit être modifié pour intégrer l'évolution suivante :

Rectification de l'annexe F4bis – Subvention des véhicules

Des incohérences existaient dans le contrat initial et dans son annexe F4 bis « Subventions ». Ainsi, le plan d'investissement, l'état du parc ainsi que le compte financier prévisionnel du contrat prennent en compte des subventions véhicules à hauteur de 50%. L'annexe F4bis mentionne quant à elle un taux de 100% pour les subventions véhicules.

L'avenant n°1 permet de régulariser ce point. L'annexe F4 bis est ainsi modifiée afin de prendre en compte un taux de 50% pour les subventions véhicules.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1. Objet de l'avenant

Le présent avenant a pour objet la correction de l'annexe F4 bis.

Article 2. Pièces contractuelles modifiées

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

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

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe F4bis

Article 3. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 1 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 31/08/2015 et jusqu'au terme de la DSP.

Avenant n°1 au contrat de Délégation de Service Public pour l'exploitation de la ligne régulière routière express reliant Meaux à Melun

Article 4. Autres clauses du contrat

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 2 exemplaires, le

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

L'entreprise ViaMo-Melun

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/471
Séance 07 octobre 2015

**AVENANT N°1 AU CONTRAT DE DSP POUR L'EXPLOITATION DE LA
LIGNE REGULIERE ROUTIERE YERRES RUNGIS ET DE LA LIGNE
LOCALE THIAIS ORLY**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-6 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment ses articles L. 1411-1 et suivants et R. 1411-1 et suivants ;
- VU** la délibération n°2015/017 du 11 février 2015 approuvant le contrat de délégation de service public pour l'exploitation de la ligne régulière routière express Yerres-Rungis et de la ligne locale Thiais-Orly entre le STIF et la société Kéolis Seine Val de Marne (ex Athis Cars) ;
- VU** le rapport n°2015/470 et 471 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 au contrat de délégation de service public pour l'exploitation de la ligne régulière routière express Yerres-Rungis et de la ligne locale Thiais-Orly joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la Directrice Générale à signer ledit avenant et ses annexes ;

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

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

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°1
A LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

POUR L'EXPLOITATION DE LA LIGNE
REGULIERE ROUTIERE YERRES RUNGIS ET DE
LA LIGNE LOCALE THIAIS ORLY**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La société dédiée KEOLIS ORLY RUNGIS, SAS au capital de 50 000 €, est inscrite au registre du commerce de R.C.S de Bobigny sous le numéro 810 836 783, numéro de gestion 2015B03010, son siège social est1 à 3 avenue François Mitterrand, immeuble Le Jade, 93 2000 Saint-Denis, représentée par Monsieur Fabrice BERGERAULT, son Gérant ;

Ci-après dénommée "le Délégataire»,

d'autre part,

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

Préambule

Le contrat de délégation de service public pour l'exploitation de la ligne régulière routière Yerres-Rungis et de la ligne locale Thiais-Orly a été approuvé par la délibération n°2015/017 du conseil d'administration du STIF en date du 11/02/2015.

Ce contrat doit être modifié pour intégrer l'évolution suivante :

1. correction de l'annexe F4 bis relative aux subventions véhicules

Une incohérence a été relevée dans l'annexe F4 bis relative à la subvention à verser par le STIF pour l'acquisition des véhicules neufs.

Toutes les annexes relatives au parc et aux aspects financiers du contrat intègrent 9 véhicules nécessaires à l'exploitation des lignes objet du contrat. En revanche, l'annexe F4 bis prévoit 7 véhicules et ne mentionne pas les 2 véhicules de réserve alors qu'elle mentionne toutefois les équipements embarqués de 9 véhicules.

Par conséquent l'annexe est modifiée pour être mise en cohérence avec les autres annexes du contrat. Cette mise en cohérence n'a aucun impact financier.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1. Objet de l'avenant

Le présent avenant a pour objet la correction de l'annexe F4 bis.

Article 2 : Pièces contractuelles modifiées

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

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

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe F4bis Subventions des véhicules

Article 3 : Entrée en vigueur et notification

L'avenant N°1 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 01/09/2015 et le 31/12/2021.

Article 4 : Autres clauses du contrat

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 2 exemplaires, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise KEOLIS ORLY RUNGIS

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/554
Séance du 07 octobre 2015

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°8 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU DE VELIZY

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-6 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2009/1062 du 09/12/2009 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Devillairs ;
- VU** la délibération n°2010/0783 du 08/12/2010 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Devillairs ;
- VU** la délibération n°2011/0118 du 09/02/2011 approuvant l'avenant n°2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Devillairs ;
- VU** la délibération n°2012/0151 du 06/06/2012 approuvant l'avenant n°3 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Devillairs ;
- VU** la délibération n°2012/0408 du 13/12/2012 approuvant l'avenant n°4 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Devillairs ;
- VU** la délibération n°2013/0240 du 10/07/2013 approuvant l'avenant n°5 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Devillairs ;
- VU** le rapport général et le rapport n°2014/412 ;
- VU** la délibération n°2014/0412 du 08/10/2014 approuvant l'avenant n°6 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Devillairs ;
- VU** la délibération n°2015/074 du 11/02/2015 approuvant l'avenant n°7 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Devillairs ;
- VU** le rapport général n°2015/554 à 579 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°8 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Vélizy joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant au contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la Devillairs.

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

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


Jean-Paul HUCHON

**AVENANT N°8
au
CONTRAT DE TYPE II
Réseau de Vélizy – 002 002**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La Société de transports Voyageurs Devillairs, société anonyme au capital de 458 304 €, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro 732 820 717, dont le siège est situé Les Manèges, 12 Avenue du Général de Gaulle, 78000 Versailles, représentée par son Directeur Monsieur Gilles SIEUTAT.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau de Vélizy le 09/12/2009.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 08/12/2010, ayant pour objet la subvention de véhicules et le nouveau dépôt ;
- avenant n°2 voté le 09/02/2011, ayant pour objet un développement d'offre sur la ligne 45 ;
- avenant Générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance ;
- avenant n°3 voté le 06/06/2012, ayant pour objet le déploiement du SAEIV
- avenant générique G2, voté le 11/07/2012, ayant pour objet la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA ;
- avenant n°4 voté le 13/12/2012, ayant pour objet un développement d'offre sur la ligne 45 ;
- avenant n°5 voté le 10/07/2013, ayant pour objet la phase intermédiaire de restructuration du réseau de bus ;
- avenant G3 voté le 11 décembre 2013, ayant pour objet la qualité de service.
- avenant n°6 voté le 01/10/2014, ayant pour objet la restructuration du réseau de bus liée à la première phase du T6.
- avenant n°7 voté le 11/02/2015, ayant pour objet le prolongement de la ligne 42 à BuroSpace.
- Avenant générique G4 voté le 8 juillet 2015.

Afin de prendre en compte une évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un 8^{ème} avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

1. Offre complémentaire

Le présent avenant vise à acter la restructuration du réseau de bus de Vélizy liée à la deuxième phase de mise en service du T6, qui devrait intervenir au printemps 2016.

Dès juin 2014, le STIF a organisé une dizaine de réunions techniques avec les opérateurs, les collectivités concernées afin d'engager une réflexion sur l'adaptation des itinéraires et de l'offre des lignes de bus impactées par la deuxième phase de mise en service du tramway T6, dont l'objectif est :

- d'améliorer la lisibilité et l'efficacité globale du réseau pour le voyageur ;
- d'optimiser le fonctionnement du réseau et les moyens mis en œuvre ;
- de redéployer l'offre là où les besoins de déplacement ont été identifiés et éventuellement créer de nouvelles dessertes ;

Le travail de restructuration a permis :

- d'organiser le rabattement de 5 lignes de bus sur les stations du tramway T6, et notamment vers les 2 principaux pôles de correspondances que sont la gare routière de Vélizy 2 et la station Wagner.

- de renforcer et de cadencer les fréquences des lignes de bus sur l'axe Versailles-Vélizy ainsi que sur l'axe Jouy-Vélizy-Chaville aux 15 minutes en heure de pointe et aux 30 minutes en heure creuse. Une liaison entre Bièvres et Vélizy ouest-T6 a été créée.
- d'assurer une bonne cohésion entre les amplitudes du tramway et les amplitudes des lignes de bus, avec un renfort conséquent des services en soirée et en heure creuse sur toutes les lignes restructurées.
- de modifier les itinéraires des lignes afin d'améliorer et de fiabiliser leur vitesse commerciale. A ce titre, l'itinéraire de la ligne 24 sera dévié par le nord afin d'éviter la congestion récurrente de l'A86 et de la rue des Chantiers. De même, la ligne 32 ne desservira plus l'arrêt genets à Jouy-en-Josas qui impose un passage dans des voiries très contraintes génératrices d'aléas de circulation.
- de diminuer l'offre bus en doublon avec la ligne de tramway T6, notamment sur la ligne 34, pour ajuster l'offre bus aux besoins de déplacements futurs, tout en permettant aux habitants du cœur de Velizy, du quartier Mozart, ainsi que pour les salariés de la zone Inovel parc Nord qui sont à l'écart du tramway, de garder un accès direct aux gares de Chaville. La ligne 30 est supprimée.
- de fusionner les lignes 20 et 23, qui offrent des liaisons similaires, pour améliorer l'efficacité des lignes.
- de supprimer la ligne 50, qui offre une liaison peu attractive pour les usagers entre Antony et Vélizy.

Le renfort d'offre interviendra à la date de mise en service de la seconde phase du T6. Un échange de courrier entre le STIF et l'opérateur actera la date effective de la mise en service du renfort d'offre bus prévue au printemps 2016.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

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

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

Les annexes circonstanciées visées sont :

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

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 8 prend effet à compter de sa notification. Il est conclu pour la période comprise entre le 8 octobre 2015 et le 31 décembre 2016.

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

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation

Pour l'entreprise

**La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy**

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/555
Séance du 07 octobre 2015**

**SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°12 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°7 A LA CONVENTION PARTENARIALE**

RESEAU LES ULIS-MASSY-SACLAY

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

- VU** le Code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0296 du 02/06/2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la Société des Cars d'Orsay, la Société TIPS et la SAVAC et la convention partenariale entre le STIF, la Société des Cars d'Orsay, la Société TIPS et la SAVAC et la Communauté d'Agglomération du plateau de Saclay (CAPS) et la Communauté d'Agglomération d'Europ'Essonne (CAE²) ;
- VU** les délibérations n° 2010/0773 du 8 décembre 2010, n° 2011/0073 du 9 février 2011, n°2011/0472 du 1^{er} juin 2011, n°2011/0620 du 6 juillet 2011, n°2011/0792 du 5 octobre 2011, n°2011/0948 du 7 décembre 2011, n°2012/0192 du 11 juillet 2012, n°2013/041 du 13 février 2013, n°2013/259 du 10 juillet 2013, n°2013/406 du 9 octobre 2013, n°2013/574-500 du 11 décembre 2013, n°2014/082 du 5 mars 2014, n°2014/511 du 10 décembre 2014 et n°2015/ du 8 juillet 2015 approuvant les avenants n°1, 2, 3, 4, G1, 5, 6, 7, G2, 8, 9, G3, 10, 11 et G4 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Cars d'Orsay, la société TIPS et la SAVAC ;
- VU** les délibérations n°2011/0472 du 1 juin 2011, n°2011/0792 du 5 octobre 2011, n°2011/0948 du 7 décembre 2011, n°2013/041 du 13 février 2013 et n°2013/259 du 10 juillet 2013 et n°2014/511 du 10 décembre 2014 approuvant les avenants n°1, 2, 3, 4, 5 et 6 à la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay, la Communauté d'Agglomération d'Europ'Essonne, la société des Cars d'Orsay, la société TIPS et la SAVAC ;
- VU** le rapport général n°2015/554 à 579 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°12 au contrat d'exploitation de type 2 et l'avenant n°7 à la convention partenariale pour le réseau Les Ulis – Massy – Saclay joints à la présente délibération, ainsi que l'ensemble des annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants et leurs annexes avec la Société des Cars d'Orsay, la Société TIPS et la SAVAC et la Communauté d'Agglomération du plateau de Saclay (CAPS) et la Communauté d'Agglomération d'Europ'Essonne (CAE²) ;

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

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

Jean-Paul HUCHON



AVENANT N°12
au
Contrat de type 2
Les Ulis-Massy-Saclay 002-047

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009, représenté par Sophie MOUGARD en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015,

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

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

d'une deuxième part,

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

d'une troisième part,

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

d'une quatrième part,

Ci-après dénommés « l'Entreprise »,

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

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau Les Ulis – Massy - Saclay ont été approuvés par le conseil du STIF en date du 2 juin 2010.

Le Conseil a également validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 08/12/2010 ayant pour objet une modification du périmètre du contrat,
- avenant n°2 voté le 09/02/2011 ayant pour objet le dispositif Prévention - Politique de la ville,
- avenant n°3 voté le 01/06/2011 ayant pour objet la prolongation des titres locaux jusqu'au 31/12/2011,
- avenant n°4 voté le 05/10/2011 ayant pour objet le développement d'offre dit Fond de Vallée,
- avenant n°5 voté le 07/12/2011 ayant pour objet la suppression des titres locaux.
- avenant Générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- avenant Générique G2 voté le 11/07/2012, ayant pour objet la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA,
- avenant n°6 voté le 13/02/2013, ayant pour objet le renforcement de l'offre sur le secteur de Villebon,
- avenant n°7 voté le 10/07/2013, ayant pour objet le renforcement de l'offre sur les lignes 2 et 3 des secteurs Les Ulis-Orsay et Les Ulis-Massy/Palaiseau RER,
- avenant n°8 voté le 09/10/2013 au titre de l'investissement pour le renouvellement de l'équipement en radiolocalisation des véhicules du parc, ainsi que du système central nécessaire à son bon fonctionnement,
 - avenant n°9 voté le 11/12/2013 au titre de l'investissement initial pour un Système d'Information Voyageurs en temps réel,
- avenant G3 voté le 11/12/2013 au titre de la qualité de service,
- avenant n°10 voté le 05/03/2014 au titre du renfort du dispositif de médiation,
- avenant n°11 voté le 10/12/2014 au titre du développement de l'offre sur les lignes 039 039 008, 019, 032 et 006 006 015,
- avenant Générique G4 voté le 08/07/2015

Ce contrat doit être modifié pour intégrer les évolutions suivantes :

1- Prolongement de courses sur de la ligne 039 039 004 (Gif-sur-Yvette gare RER B/CEA/Buc LFA)

La mise en service du TCSP Massy-Saclay phase 2 nécessite une réorganisation de l'exploitation de la ligne. A ce titre, les 3 courses actuellement en terminus au CEA et ayant pour origine Gif-sur-Yvette via la RD 306 devront être prolongées au nouveau terminus du site propre, le Christ de Saclay.

2- Régularisation de la participation de la collectivité CAPS

Le dossier de renforts d'offre des lignes 11, 12 et 13 avait établi une participation de la collectivité à hauteur de 105 000 € HT (valeur 2008). Le dossier présenté en Conseil du STIF du 10 décembre 2014 a voté une participation de la collectivité de 108 000 € HT

(valeur 2008). Le présent avenant procède à la régularisation de 3 000 € HT (valeur 2008) au bénéfice de la collectivité.

3- Utilisation du TCSP Massy-Saclay phase 2 (École Polytechnique – Christ de Saclay).

La mise à disposition du TCSP Massy Saclay phase 2 est consentie à l'Entreprise pour les parcours des lignes 269 269 002 et 039 039 004 en contrepartie du paiement d'une redevance d'utilisation. Cette redevance, qui concerne uniquement la mise à disposition du TCSP Massy Saclay phase 2 à l'exclusion de tout autre bien, est estimée globalement à ce jour à 1 496 K€ HT annuels (euros 2008) représentant la valeur prévisionnelle d'amortissement des travaux du TCSP Massy Saclay.

Les éventuelles implications financières et la répartition de cette redevance entre les entreprises utilisant tout ou partie du TCSP Massy Saclay seront établies au cours du 1er semestre 2016 sur la base de son utilisation et feront l'objet d'un avenant au présent contrat.

Pour la première année d'exploitation par l'Entreprise des lignes circulant sur tout ou partie du TCSP Massy Saclay phase 2, cette redevance sera proratisée à compter de la date de mise en service du site propre (base 360 jours). Ce montant sera révisé dans les conditions d'indexation annuelle prévue par l'article 67-1 du présent Contrat.

- régime fiscal de la redevance d'utilisation

Conformément à l'instruction administrative BOI-TVA-CHAMP-10-20-10-10, la redevance d'utilisation du TCSP Massy Saclay Phase 2 est assujettie à la TVA au taux prévu par la législation en vigueur. Le transfert de droit à déduction prévu à l'article 68-4 du contrat sera applicable exclusivement pour les autres biens mis à disposition à titre gratuit.

- modalités de facturation et de paiement :

La redevance de l'année N est acquittée par précompte du STIF sur la facture annuelle de l'année N considérée, visée à l'article 67-2 du présent Contrat, sans donner lieu à un échange de flux de trésorerie entre l'Entreprise et le STIF. »

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1.

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

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

Pour la SAVAC

Les annexes circonstanciées visées sont :

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

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant n°12 prend effet à compter de sa notification. Il est conclu pour la période comprise entre le 15 décembre 2015 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 4 exemplaires, le/../..

**Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,**
Pour la Directrice générale et par délégation

Pour l'Entreprise
SAVAC
Le Président

La Directrice de l'exploitation
Catherine Bardy

Géric BIGOT

Pour l'Entreprise
Les Cars D'Orsay
Le Président

Pour l'Entreprise
TIPS
Le Président

Loic BLANDIN

Loic BLANDIN

AVENANT N°7
à la
Convention Partenariale
Les Ulis–Massy–Saclay 002-047

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009, représenté par Sophie MOUGARD en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'agglomération du plateau de Saclay (CAPS), Etablissement Public de Coopération Intercommunale, dont le siège est situé en mairie de Palaiseau 91 Rue de Paris – 91120 PALAISEAU et dont son siège administratif est situé au 26 Rue Jean Rostand – Parc Orsay Université – 91898 ORSAY Cedex représentée par Michel BOURNAT, Président, autorisé à signer la présente par délibération n° XX en date du 29 novembre 2015.

Ci-après dénommée « la CAPS »,

D'une deuxième part,

ET

La Communauté d'Agglomération Europ'Essonne (CAEE), Etablissement Public de Coopération Intercommunale, dont le siège est situé 30 avenue Carnot – 91 300 MASSY, représentée par Vincent DELAHAYE, Président, autorisé à signer la présente convention par délibération n° XX en date du jj/mm/aaaa.

Ci-après dénommée « la CAEE »,

d'une troisième part,

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

ET

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

d'une quatrième part,

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

d'une cinquième part,

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

d'une sixième part,

Ci-après dénommés « l'Entreprise »,

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

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau Les Ulis – Massy - Saclay ont été approuvés par le conseil du STIF en date du 2 juin 2010.

Le Conseil a également validé les avenants suivants à la convention partenariale :

- avenant n°1 voté le 01/06/2011 au titre du prolongement des titres locaux jusqu'au 31/12/2011,
- avenant n°2 voté le 05/10/2011 au titre du développement de l'offre dit Fond de Vallée,
- avenant n°3 voté le 07/12/2011 au titre de la suppression des titres locaux sur le réseau et d'une régularisation de l'article 10.3,
- avenant n°4 voté le 13/02/2013 au titre du renforcement de l'offre sur le secteur de Villebon.
- avenant n°5 voté le 10/07/2013, ayant pour objet le renforcement de l'offre sur les lignes 2 et 3 des secteurs Les Ulis-Orsay et Les Ulis-Massy/Palaiseau RER,
- avenant n°6 voté le 10/12/2014, ayant pour objet le renforcement de l'offre sur les lignes 11, 12 et 13 desservant le sud-ouest du territoire de la CAPS sur le secteur de Gif-sur-Yvette et la ligne 15 (Massy-Vélizy).

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

1- Prolongement de courses sur de la ligne 039 039 004 (Gif-sur-Yvette gare RER B/CEA/Buc LFA)

La mise en service du TCSP Massy-Saclay phase 2 nécessite une réorganisation de l'exploitation de la ligne. A ce titre, les 3 courses actuellement en terminus au CEA et ayant pour origine Gif-sur-Yvette via la RD 306 devront être prolongées au nouveau terminus du site propre, le Christ de Saclay.

2- Régularisation de la participation de la collectivité CAPS

Le dossier de renforts d'offre des lignes 11, 12 et 13 avait établi une participation de la collectivité à hauteur de 105 000 € HT (valeur 2008). Le dossier présenté en Conseil du STIF du 10 décembre 2014 a voté une participation de la collectivité de 108 000 € HT (valeur 2008). Le présent avenant procède à la régularisation de 3 000 € HT (valeur 2008) au bénéfice de la collectivité.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIVIT :

Article 1.

L'article 10-1 de la convention, relatif à « Principes généraux », est modifié comme suit :

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

(k€ constants 2008) HT	2016
Coût du service de référence	19 039

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

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

(k€ constants 2008) HT	2016
Contributions financières	15 528

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

L'article 10-3 de la convention partenariale « Engagements financiers de la collectivité » est modifié comme suit :

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus la collectivité versera aux Cars d'Orsay une participation forfaitaire annuelle fixée à :

Entreprise Cars d'Orsay

(k€ constants 2008) HT	2015	2016
Contribution de la collectivité	1 231	1 231
CAEE	231	231
CAPS	1 000	1 000

Entreprise SAVAC

(k€ constants 2008) HT	2015	2016
Contribution de la collectivité	776	773
CAPS	776	773

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'Annexe B.5 de la présente convention. Pour 2015, compte tenu de la régularisation du dossier des lignes 11, 12 et 13 de la Savac, le montant de la participation de la collectivité CAPS ne sera pas proratisé.

Article 2.

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

L'annexe circonstanciée visée est :

- Annexe B2b, service de référence SAVAC

Article 3. Entrée en vigueur et notification

L'avenant n°7 prend effet à compter de sa notification. Il est conclu pour la période comprise entre le 15 décembre 2015 et le 31 décembre 2016.

Article 4.

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

Fait à Paris, en 6 exemplaires, le ../../..

**Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,**
Pour la Directrice générale et par délégation
La Directrice de l'exploitation

Catherine Bardy

Pour Les Collectivités,

Communauté d'Agglomération du
Plateau de Saclay

Le Président ,
Michel BOURNAT

Communauté d'Agglomération
Europ'Essonne

Le Président,
Vincent DELAHAYE

Pour l'Entreprise
SAVAC

Le Président,
Géric BIGOT

Les Cars D'orsay

Le Président,
Loïc BLANDIN

TIPS

Le Président,
Loïc BLANDIN

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/556
Séance du 07 octobre 2015

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°8 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU ALBATRANS

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0734 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat de type 2 entre le STIF et la société Albatrans ;
- VU** les délibérations n°2011/0073 et 0114 du 9 février 2011, n°2011/0938 du 7 décembre 2011, n°2012/0225 du 11 juillet 2012, n° 2013/247 du 10 juillet 2013, n°2013/403 du 9 octobre 2013, n°2013/580 du 11 décembre 2013 et n°2015/075 du 11 février 2015 approuvant les avenants n°1, n°1bis, n°2, n°3, n°4, n°5, n°6 et n°7 au contrat de type 2 entre le STIF et la société Albatrans ;
- VU** les délibérations n°2011/0620 du 06 juillet 2011, n°2012/0192 du 11 juillet 2012, n°2013/500 du 11/12/2013 et n°2015/226 du 08/07/2015 approuvant les avenants génériques G1, G2, G3 et G4
- VU** le rapport général n°2015/554 à 579 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°8 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Albatrans joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant au contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la société Albatrans.

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

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized, overlapping loops and strokes, representing the name Jean-Paul Huchon.

**AVENANT N°8
au
CT2 ALBATRANS 002-043**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), Établissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 39 bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

ALBATRANS, société anonyme de 120 000 €, inscrite au RCS d'Evry (B 383 263 464 / 383 263 464 00026), dont le siège est situé 48 cours Blaise Pascal 91004 EVRY Cedex, représentée par son Président, Monsieur Romain de MONTBEL.

Ci-après dénommée « ALBATRANS »,

d'autre part,

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

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau ALBATRANS ont été approuvés par le conseil du STIF en date du 7 juillet 2010.

Le Conseil a également validé l'avenant suivant au contrat de type 2 :

- Avenant n°1 voté le 09/02/2011 ayant pour objet le renfort d'offre sur les lignes 291 191 006 et 010 pour la desserte de Polytechnique,
- Avenant n°1bis voté le 09/02/2011 ayant pour objet le dispositif Prévention - Politique de la Ville,
- Avenant n°2 voté le 07/12/2011 ayant pour objet la mise à jour du Plan Prévisionnel d'Investissement et de la suppression d'une interdiction de trafic local sur la ligne 291 191 006,
- Avenant G1 voté le 6 juillet 2011 ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance,
- Avenant G2 voté le 11 juillet 2012 ayant pour objet la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA,
- Avenant n°3 voté le 11 juillet 2012 ayant pour objet un prolongement de l'itinéraire et de renforts d'offre sur la ligne 291 191 004.
- Avenant n°4 voté le 10 juillet 2013 ayant pour objet le renfort d'offre sur les lignes 291 191 006 et 010 et la mise en place de véhicules plus capacitaires sur la ligne 291 191 003
- Avenant n°5 voté le 9 octobre 2013 ayant pour objet l'équipement en radiolocalisation de huit véhicules en extension de parc
- Avenant n°6 et G3 votés le 11 décembre 2013 ayant pour objet respectivement l'investissement pour l'équipement en vidéoprotection du parc, et la qualité de service
- Avenant n°7 voté le 11 février 2015 ayant pour objet la modification de l'itinéraire de la ligne 91-08, la redevance et la régulation en gare routière de Massy, et la délégation du site propre Massy-Saclay
- Avenant G4 voté le 8 juillet 2015

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

Ces modifications concernent :

1. Modification de la ligne 291-191-008 « Les Ulis – Vélizy-Villacoublay » :

Le projet proposé vise à accompagner l'évolution du plateau de Saclay et l'arrivée de nouvelles entreprises, en adaptant l'offre de la ligne 291-191-008 (Vélizy-Les Ulis) de la façon suivante :

- Création d'un itinéraire supplémentaire direct entre Vélizy et le quartier de l'Ecole Polytechnique via le site propre en cours de réalisation ;
- simplification de l'offre de la ligne ;
- l'optimisation de l'offre la ligne par rapport à l'usage attendu avec une meilleure répartition entre l'heure creuse et l'heure de pointe, et entre la semaine et le samedi

2. mise en service du site propre entre l'Ecole Polytechnique et le Christ de Saclay :

L'entreprise Albatrans est chargée de l'entretien du site propre Massy-Saclay phase 2 (de l'Ecole Polytechnique au Christ de Saclay). Le présent avenant permet de préciser le périmètre de la mission, les obligations de l'opérateur et le forfait de charges qui s'y rattache dans une nouvelle annexe contractuelle (annexe F4-1).

Mise en service prévisionnelle pour la modification d'offre et l'intégration des coûts d'entretien du site propre : 14/12/2015

3. Redevance en gare routière d'Evry :

Une redevance au départ est fixée à 0,675€ HT par départ pour les lignes desservant la gare. La charge ainsi appliquée à l'opérateur est répercutée dans les charges du CT2 Albatrans en fonction du nombre de départs des lignes en terminus du contrat à la gare routière d'Evry.

La date de mise en service est le : 12/10/2015

4. Utilisation du TCSP Massy-Saclay phase 2 (École Polytechnique – Christ de Saclay).

La mise à disposition du TCSP Massy Saclay phase 2 est consentie à l'Entreprise pour les parcours des lignes 291 191 006, 291 191 008 et 291 191 010 en contrepartie du paiement d'une redevance d'utilisation. Cette redevance, qui concerne uniquement la mise à disposition du TCSP Massy Saclay phase 2 à l'exclusion de tout autre bien, est estimée globalement à ce jour à 1 496 K€ HT annuels (euros 2008) représentant la valeur prévisionnelle d'amortissement des travaux du TCSP Massy Saclay.

Les éventuelles implications financières et la répartition de cette redevance entre les entreprises utilisant tout ou partie du TCSP Massy Saclay seront établies au cours du 1er semestre 2016 sur la base de son utilisation et feront l'objet d'un avenant au présent contrat.

Pour la première année d'exploitation par l'Entreprise des lignes circulant sur tout ou partie du TCSP Massy Saclay phase 2, cette redevance sera proratisée à compter de la date de mise en service du site propre (base 360 jours). Ce montant sera révisé dans les conditions d'indexation annuelle prévue par l'article 67-1 du présent Contrat.

- régime fiscal de la redevance d'utilisation

Conformément à l'instruction administrative BOI-TVA-CHAMP-10-20-10-10, la redevance d'utilisation du TCSP Massy Saclay Phase 2 est assujettie à la TVA au taux prévu par la législation en vigueur. Le transfert de droit à déduction prévu à l'article 68-4 du contrat sera applicable exclusivement pour les autres biens mis à disposition à titre gratuit.

- modalités de facturation et de paiement :

La redevance de l'année N est acquittée par précompte du STIF sur la facture annuelle de l'année N considérée, visée à l'article 67-2 du présent Contrat, sans donner lieu à un échange de flux de trésorerie entre l'Entreprise et le STIF. »

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Annexe F4-1 : Entretien du site propre entre l'Ecole Polytechnique et le Christ de Saclay

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant n°8 prend effet à compter de sa notification. Il est conclu pour la période comprise entre le 12 octobre 2015 et le 31 décembre 2016.

Fait à Paris, en 2 exemplaires, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

Pour La Directrice Générale et par délégation,
La Directrice de l'Exploitation,

La Société Albatrans
Le Président

Catherine Bardy

Romain de Montbel

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/557
Séance du 07 octobre 2015

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°8 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
RESEAU STIVO

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2009/1055 du 9 décembre 2009 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF, les sociétés STIVO et Cars Lacroix et la convention partenariale entre le STIF, la société STIVO et la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise ;
- VU** les délibérations n°2010/0781 du 09/12/2010, n° 2011/0073 du 09/02/2011, n°2011/0620 du 06/07/2011, n° 2011/0964 du 07/12/2011, n°2012/0192 du 11/07/2012, n° 2013/269 du 10 juillet 2013, n° 2013/401 du 9 octobre 2013, n°2013/557, n°2014/500 du 11 décembre 2013, n° 2014/523 du 10 décembre et n° 2015/226 du 8 juillet 2015 approuvant les avenants n°1, n°2, G1, n°3, G2, n°4, n°5, G3, n°6, n°7 et G4 au contrat de type 2 entre le STIF et les sociétés STIVO et Cars Lacroix ;
- VU** le rapport général n°2015/554 à 579 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n° 8 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Cergy Pontoise joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble des annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés STIVO et Cars Lacroix ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, et notamment de la mise à jour du plan régional des transports. La présente délibération sera publiée au recueil des actes administratifs du STIF.

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

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°8
au
CONTRAT DE TYPE II
STIVO – 002 003**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La STIVO, SAS au capital de 40 000 €, inscrite au RCS de Pontoise sous le numéro SIREN 301 571 147, dont le siège est situé ZAC du Vert Galant - 13 rue de la Tréate – 95046 Saint-Ouen-l'Aumône, représentée par son président, Monsieur Jean-Sébastien Barrault, dûment habilité à cet effet.

d'une deuxième part,

La Société CARS LACROIX, SAS au capital de 558 600 €, inscrite au RCS de Pontoise sous le n° SIREN 780 053 898, dont le siège social est situé 53/55 Chaussée Jules César - 95250 Beauchamp, représentée par sa directrice, Madame Anaëlle Penven, dûment habilitée à cet effet.

d'une troisième part,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

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

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau STIVO ont été approuvés par le conseil d'administration du STIF en date du 8 décembre 2010.

Le conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 08 décembre 2010, ayant pour objet le rattachement au contrat de la ligne 30-07 des cars Lacroix au contrat ;
- avenant n°2 voté le 09 février 2011, ayant pour objet la politique de la ville ;
- avenant générique G1, voté le 06 juillet 2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance ;
- avenant n°3 voté le 07 décembre 2011, ayant pour objet la mise en place d'un pass local pendant une période transitoire ;
- avenant générique G2 voté le 11 juillet 2012, ayant pour objet la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA ;
- avenant n°4 voté le 10 juillet 2013, ayant pour objet le renfort et la mise aux normes Mobilien de la ligne 059-440-445, le déploiement d'un système d'information voyageurs, et le déploiement d'un système de vidéoprotection dans 8 véhicules en extension de parc ;
- avenant n°5 voté le 9 octobre 2013, ayant pour objet l'équipement en radiolocalisation de 8 véhicules en extension ;
- avenant n°6 voté le 11 décembre 2013, ayant pour objet le renfort de la ligne 059-440-434 ;
- avenant générique G3 voté le 11 décembre 2013, ayant pour objet la qualité de service ;
- avenant n°7 voté le 10 décembre 2014, ayant pour objet la transition énergétique ;
- avenant générique G4 voté le 8 juillet 2015.

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

Ces modifications concernent :

La régularisation d'un doublage sur la ligne régulière 030-030-027 qui dessert Verneuil-sur-Seine depuis les communes de Menucourt, Vauréal et Jouy-le-Moutier. La sous-ligne Verneuil-sur-Seine – Menucourt a vu sa fréquentation croître fortement d'où la mise en place d'un doublage à 7h44 du lundi au vendredi en période scolaire.

Date de prise d'effet au 8 octobre 2015.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

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

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

Pour les cars Lacroix

Les annexes circonstanciées visées sont :

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

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 8 prend effet à compter de sa notification. Il est conclu pour la période comprise entre le 8 octobre 2015 et le 31 décembre 2016.

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

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation

La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy

Pour l'entreprise STIVO

Le Président
Jean-Sébastien Barrault

Pour l'entreprise Cars Lacroix

La Directrice
Anaëlle Penven

Délibération n°2015/558
Séance du 07 octobre 2015

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°5 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU LE DOURDANNAIS

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 2011/0089 du 09/02/2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Transdev Ile de France - établissement de Rambouillet, Cars Perron et Ormont Transport ainsi que la convention partenariale entre le STIF, la commune de Corbreuse et les sociétés Transdev Ile de France - établissement de Rambouillet, Cars Perron, Ormont Transport ;
- VU** les délibérations n° 2011/0620 du 06/07/2011, n° 2012/0192 du 11/07/2012, n° 2013/0130 du 16/05/2013, n° 2013/395 du 09/10/2013, n°2013/500 et n° 2013/584 du 11/12/2013, n° 2014/343 du 02/07/2014 et n° 2015/226 du 08/07/2015 approuvant les avenants G1, G2, n°1, n°2, G3, n°3, n°4 et G4 au contrat de type 2 entre le STIF et les sociétés Transdev Ile de France - établissement de Rambouillet, Cars Perron et Ormont Transport ;
- VU** le rapport général n°2015/554 à 579 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°5 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau « le Dourdannais » joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés Transdev Ile de France - établissement de Rambouillet, Cars Perron et Ormont Transport ;

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

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

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°5
au
CONTRAT DE TYPE II
Dourdannais- 002 061**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015.

Ci-après dénommé le « STIF »,

D'une première part,

ET

La Société Transdev-Ile de France - Etablissement de Rambouillet, société Anonyme au capital de 200 000 000€, inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN 383 607 090), dont le siège est situé 32 boulevard Gallieni Immeuble Sereinis 92 130 ISSY-LES-MOULINEAUX, représentée, par délégation par Monsieur Nicolas Verwaerde, en sa qualité de Directeur d'établissement,

D'une deuxième part,

ET

La Société Ormont Transport, société par actions simplifiée au capital de 380 000€, inscrite au RCS d'Evry sous le numéro 305 731 523, dont le siège social est situé au 12/14 rue des Epinants ZAC du Bois Bourdon 91 150 ETAMPES, représentée par sa Présidente, Madame Michèle Meyer, dûment habilitée à cet effet,

D'une troisième part,

ET

La Société Cars Perron, société à responsabilité limitée au capital de 36 000€ inscrite au RCS d'Evry (n° SIREN 313 740 987), dont le siège est situé route de Gommerville, 91 740 PUSSAY, représentée par délégation par Monsieur Patrice Perron, en sa qualité de Gérant.

D'une quatrième part,

Ci-après dénommées « l'Entreprise »,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau du Dourdannais ainsi que la convention partenariale le 09/02/2011.

Le conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant générique G1 voté le 06 juillet 2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance ;
- avenant générique G2 voté le 11 juillet 2012, ayant pour objet la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA ;
- avenant n°1 voté le 16 mai 2013, ayant pour objet la modification du programme prévisionnel d'investissement de la société Ormont Transport ;
- avenant n°2 voté le 9 octobre 2013, ayant pour objet l'investissement pour l'équipement en radiolocalisation de 5 véhicules de la société Ormont Transport en extension de parc ;
- avenant G3 voté le 11 décembre 2013, ayant pour objet la qualité de service ;
- avenant n°3 voté le 11 décembre 2013, ayant pour objet l'investissement pour l'équipement en radiolocalisation de 14 véhicules de la société Transdev Ile de France - établissement de Rambouillet ;
- avenant n°4 voté le 2 juillet 2014, ayant pour objet l'ajustement de l'offre de la ligne 013-013-022 ;
- avenant générique G4 voté le 8 juillet 2015.

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

Ces modifications concernent :

Le doublage d'une course sur les lignes 068-306-004 et 068-306-012, du lundi au vendredi, en période scolaire.

Date de prise d'effet au 8 octobre 2015.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUI:

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

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

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant n°5 au Contrat de type 2 prend effet à compter de sa notification. Il est conclu pour la période comprise entre le 8 octobre 2015 et le 31 décembre 2016.

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

Pour Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France
Pour la Directrice générale et par délégation

La Directrice de l'exploitation
Catherine Bardy

L'Entreprise
Pour Transdev Ile de France
Etablissement de Rambouillet

Le Directeur d'établissement
Nicolas Verwaerde

Pour Ormont Transport

La Présidente
Michèle Meyer

Pour les Cars Perron

Le gérant
Patrice Perron

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/559
Séance du 07 octobre 2015**

**SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°7 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2**

RESEAU INTERURBAIN DE RAMBOUILLET

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

- VU** le Code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0738 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Veolia-Transport Établissement de Rambouillet, Savac et Cars Perrier, et la convention partenariale entre le STIF, le SITERR, la ville de Sonchamp, la ville de Saint-Arnoult-en-Yvelines et les sociétés Veolia-Transport Établissement de Rambouillet, Savac et Cars Perrier ;
- VU** les délibérations n°2011/0115, 2011/0620, 2011/0791, 2011/0946, 2012/0192, 2013/0243, 2013/0500, 2013/0582, 2014/416, 2015/226 en dates des 9 février 2011, 6 juillet 2011, 5 octobre 2010, 7 décembre 2011, 11 juillet 2012, 10 juillet 2013, 11 décembre 2013, 1^{er} octobre 2014, 8 juillet 2015 approuvant les avenants n°1, G1, 2, 3, G2, 4, G3, 5, 6, G4 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Transdev Établissement de Rambouillet ;
- VU** la délibération n°2011/791 en date du 5 octobre 2011 approuvant l'avenant n°1 à la convention partenariale entre le STIF, les sociétés Transdev Île-de-France Etablissement de Rambouillet, Savac et Cars Perrier ;
- VU** le rapport général n°2015/554 à 579 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants et leurs annexes ;

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

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

Jean-Paul HUCHON

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

**AVENANT N°7
au
CONTRAT DE TYPE II
INTERURBAIN DE RAMBOULET –
002 028**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015 ;

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

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

ET

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

ET

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

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

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

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- Avenant n°1 voté le 9 février 2011, ayant pour objet la modification du taux de réemploi de l'entreprise Cars Perrier ;
- Avenant générique G1 voté le 6 juillet 2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance ;
- Avenant n°2 voté le 5 octobre 2011 ayant pour objets le renforcement de l'offre sur la ligne 013-013-010 et l'intégration sur la ligne 036-036-015, pour l'année scolaire 2011-2012, d'un circuit scolaire ;
- Avenant n°3 voté le 7 décembre 2011, ayant pour objet un recalage de l'offre contractuelle afin d'intégrer des évolutions intervenues durant les négociations ;
- Avenant générique G2 voté le 11 juillet 2012, ayant pour objet la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA ;
- Avenant n°4 voté le 10 juillet 2013, ayant pour objet le renforcement de la ligne 010-010-003 ;
- Avenant générique G3, voté le 11 décembre 2013, ayant pour objet la qualité de service ;
- Avenant n°5 voté le 11 décembre 2013, ayant pour objet la vidéoprotection ;
- Avenant n°6 voté le 1^{er} octobre 2014, ayant pour objet le renforcement des lignes 013-013-008, 013-013-010, 013-013-020, 013-013-030.

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

Cette modification concerne la restructuration du réseau.

La date de mise en service est le **29 août 2016**.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont, pour l'entreprise Transdev Île-de-France Établissement de Rambouillet :

- Annexe A1 – Périmètre du réseau ;
- Annexe A3 – Service de référence ;
- Annexe D2 – Programme d'Investissement ;
- Annexe D5 – État du parc ;
- Annexe E1 – Compte financier prévisionnel ;
- Annexe E3 – Objectifs de recettes de trafic ;
- Annexe F4 – Spécificités du réseau ;
- Tableau F4bis – Subvention CT2.

Les annexes des entreprises Cars Perrier et SAVAC restent inchangées.

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 29 août 2016 et le 31 décembre 2016.

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

Le Syndicat des Transports D'Île-de-France, Pour la Directrice générale Et par délégation, Catherine BARDY Directrice de l'Exploitation,	Pour Veolia-Transport Etablissement de Rambouillet, Le Directeur, Nicolas VERWAERDE
Pour Savac, Le Président, Géric BIGOT	Pour les Cars Perrier, Le Directeur, Juan LOPEZ

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/560
Séance du 07 octobre 2015**

**SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°5 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2**

RESEAU HOUDANAIS

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

- VU** le Code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-6 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0737 du 08/12/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Houdan et la Compagnie des Transports Voyageurs du Mantois Interurbain (CTVMI) ;
- VU** les délibérations n°2011/0073, 2011/0620, 2011/0945, 2012/192, 2013/382, 2013/500, 2014/075, 2015/226 en dates des 9 février 2011, 6 juillet 2011, 7 décembre 2011, 11 juillet 2012, 9 octobre 2013, 11 décembre 2013, 5 mars 2014, 8 juillet 2015 approuvant les avenants 1, G1, 2, G2, 3, G3, 4, G4 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Veolia Transport Houdan et Compagnie des Transports Voyageurs du Mantois Interurbain ;
- VU** le rapport général n°2015/554 à 579 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°5 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Houdanais joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés Veolia Transport Houdan et Compagnie des Transports Voyageurs du Mantois Interurbain.

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

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

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°5
au
CONTRAT DE TYPE II
HOUDANAIS – 002 040**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

Transdev Île-de-France Etablissement de Houdan, société anonyme au capital de 195 963 240 € inscrite au RCS de Nanterre sous le numéro B 383 607 090, dont l'établissement Veolia Transport Houdan RCS 383 607 090 001/64 sis ZAC de la Prévôté, route de Bû à Houdan, représentée par Augustin de Hillerin, Directeur, dûment habilité à cet effet.

Compagnie des Transports Voyageurs du Mantois Interurbains (CTVMI), société au capital de 3 300 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 438 472 185, 2 impasse Sainte Deville 78200 Mantes la Jolie, représentée par Nicolas Rambaud, Directeur, dûment habilité à cet effet.

Ci-après dénommées « les Entreprises »,

d'autre part,

Le STIF et les Entreprises étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Houdanais le 08 décembre 2010.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- Avenant n°1 voté le 9 février 2011, ayant pour objet la modification de l'annexe B9 du contrat ainsi que l'intégration d'une clause Prévention Politique de la Ville dans l'annexe F4 ;
- Avenant générique G1 voté le 6 juillet 2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance ;
- Avenant n°2 voté le 7 décembre 2011, ayant pour objet des modifications d'offre liées aux horaires d'ouverture de plusieurs établissements scolaires ;
- Avenant générique G2 voté le 11 juillet 2012, ayant pour objet la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA ;
- Avenant n°3 voté le 9 octobre 2013, ayant pour objet la mise en place d'un système d'information voyageurs en temps réel ;
- Avenant générique G3 voté le 11 décembre 2013, ayant pour objet la qualité de service ;
- Avenant n°4 voté le 5 mars 2014, ayant pour objet l'affectation d'un véhicule du réseau Houdanais au réseau Plaine de Versailles dans le cadre du renforcement de la ligne 005-005-013 ;
- Avenant générique G4 voté le 8 juillet 2015.

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

Ces modifications concernent :

- La restructuration du réseau ;
- L'intégration aux charges d'exploitation de la ligne 005-005-060 des redevances de gare routière à Montigny-le-Bretonneux depuis le 1^{er} octobre 2014.

Les dates de mise en service sont le **4 janvier 2016** et le **29 août 2016**.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

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

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

Les annexes circonstanciées visées sont, pour l'entreprise Transdev Île-de-France Établissement de Houdan :

- Annexe A1 Périmètre du réseau ;
- Annexe A3 Service de référence ;
- Annexe D2 Programme d'Investissement ;
- Annexe D5 État du parc ;
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel ;
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic ;
- Annexe F4 Spécificités du réseau ;
- Annexe F4bis Spécificités du réseau.

Les annexes de l'entreprise CTVM I restent inchangées.

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 4 janvier 2016 et le 31 décembre 2016.

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

Le Syndicat des Transports D'Île-de-France, Pour la Directrice générale Et par délégation, Catherine BARDY Directrice de l'Exploitation,	Pour l'Entreprise Transdev Ile-de-France Etablissement de Houdan, Le Directeur, Augustin de HILLERIN
Pour l'Entreprise Compagnie des Transports Voyageurs du Mantois Interurbains, Le Directeur, Nicolas RAMBAUD	

Délibération n°2015/561
Séance du 07 octobre 2015

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°3 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU CTCOP

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

- VU** le Code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0793 du 08/12/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Compagnie des Transports Collectifs de l'Ouest Parisien (CTCOP) ;
- VU** les délibérations n° 2011/0620 du 06/07/2011, n° 2012/0192 du 11/07/2012, n°2013/500 du 11/12/2013, n°2014/064 du 05/03/2014, n°2014/513 du 10/12/2014 et n°2015/226 du 08/07/2015 approuvant les avenants génériques G1, G2, G3, 1, 2 et G4 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Compagnie des Transports Collectifs de l'Ouest Parisien (CTCOP) ;
- VU** le rapport général n°2015/554 à 579 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société Compagnie des Transports Collectifs de l'Ouest Parisien (CTCOP).

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

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

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°3
au
CONTRAT DE TYPE II
Mobilien CTCOP 244-244-001
[002/092]**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La Compagnie des Transports Collectifs de l'Ouest Parisien (CTCOP), Société par Actions Simplifiée au capital de 40 000€, immatriculée au registre du commerce de Versailles sous le numéro B 411 861 834, dont le siège social est situé 18, rue de la Senette, 78955, Carrières-sous-Poissy, représenté par Monsieur Pierre Bonicel, en sa qualité de Président, dûment habilité,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau CTCOP le 8 décembre 2010.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- l'avenant Générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance,
- avenant Générique G2 voté le 11/07/2012, ayant pour objet à la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA,
- avenant Générique G3 voté le 11/12/2013, ayant pour objet la qualité de service.
- avenant n°1 voté le 05/03/2014, ayant pour objet un renfort d'offre sur la ligne pour absorber les problèmes de surcharge,
- avenant n°2 voté le 10/12/2014, ayant pour objet la mise en place d'une expérimentation de 6 mois pour la création d'une desserte directe Bonnières-sur-Seine/La Défense
- avenant Générique G4 voté le 08/07/2015.

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

Ces modifications concernent :

La pérennisation de l'expérimentation mise en place en janvier 2015 et l'intégration des modifications horaires survenues en mars 2015.

Dans le cadre de cet avenant, 1 véhicule supplémentaire sera nécessaire (autocar normal > 12m et < 15m).

La date de mise en service de ce développement est le 1^{er} juillet 2015.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1 Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont, pour l'entreprise CTCOP :

- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Annexe F4 bis subvention CT2

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant n°3 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} juillet 2015 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées

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

Le Syndicat des Transports

d'Ile-de-France

Pour la Directrice Générale et par délégation

CTCOP

La directrice de l'exploitation

Catherine Bardy

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/562
Séance du 07 octobre 2015

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°8 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU LE PARISIS

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0742 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les Cars Lacroix ;
- VU** Les délibérations n°2011/0073, 2011/0610, 2011/0620, 2011/0953, 2012/0192, 2012/0277, 2013/0384, 2013/0500, 2014/0524, 2015/083, 2015/226 des 9 février 2011, 6 juillet 2011, 7 décembre 2011, 11 juillet 2012, 9 octobre 2013, 11 décembre 2013, 10 décembre 2014, 11 février 2015, 8 juillet 2015 approuvant les avenants n°1, 2, G1, 3, 4, G2, 5, G3, 6, 7, G4 au contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et les Cars Lacroix ;
- VU** le rapport général n°2015/554 à 579 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°8 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau du Parisis joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants et leurs annexes avec la société les Cars Lacroix et la Communauté d'agglomération Le Parisis ;

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



**AVENANT N°8
au
CONTRAT DE TYPE II
LE PARISIS – 002 013**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015,

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La Société des CARS LACROIX, société par actions simplifiées (SAS) au capital de 558 600€ (cinq cent cinquante huit mille six cent euros), inscrite au RCS de Pontoise (N° SIREN 780 053 898 et N° SIRET 780053 898 000 42, dont le siège est situé 53/55 Chaussée Jules César, 95250 BEAUCHAMP, représentée par sa Directrice, Mademoiselle Anaëlle PENVEN, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Le Parisis le 8 décembre 2010.

Le conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat de type 2 :

- Avenant n°1 voté le 9 février 2011, ayant pour objet la prévention et la politique de la ville ;
- Avenant n°2 voté le 6 juillet 2011, ayant pour objet la mise en place d'un Pass Local ;
- Avenant générique G1 voté le 6 juillet 2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance ;
- Avenant n°3 voté le 7 décembre 2011, ayant pour objet l'extension du fonctionnement de la ligne 30-10 Gare de Taverny – Montigny-Beauchamp RER le dimanche ;
- Avenant générique G2 voté le 11 juillet 2012, ayant pour objet la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA ;
- Avenant n°4 voté le 11 juillet 2012, ayant pour objet le renforcement de la ligne 030-030-019 Gare de Corneilles-en-Parisis – Sartrouville RER ;
- Avenant n°5 voté le 9 octobre 2013, ayant pour objet pour objet le renforcement de la ligne 030-030-019 Gare de Corneilles-en-Parisis – Sartrouville RER ;
- Avenant générique G3 voté le 11 décembre 2013, ayant pour objet la qualité de service ;
- Avenant n°6 voté le 10 décembre 2014, ayant pour objet la transition énergétique ;
- Avenant n°7, voté le 11 février 2015, ayant pour objet le renforcement des lignes 030-030-005 et 030-030-010, et la restructuration des lignes 030-030-007, 030-030-021, 030-030-030, 030-030-034 et 030-030-046 ;
- Avenant générique G4, voté le 8 juillet 2015

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

Ces modifications concernent :

- La fusion et le renforcement des lignes 030-030-005 Gare de Montigny-Beauchamp – Gare de Corneilles-en-Parisis et 030-030-019 Gare de Corneilles-en-Parisis – Gare de Sartrouville ;
- La suppression de la ligne 030-030-044 Corneilles-en-Parisis – Argenteuil Lycée Julie-Victoire Daubié.

La date de mise en service est le 2 mai 2016.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT:

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A1 Périmètre du réseau ;
- Annexe A3 Service de référence ;

- Annexe D2 Programme d'Investissement ;
- Annexe D5 État du parc ;
- Annexe D7 Protocole de suivi des technologies alternatives au diesel ;
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel ;
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic ;
- Annexe F4 Spécificités du réseau ;
- Annexe F4bis Spécificités du réseau.

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 2 mai 2016 et le 31 décembre 2016.

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

Le Syndicat des Transports D'Île-de-France, Pour la Directrice générale Et par délégation, Catherine BARDY Directrice de l'Exploitation,	L'Entreprise,

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/563
Séance du 07 octobre 2015

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°5 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU VALOISE

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0757du 8 décembre 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Cars Lacroix ;
- VU** les délibérations n°2011/0073, 2011/0620, 2012/0192, 2013/0402, 2013/0500, 2015/101, 2015/226 des 9 février 2011, 6 juillet 2011, 11 juillet 2012, 9 octobre 2013, 11 février 2015, 8 juillet 2015 approuvant les avenants 1, G1, G2, 2, 3, G3, 4, G4 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Cars Lacroix ;
- VU** le rapport général n°2015/554 à 579 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°5 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Valoise joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

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

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



**AVENANT N°5
au
CONTRAT DE TYPE II
VALOISE – 002 015**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La société Cars Lacroix, SAS au capital de 558600 €, inscrite au RCS de Pontoise sous le n° SIREN B780 053 898 et n° SIRET 780053 898 000 42, dont le siège social est situé 53-55 Chaussée Jules César 95 250 BEAUCHAMP, représentée par son Président, Monsieur BARRAULT Jean-Sébastien.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

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

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- Avenant n°1 voté le 9 février 2011, ayant pour objet la politique de la Ville ;
- Avenant générique G1 voté le 6 juillet 2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- Avenant générique G2 voté le 11 juillet 2012, ayant pour objet la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA ;
- Avenant n°2 voté le 10 juillet 2013, ayant pour objet la mise en place de doublages scolaires sur la ligne 030-195-003 ;
- Avenant n°3 voté le 9 octobre 2013, ayant pour objet la vidéoprotection et radiolocalisation d'un véhicule en extension ;
- Avenant générique G3 voté le 11 décembre 2013, ayant pour objet la qualité de service ;
- Avenant n°4 voté le 11 février 2015, ayant pour objet la desserte de la gare routière de Montigny-lès-Cormeilles par la ligne 030-195-019, des doublages scolaires sur la ligne 030-195-020 et l'évolution du plan pluriannuel d'investissement ;
- Avenant générique G4 voté le 8 juillet 2015.

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

Cette modification concerne :

- Le renforcement et le prolongement de la ligne 030-195-020 Gare de Cergy-Préfecture – Cormeilles-en-Parisis à la gare du Val d'Argenteuil.

La date de prise d'effet est le : 2 mai 2016.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence ;
- Annexe D2 Programme d'Investissement ;
- Annexe D5 État du parc ;
- Annexe D7 Protocole de suivi des technologies alternatives au diesel ;
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel ;
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic ;
- Annexe F4 Spécificités du réseau ;
- Annexe F4bis subvention CT2.

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 2 mai 2016 et le 31 décembre 2016.

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

Le Syndicat des Transports D'Île-de-France, Pour la Directrice générale Et par délégation, Catherine BARDY Directrice de l'Exploitation,	L'Entreprise,

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/564
Séance du 07 octobre 2015**

**SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°7 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2**

RESEAU VALBUS ELARGI

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

- VU** le Code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-6 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0376 du 7 juillet 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Cars Lacroix et Cars Rose ;
- VU** les délibérations n°2011/0073, 2011/0620, 2011/0807, 2012/0192, 2012/0318, 2013/0262, 2013/500, 2014/071, 2014/516, 2015/226 des 9 février 2011, 6 juillet 2011, 5 octobre 2011, 11 juillet 2012, 10 octobre 2010, 10 juillet 2013, 11 décembre 2013, 1^{er} septembre 2014, 10 décembre 2014, 8 juillet 2015 approuvant respectivement les avenants n°1, G1, 2, G2, 3, 4, G3, 5, 6, G4 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Cars Lacroix et Cars Rose ;
- VU** le rapport général n°2015/554 à 579 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°7 au contrat d'exploitation du contrat de type 2 pour le réseau Valbus élargi joints à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

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

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

Jean-Paul HUCHON


**AVENANT N°7
au
CONTRAT DE TYPE II
VALBUS ELARGI – 002 014**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La société Cars Lacroix, SAS au capital de 558600 €, inscrite au RCS de Pontoise sous le n° SIREN B780 053 898 et n° SIRET 780053 898 000 42, dont le siège social est situé 53-55 Chaussée Jules César 95 250 BEAUCHAMP, représentée par son président, Monsieur Jean-Sébastien Barrault.

ET

La société Les Cars Rose, SA au capital de 182 938,00 Euros, inscrite au RCS de Pontoise sous le n°312 408 537, dont le siège est situé 2 rue des Métigers 95 680 Montlignon, représentée par son président, Monsieur Eric Berthier.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau VALBUS ELARGI le 7 juillet 2010.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- Avenant n°1, voté le 9 février 2011, ayant pour objet la Prévention et la Politique de la Ville ;
- Avenant générique G1, voté le 6 juillet 2011, ayant pour objet la validation assistée et le lissage des objectifs de recettes ;
- Avenant n°2, voté le 5 octobre 2011, ayant pour objet le renforcement de la desserte de soirée de la ligne 030-030-039 et la mise en place du dispositif Pass'Local ;
- Avenant générique G2, voté le 11 juillet 2012, ayant pour objet la valorisation des contributions C16 et C17 et la répartition des recettes forfaits entre les transporteurs privés;
- Avenant n°3, voté le 10 octobre 2012, ayant pour objet l'amélioration de la régularité de la ligne 030-030-011 ;
- Avenant n°4 voté le 10 juillet 2013, ayant pour objet le renforcement des lignes 030-030-014 et 038-038-001, et la restructuration de la ligne 038-038-002 ;
- Avenant générique G3 voté le 11 décembre 2013, ayant pour objet ;
- Avenant n°5 voté le 5 mars 2014, ayant pour objet le renforcement en milieu de journée des lignes 030-030-011, 030-030-014, 030-030-023, 038-038-001 ;
- Avenant n°6 voté le 10 décembre 2014, ayant pour objet la transition énergétique et la suppression du Pass'Local de la Communauté d'agglomération Val-et-Forêt ;
- Avenant générique G4 voté le 8 juillet 2015.

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

Ces modifications concernent :

- La restructuration de la ligne 030-030-003.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

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

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

Les annexes circonstanciées pour l'entreprise Cars Lacroix (030) visées sont :

- Annexe A1 Périmètre du réseau ;
- Annexe A3 Service de référence ;
- Annexe D2 Programme d'Investissement ;
- Annexe D5 État du parc ;
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel ;
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic ;
- Annexe F4 Spécificités du réseau.

Les annexes circonstanciées pour l'entreprise Cars Rose (038) restent inchangées.

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 2 mai 2016 et le 31 décembre 2016.

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

Le Syndicat des Transports D'Île-de-France, Pour la Directrice générale Et par délégation, Catherine BARDY Directrice de l'Exploitation,	L'Entreprise Cars Lacroix,
L'Entreprise Cars Rose,	

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/565
Séance du 07 octobre 2015

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°6 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°5 A LA CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU TAM LIMAY

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

- VU** le Code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0752 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés TVM, CTVMI et Transdev Ile-de-France établissement de Houdan, et la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'Agglomération de Mantes-en-Yvelines, le Syndicat des Transports de la Rive Droite du Vexin, et les sociétés TVM, CTVMI et Transdev Ile-de-France établissement de Houdan concernant le réseau TAM Limay ;
- VU** les délibérations n°2011/0073 du 9 février 2011, n°2011/0620 du 6 juillet 2011, n°2012/0192 du 11 juillet 2012, n°2013/198 du 10 juillet 2013, n°2013/500 du 11/12/2013 et n°2015/226 du 08/07/2015 approuvant les avenants n°1, générique G1, générique G2, 3, générique G3 et générique G4 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés TVM, CTVMI et Transdev Ile-de-France établissement de Houdan concernant le réseau TAM Limay ;
- VU** les délibérations n°2011/0616 du 6 juillet 2011, n°2013/420 du 9 octobre 2013, et n°2014/331 approuvant les avenants n°2, 4 et 5 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés TVM, CTVMI et Transdev Ile-de-France établissement de Houdan et les avenants n°1, 3 et 4 à la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'Agglomération de Mantes-en-Yvelines, le Syndicat des Transports de la Rive Droite du Vexin, et les sociétés TVM, CTVMI et Transdev Ile-de-France établissement de Houdan concernant le réseau TAM Limay ;
- VU** la délibération n°2011/0965 du 7 décembre 2011 approuvant l'avenant n°2 à la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'Agglomération de Mantes-en-Yvelines, le Syndicat des Transports de la Rive Droite du Vexin, et les sociétés TVM, CTVMI et Transdev Ile-de-France établissement de Houdan concernant le réseau TAM Limay ;
- VU** le rapport général n°2015/554 à 579 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°6 au contrat d'exploitation de type 2 et l'avenant n°5 à la convention partenariale pour le réseau TAM Limay joints à la présente délibération ainsi que l'ensemble de leurs annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants et leurs annexes avec les sociétés TVM, CTVM, Transdev Ile-de-France établissement de Houdan, et avec la Communauté d'Agglomération de Mantes-en-Yvelines et le Syndicat des Transports de la Rive Droite du Vexin.

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

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

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°6
au
CONTRAT DE TYPE II
TAM Limay – 002 041**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La société Transport Voyageurs du Mantois (TVM), société anonyme au capital de 370 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 400 644 373, dont le siège est situé 48 boulevard du Maréchal Juin à Mantes-la-Jolie, représentée par M. Emmanuel PIERZO, dûment habilité aux fins des présentes

La société Compagnie des Transports Voyageurs du Mantois Interurbains (CTVMI), société anonyme au capital de 3 300 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 438 472 185, dont le siège est situé 2, Impasse Sainte Claire Deville à Mantes-la-Jolie, représentée par M. Nicolas RAMBAUD, Directeur, dûment habilité aux fins des présentes

La société Transdev Ile-de-France Etablissement de Houdan, SA au capital de 293 072 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN 383 607 090), dont le siège est situé au 32 boulevard Galliéni, 92 130 Issy-les-Moulineaux, représentée par délégation par Augustin de Hillerin, en sa qualité de Directeur d'Etablissement.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau TAM Limay le 8 décembre 2010, ainsi que la convention partenariale.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet le financement du dispositif de prévention – Politique de la ville
- avenant n°2 voté le 06/07/2011, ayant pour objet le renforcement de l'offre sur les lignes 350-350-010, 011, 012 et 014
- avenant Générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance
- avenant Générique G2 voté le 11/07/2012, ayant pour objet à la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA
- avenant n°3 voté le 10/07/2013, ayant pour objet le renforcement de l'offre sur les lignes 350-350-011, 012 et 018
- avenant n°4 voté le 09/10/2013, ayant pour objet le renforcement de l'offre sur la ligne 350-350-001 et l'investissement en équipements de sécurité pour les véhicules en extension de parc
- avenant Générique G3 voté le 11/12/2013, ayant pour objet la qualité de service
- avenant n°5 voté le 02/07/2014, ayant pour objet le renforcement de l'offre sur les lignes 350-350-003, 010, 011, 012, 014, et 024
- avenant Générique G4 voté le 08/07/2015

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

Le réseau urbain TAM/Limay actuel s'étend sur les deux rives de la Seine : la rive gauche correspondant au périmètre institutionnel de la CAMY, et la rive droite au périmètre du STRDV. Ce réseau, peu lisible, présente une coupure au niveau de la gare de Mantes-la-Jolie, les lignes n'étant pas traversantes d'une rive à l'autre, et un niveau de service déséquilibré de part et d'autre. Côté rive droite, l'offre, exclusivement présente en heures de pointe, s'articule autour des rabattements en gare de Mantes-la-Jolie et sur des dessertes scolaires.

Le schéma proposé reprend les conclusions de l'étude Seine Aval du STIF avec des corridors structurant et une préfiguration d'un futur TCSP. La restructuration du réseau permettra de rendre l'offre plus lisible (parcours plus directs, réduction du nombre de lignes et de sous-lignes, hiérarchisation des lignes), de la rééquilibrer par la création de deux lignes structurantes A (Rosny / Limay) et K (Buchelay / Limay) reliant les deux rives, de cadencer et assurer une meilleure continuité de l'offre. Au-delà des déplacements domicile-travail vers Paris via la gare de Mantes, les déplacements intracommunautaires seront donc favorisés.

Les fréquences offertes seront de 7 à 15 minutes en heure de pointe pour les lignes les plus structurantes et les lignes complémentaires, et de 30 minutes pour les lignes de rabattement vers les lignes structurantes. L'offre en heure creuse, en soirée et le week-end est également accrue, avec la création d'une offre le dimanche sur 3 nouvelles lignes.

Les usagers du réseau bénéficieront ainsi d'une offre kilométrique accrue de près de 24%, permettant de répondre aux enjeux de développement urbain de ce territoire en expansion.

Douze lignes de bus sont concernées par cette restructuration :

- les tracés actuels de 9 lignes sont supprimés : lignes A (350-350-001), B (350-350-002), C (350-350-003), K (350-350-011), R-S-T (350-350-018), 50-51-54 (057-057-050), 53 (057-057-106), 55 (057-057-055), et 57 (057-057-057).
- 1 ligne est renforcée : X (350-350-024)
- 2 lignes sont ajustées à la marge : I (350-350-009) et M (350-350-012).

3 nouvelles lignes sont créées : ligne A (350-350-030), ligne K (350-350-031), ligne R (057-057-018). Enfin, la ligne N (350-350-014) dont l'exploitation passe de TVM vers CTVM change de code ligne : 057-057-014

Dans le cadre de cet avenant, 4 bus articulés supplémentaires de motorisation hybride seront nécessaires, ainsi que le remplacement de 7 bus standards par 7 bus articulés de motorisation hybride.

Leur date de mise en service est le lundi **29/08/2016**.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

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

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

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A1 Périmètre
- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe D7 Transition énergétique
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4bis subvention CT2

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 6 prend effet à compter de sa notification. Il est conclu pour la période comprise entre le 29/08/2016 et le 31 décembre 2016.

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

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation

**La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy**

Pour TVM

**Le directeur,
Emmanuel Pierzo**

Pour CTVM

**Le directeur,
Nicolas Rambaud**

Pour Transdev Ile-de-France
établissement de Houdan

**Le directeur
Augustin de Hillerin**

AVENANT N°5
à la
Convention Partenariale du Réseau
TAM Limay – 002-041

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'Agglomération de Mantes-en-Yvelines (CAMY), Communauté d'Agglomération, rue des Pierrettes – 78200 MAGANVILLE représentée par M. Paul MARTINEZ, autorisé à signer la présente par délibération en date du

Le Syndicat de Transport de la Rive Droite Vexin (STRDV), dont le siège social est situé au 5, avenue du Président Wilson, 78520 Limay, représentée par son Président M. Eric ODOR, autorisé à signer la présente par délibération en date du

Ci-après dénommée « La Collectivité »

d'une deuxième part,

ET

La société Transport Voyageurs du Mantois (TVM), société anonyme au capital de 370 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 400 644 373, dont le siège est situé 48 boulevard du Maréchal Juin à Mantes-la-Jolie, représentée par M. Emmanuel PIERZO, dûment habilité aux fins des présentes

La société Compagnie des Transports Voyageurs du Mantois Interurbains (CTVMI), société anonyme au capital de 3 300 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 438 472 185, dont le siège est situé 2, Impasse Sainte Claire Deville à Mantes-la-Jolie, représentée par M. Nicolas RAMBAUD, Directeur, dûment habilité aux fins des présentes

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé :

- la convention partenariale du réseau TAM Limay le 8 décembre 2010, ainsi que le contrat d'exploitation de type 2
- l'avenant n°1 à la convention partenariale le 6 juillet 2011, ayant pour objet le renforcement des lignes 350-350-010, 011, 012 et 014
- l'avenant n°2 à la convention partenariale le 7 décembre 2012, ayant pour objet la modification du montant du loyer du dépôt mis à disposition par la CA de Mantes-en-Yvelines, et l'augmentation du même montant de la contribution forfaitaire de cette dernière
- l'avenant n°3 à la convention partenariale le 9 octobre 2013, ayant pour objet l'évolution de la participation financière de chaque collectivité (transfert de communes du STRDV vers la CAMY)
- l'avenant n°4 à la convention partenariale le 2 juillet 2014, ayant pour objet un développement de l'offre sur les lignes K, X, Z, V, N, C et M, et l'évolution de la participation financière de la CAMY

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

Ces modifications concernent la restructuration du réseau urbain TAM/Limay, et l'engagement de la Collectivité dans la réalisation de travaux permettant d'assurer la meilleure exploitation possible du réseau.

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

Le réseau urbain TAM/Limay actuel s'étend sur les deux rives de la Seine : la rive gauche correspondant au périmètre institutionnel de la CAMY, et la rive droite au périmètre du STRDV. Ce réseau, peu lisible, présente une coupure au niveau de la gare de Mantes-la-Jolie, les lignes n'étant pas traversantes d'une rive à l'autre, et un niveau de service déséquilibré de part et d'autre. Côté rive droite, l'offre, exclusivement présente en heures de pointe, s'articule autour des rabattements en gare de Mantes-la-Jolie et sur des dessertes scolaires.

Le schéma proposé reprend les conclusions de l'étude Seine Aval du STIF avec des corridors structurant et une préfiguration d'un futur TCSP. La restructuration du réseau permettra de rendre l'offre plus lisible (parcours plus directs, réduction du nombre de lignes et de sous-lignes, hiérarchisation des lignes), de la rééquilibrer par la création de deux lignes structurantes A (Rosny / Limay) et K (Buchelay / Limay) reliant les deux rives, de cadencer et assurer une meilleure continuité de l'offre. Au-delà des déplacements domicile-travail vers Paris via la gare de Mantes, les déplacements intracommunautaires seront donc favorisés.

Les fréquences offertes seront de 7 à 15 minutes en heure de pointe pour les lignes les plus structurantes et les lignes complémentaires, et de 30 minutes pour les lignes de rabattement vers les lignes structurantes. L'offre en heure creuse, en soirée et le week-end est également accrue, avec la création d'une offre le dimanche sur 3 nouvelles lignes.

Les usagers du réseau bénéficieront ainsi d'une offre kilométrique accrue de près de 24%, permettant de répondre aux enjeux de développement urbain de ce territoire en expansion.

Le STIF prend intégralement à sa charge les coûts de fonctionnement de la restructuration du réseau TAM Limay, soit 2,46 M€ (valeur 2008). De plus, il finance seul l'acquisition des véhicules induits par

cette opération, soit 4 bus articulés supplémentaires de motorisation hybride et le remplacement de 7 bus standards par 7 bus articulés de motorisation hybride, représentant un coût de 4,4 M€.

Les collectivités signataires, chacune pour ce qui la concerne sur l'exercice de ses compétences, mettent tout en œuvre pour faciliter le bon fonctionnement du réseau restructuré en vue de réaliser les objectifs fixés dans la liste des travaux (en annexe B8) destinés à améliorer les performances du réseau, en particulier pour les travaux dont la maîtrise d'ouvrage leur revient.

Concernant les travaux se situant en dehors du champ de compétence des collectivités signataires, et dont la maîtrise d'ouvrage est exercée par une collectivité non signataire, la CAMY et le STRDV mettront tout en œuvre pour inciter les dites collectivités à réaliser les travaux dans les échéances ciblées, dans la limite des pouvoirs qui leur sont conférés.

Il sera en particulier tenu compte des incidences de la loi MAPTAM sur le regroupement intercommunal, dont les effets sur les signataires de la convention interviennent au 1^{er} janvier 2016. Néanmoins, les collectivités signataires feront tout ce qui est en leur pouvoir pour faciliter la mise en œuvre et le fonctionnement du réseau restructuré.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1.

L'article 10 de la convention, relatif aux « Engagements financiers des Parties », est modifié comme suit :

Article 10 - Engagements financiers des Parties.

Article 10-1 - Principes généraux

Le Contrat d'exploitation de type 2 est constitué d'un service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise qui est décrit en annexe B2 à la présente convention.

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

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

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

(k€ constants 2008)	2016
Coût du service de référence	14 334

Article 10-2 - Engagements financiers du STIF

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

(k€ constants 2008)	2016
Contributions financières	10 674

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

Article 10-3 - Engagements financiers des Collectivités

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, les Collectivités verseront à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle dont les montants (en euros constant 2008) sont définis ci-dessous :

- Communauté d'Agglomération de Mantes-en-Yvelines :

(k€ constants 2008)	2016
Contributions financières	2 145

- STDRV :

(k€ constants 2008)	2016
Contributions financières	479

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'annexe B5 de la présente convention.

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

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

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

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe B1.1, B1.2 et B1.3 Périmètre des lignes CAMY, STRDV et du CT2
- Annexe B2 Service de référence
- Annexe B8 Liste des travaux programmés

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 29 août 2016 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

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

Fait à Paris, en 5 exemplaires, le

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

Pour la Directrice générale et par délégation

La directrice de l'Exploitation
Catherine BARDY

Pour la Collectivité,

Pour la CAMY,
Le Président

Paul MARTINEZ

Pour le STRDV,
Le Président

Eric ODOR

Pour l'Entreprise,

Pour TVM,
Le Directeur

Emmanuel PIERZO

Pour CTVMI,
Le Directeur

Nicolas RAMBAUD

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/566
Séance du 07 octobre 2015

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°10 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
RESEAU ORGEBUS GENOVBUS

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

- VU** le Code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0093 du 9 février 2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CEAT, Veolia Transport Brétigny, Société de Transports Daniel Meyer, Athis Cars et Orgebus concernant le réseau Orgebus Genovebus ;
- VU** les délibérations n°2011/0620 du 06/07/2011, n°2011/0790 du 05/10/2011, n°2012/0192 du 11/07/2012, n°2012/0228 du 11/07/2012, n°2013/043 du 13/02/2013, n°2013/273 du 10/07/2013, n°2013/392 du 9/10/2013, n°2013/500 du 11/12/2013, n°2013/572 du 11/12/2013, n°2014/065 du 5/03/2014, n°2014/427 du 10/10/2014, n°2015/090 du 11/02/2015, n°2015/226 du 8/07/2015 approuvant les avenants G1, 1, G2, 2, 3, 4, 5, G3, 6, 7, 8, 9 et G4 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CEAT, Veolia Transport Brétigny, Société de Transports Daniel Meyer, Athis Cars et Orgebus concernant le réseau Orgebus Genovebus ;
- VU** le rapport général n°2015/554 à 579 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°10 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Orgebus Genovebus joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer l'avenant n°10 et l'ensemble de ses annexes avec les sociétés CEAT, Transdev Ile-de-France Etablissement de Brétigny, Société de Transports Daniel Meyer, Athis Cars et Orgebus.

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

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end, positioned over the printed name.

**AVENANT N°10
au
CONTRAT DE TYPE II
Orgebus Genovebus – 002-099**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

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

TRANSDEV ILE-DE-FRANCE ETABLISSEMENT DE BRETIGNY, SA au capital de 293 072 240 € inscrite au RCS d'Evry (n° SIREN 383 607 090 000 73), dont le siège est situé Immeuble Sereinis, 32 boulevard Gallieni, 92 130 Issy Les Moulineaux, représentée par Christian L'HELGOUALC'H, en sa qualité de Directeur d'Etablissement.

ORGEBUS, SARL au capital de 7500€, inscrite au RCS de Corbeil-Essonnes (n° SIREN /382 761 104 00019), dont le siège est situé 1 place Pierre Vennin, 91220 BRETIGNY SUR ORGE, représentée par ses co-gérants, Messieurs Christian L'HELGOUALC'H et Vincent BECK.

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

Keolis Seine Val de Marne, SARL au capital de 230 000 €, inscrite au RCS d'Evry sous le numéro 962 201 711, dont le siège est situé 172 avenue François Mitterrand 91200 ATHIS MONS, représentée par son Directeur, Monsieur Vincent BECK.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

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

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant G1 voté le 6 juillet 2011, ayant pour objet et des sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- avenant n°1 voté le 5 octobre 2011, ayant pour objet le renforcement de l'offre sur la ligne 010-010-005, la restructuration de la ligne 010-010-007 et l'augmentation de l'amplitude de la ligne 227-227-001
- avenant générique G2 voté le 11 juillet 2012, ayant pour objet la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA
- avenant n°2 voté le 11 juillet 2012, ayant pour objet l'amélioration de l'offre de la ligne 055-055-021, la restructuration de la ligne 055-055-006 et la révision du plan pluriannuel d'investissements.
- avenant n°3 voté le 13 février 2013, ayant pour objet le renforcement de l'offre de la ligne 010-010-007 (mise en place le 18 mars 2013 – entreprise CEA Transport) et modifications du PPI de l'entreprise Daniel Meyer (mise en place le 1^{er} janvier 2013).
- avenant n°4 voté le 11 juillet 2013, ayant pour objet la restructuration des lignes 010-010-005 et 010-010-01et La mise en place d'un dispositif de priorité aux feux pour les bus sur la route de Corbeil.
- avenant n°5 voté le 9 octobre 2013, ayant pour objet l'investissement pour l'équipement de radiolocalisation.
- avenant n°6 et avenant générique G3, votés le 11 décembre 2013, ayant respectivement pour objet La prise en charge des services supplémentaires assurés après l'accident de Brétigny par les entreprises la prise en charge de la participation de la commune de Linas à la ligne 055-055-13, et la qualité de service
- avenant n°7 voté le 5 mars 2014, ayant pour objet des renforts pour résorber des surcharges sur les lignes 055-055-021, 010-010-007 et 227-227-001 et un renfort du dispositif de médiation dont bénéficie le réseau de l'entreprise CEAT
- avenant n°8, voté le 10 octobre 2014, ayant pour objet la modification du tracé de la ligne 055-055-006
- avenant n°9, voté le 11 février 2015, ayant pour objet la suppression de l'interdiction de trafic local et de la tarification spéciale sur la ligne 010-010-007
- avenant générique G4 voté le 8 juillet 2015 ayant pour objet la qualité de service, le système de rémunération des entreprises, la tarification et les normes cartographiques.

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

Ces modifications concernent :

- Renfort des lignes 227.01 et 227.06 le samedi et le dimanche et pendant la période d'été et modification des itinéraires pour assurer la desserte des quartiers ouest de St-Michel s/Orge et Brétigny s/Orge
- Renfort de 10 courses sur la ligne 108 en heures de pointe afin de lisser l'offre et de proposer une alternative au RER C entre le Val d'Orge et Paris.
- Instauration d'une redevance en gare routière de Massy pour la ligne 010-010-007 (107/108/109) exploitée par la société CEA Transport
- Rectification du taux de réemploi des véhicules sur l'annexe F4 du contrat passé avec la Société de Transports Daniel Meyer (correction erreur matérielle).

Date de prise d'effet de l'avenant : le 2 novembre 2015 pour la ligne 108 et le 4 janvier 2016 pour la ligne 227.01.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

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

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

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

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Plan d'investissement
- Annexe D5 Etat du Parc
- Annexe D7 Transition énergétique
- Annexe E1 Compte d'exploitation prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Annexe F4bis

Les annexes circonstanciées visées sont, pour l'entreprise Transports Daniel Meyer :

- Annexe F4 Spécificités du réseau

Les annexes des entreprises Keolis Seine Val de Marne et TRANSDEV Ile-de-France Etablissement de Brétigny restent inchangées.

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant n°10 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 2 novembre 2015 et le 31 décembre 2016.

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

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

Pour la Directrice générale et par
délégation

**Catherine BARDY
Directrice de l'Exploitation**

Pour l'Entreprise,

Pour CEA Transport,
Le Président

Pour Transdev Ile-de-France Etablissement
de Brétigny,
Le Directeur

Loïc BLANDIN

Pour Keolis Seine Val de Marne,
Le Directeur

Christian L'HELGOUALC'H

Pour Orgebus,
Les gérants

Vincent BECK

Pour Transports Daniel Meyer,
Le Président

**Christian L'HELGOUALC'H
Vincent BECK**

Daniel MEYER

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/567
Séance du 07 octobre 2015

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°7 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°4 A LA CONVENTION PARTENARIALE
RESEAU DE L'ARPAJONNAIS

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0081 du 09/02/2011 approuvant le contrat d'exploitation et la convention partenariale entre le STIF, la Communauté de Communes de l'Arpajonnais et les sociétés CEAT, Daniel Meyer, Veolia Brétigny ;
- VU** la délibération n°2013/0129 du 16/05/2013 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CEAT, Daniel Meyer, Veolia Brétigny ;
- VU** la délibération n°2013/251 du 10/07/2013 approuvant l'avenant n°2 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CEAT, Daniel Meyer, Veolia Brétigny et l'avenant n°1 à la convention partenariale entre le STIF, la Communauté de Communes de l'Arpajonnais, et les sociétés CEAT, Daniel Meyer, Veolia Brétigny ;
- VU** la délibération n°2013/399 du 09/10/2013 approuvant l'avenant n°3 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CEAT, Daniel Meyer, Veolia Brétigny ;
- VU** la délibération n°2013/571 du 11/12/2013 approuvant l'avenant n°4 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CEAT, Daniel Meyer, Veolia Brétigny ;
- VU** la délibération n°2015/171 du 10/06/2015 approuvant l'avenant n°5 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CEAT, Daniel Meyer, Veolia Brétigny ;
- VU** la délibération n°2015/313 du 08/07/2015 approuvant l'avenant n°6 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CEAT, Daniel Meyer, Veolia Brétigny ;
- VU** la délibération n°2013/0251 du 10/07/2013 approuvant l'avenant n°1 à la convention partenariale entre le STIF, La communauté de Communes de l'Arpajonnais et les sociétés CEAT, Daniel Meyer, Veolia Brétigny ;
- VU** la délibération n°2013/0571 du 11/12/2013 approuvant l'avenant n°2 à la convention partenariale entre le STIF, La communauté de Communes de l'Arpajonnais et les sociétés CEAT, Daniel Meyer, Veolia Brétigny ;
- VU** la délibération n°2013/0199 du 15/16/2015 approuvant l'avenant n°3 à la convention partenariale entre le STIF, La communauté de Communes de l'Arpajonnais et les sociétés CEAT, Daniel Meyer, Veolia Brétigny ;

- VU** le rapport général n°2015/554 à 579 ;
VU les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°7 au contrat d'exploitation de type 2 ainsi que l'avenant n° 4 à la convention partenariale pour le réseau Arpajonnais joints à la présente délibération ainsi que l'ensemble de leurs annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants et leurs annexes avec la Communauté de Communes de l'Arpajonnais et les sociétés CEAT, Daniel Meyer, Transdev Brétigny ;

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

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

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°7
au
CONTRAT DE TYPE II
Arpajonnais – 002 83**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

CEA Transport, SAS au capital de 762 250 €, inscrite au RCS d'Evry sous le numéro 305 041 745 dont le siège social est situé au 1 avenue de la résistance – ZI La Croix Blanche 91 700 Sainte-Geneviève des Bois, représenté par son Président, Monsieur Loïc BLANDIN.

d'une deuxième part,

ET

La Société TRANSPORTS DANIEL MEYER, société par actions simplifiée au capital de 240000 Euros, inscrite au RCS d'EVRY sous le numéro 958 201 428 dont le siège social est situé au 123 Rue Paul Fort 91310 MONTLHERY, représentée par son Président Monsieur Daniel MEYER, dûment habilité à cet effet.

d'une troisième part,

La Société ORMONT TRANSPORTS, société par actions simplifiée au capital de 380000 Euros, inscrit au RCS d'EVRY sous le numéro 305 731 523 dont le siège social est situé au 12 /14 rue des Epinants ZAC du Bois Bourdon 91150 ETAMPES, représentée par sa Présidente Madame Michèle MEYER, dûment habilitée à cet effet.

d'une quatrième part,

Transdev Ile de France Etablissement de Brétigny sur Orge, SA au capital de 293 072 240 € inscrite au RCS de B 383 607 090 (n° SIREN 383 607 090 000 73), dont le siège est situé 32 Boulevard Gallieni 92130 Issy les Moulineaux, représentée (par délégation) par Monsieur Christian L'HELGOUALC'H, en sa qualité de Directeur de l'établissement.

d'une cinquième part,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau de l'Arpajonnais le 09/02/2011.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 16/05/2013, ayant pour objet la modification du PPI
- avenant Générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- avenant Générique G2 voté le 11/07/2012, ayant pour objet à la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA
- avenant Générique G3 voté le 11/12/2013, ayant pour objet la qualité de service.
- avenant n°2 voté le 10/07/2013, ayant pour objet la mise en place d'une offre de transport expérimentale,
- avenant n°3, voté le 09/10/2013, ayant pour objet le financement du matériel de vidéo-protection pour les entreprises Transdev (CEAT) et Ormont Transport,
- avenant n°4, voté le 11/12/2013, ayant pour objet l'ajustement de la participation de la Communauté de Commune de l'Arpajonnais dans le cadre de la convention CEA.
- avenant n°5, voté le 15/06/2015, ayant pour objet la régularisation du prolongement de l'expérimentation des lignes 10 12 et 10 02 entre le 1^{er} janvier 2015 et le 31 aout 2015.
- avenant n°6, voté le 08/07/2015, ayant pour objet la régularisation du prolongement de l'expérimentation de la ligne 10 12.
- avenant G4 voté le 8 juillet 2015

Début 2013, la Communauté de Communes de l'Arpajonnais (CCA) a exprimé son souhait de réactiver une ancienne ligne de bus entre Lardy et Arpajon (ligne 10-12), et également d'améliorer le rabattement sur le RER C en gare de Marolles depuis les communes de Cheptainville, Guibeville et Avrainville (ligne 10-02). Compte tenu de la très faible fréquentation prévisionnelle, les partenaires ont convenu de mettre en place une expérimentation entre septembre 2013 et décembre 2014 pour tester l'opportunité du projet. Cette expérimentation a ensuite été prolongée jusqu'au 31 aout 2015.

L'opportunité de la ligne 10-12 ayant été validée par l'expérimentation, celle-ci a été pérennisée au conseil de juillet 2015. De plus, le financement de l'expérimentation de la ligne 10-02 s'arrêtant au 31 aout et la collectivité devant se prononcer sur le devenir de la ligne, le STIF a également financé via une contribution exceptionnelle les coûts d'exploitation de la ligne 10-02 sur les mois de septembre et octobre.

La Collectivité a souhaitée prolonger à nouveau l'expérimentation de la ligne 10-02 entre le 1^{er} novembre 2015 et le 10 juillet 2016 et prend en charge l'intégralité du financement du renfort comme il a été convenu entre le STIF et la collectivité. Le STIF maintien les moyens inscrits dans la requête initiale.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

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

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

Les annexes circonstanciées visées sont :

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

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 7 prend effet à compter de sa notification. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} novembre 2015 et le 31 décembre 2016.

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

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation

Pour l'entreprise

**La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy**

AVENANT N°4
à la
Convention Partenariale du Réseau
Arpajonnais – 002 083

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté de Communes de l'Arpajonnais, dont le siège social est situé au 18 rue de Saint Arnoult 91340 Ollainville, représentée par Monsieur Bernard SPROTTI, son Président autorisé à signer la présente par délibération du 21/11/2013

ci-après dénommée « La Collectivité »

d'une deuxième part,

ET

La Société TRANSPORTS DANIEL MEYER, société par actions simplifiée au capital de 240000 Euros, inscrite au RCS d'EVRY sous le numéro 958 201 428 dont le siège social est situé au 123 Rue Paul Fort 91310 MONTLHERY, représentée par son Président Monsieur Daniel MEYER, dûment habilité à cet effet.

d'une troisième part,

La Société ORMONT TRANSPORTS, société par actions simplifiée au capital de 380000 Euros, inscrit au RCS d'EVRY sous le numéro 305 731 523 dont le siège social est situé au 12 /14 rue des Epinants ZAC du Bois Bourdon 91150 ETAMPES, représentée par sa Présidente Madame Michèle MEYER, dûment habilitée à cet effet.

d'une quatrième part,

Transdev Ile de France Etablissement de Brétigny sur Orge, SA au capital de 293 072 240 € inscrite au RCS de B 383 607 090 (n° SIREN 383 607 090 000 73), dont le siège est situé 32 Boulevard Gallieni 92130 Issy les Moulineaux, représentée (par délégation) par Monsieur Christian L'HELGOUALC'H, en sa qualité de Directeur de l'établissement.

d'une cinquième part,

CEA Transport, SAS au capital de 762 250 €, inscrite au RCS d'Evry sous le numéro 305 041 745 dont le siège social est situé au 1 avenue de la résistance – ZI La Croix Blanche 91 700 Sainte-Geneviève des Bois, représenté par son Président, Monsieur Loic BLANDIN.

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

Préambule

Le Conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau de l'Arpajonnais le 09/02/2011 et le contrat d'exploitation de type 2.

Le Conseil du STIF a ensuite validé l'avenant suivant à la convention partenariale :

- avenant n°1 voté le 10/07/2013, ayant pour objet la mise en place d'une offre de transport expérimentale.
- avenant n°2 voté le 11/12/2013, ayant pour objet l'ajustement de la participation de la collectivité en lien avec la convention CEA.
- avenant n°3 voté le 15/06/2015, ayant pour objet la régularisation de l'expérimentation des lignes 10-12 et 10-02 entre le 1^{er} janvier 2015 et le 31 août 2015.

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

Début 2013, la Communauté de Communes de l'Arpajonnais (CCA) a exprimé son souhait de réactiver une ancienne ligne de bus entre Lardy et Arpajon (ligne 10-12), et également d'améliorer le rabattement sur le RER C en gare de Marolles depuis les communes de Cheptainville, Guibeville et Avrainville (ligne 10-02). Compte tenu de la très faible fréquentation prévisionnelle, les partenaires ont convenu de mettre en place une expérimentation entre septembre 2013 et décembre 2014 pour tester l'opportunité du projet. Cette expérimentation a ensuite été prolongée jusqu'au 31 août 2015.

L'opportunité de la ligne 10-12 ayant été validée par l'expérimentation, celle-ci a été pérennisée au conseil de juillet 2015. De plus, le financement de l'expérimentation de la ligne 10-02 s'arrêtant au 31 août et la collectivité devant se prononcer sur le devenir de la ligne, le STIF a également financé via une contribution exceptionnelle les coûts d'exploitation de la ligne 10-02 sur les mois de septembre et octobre.

La Collectivité a souhaitée prolonger à nouveau l'expérimentation de la ligne 10-02 entre le 1^{er} novembre 2015 et le 10 juillet 2016 et prend en charge l'intégralité du financement du renfort comme il a été convenu entre le STIF et la collectivité. Le STIF maintient les moyens inscrits dans la requête initiale.

Leur date de mise en service est le : 1er novembre 2015

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1 . Engagements financier des parties

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

« Article 10 Engagement financier des parties

Article 10-1- Principes généraux

Le Contrat d'exploitation de type 2 est constitué d'un service de référence arrêté entre le STIF et les Entreprises qui est décrit en **Annexe B.2** à la présente convention.

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

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

Le coût total du service de référence est fixé annuellement à 2 601 958 € HT (euros de l'année 2008).

(k€ constants 2008)	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	2 602	2 567	2 247	2 277

Article 10-2- Engagements financiers du STIF

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

(k€ constants 2008)	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	1 755	1 699	1 571	1 573

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

Article 10-3- Engagements financiers de la Collectivité

1) Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, la Collectivité versera :

- au titre des lignes 055-055-019 et 055-055-026 exploitées par l'entreprise Transports Daniel Meyer une participation financière forfaitaire annuelle d'un montant de 130 173 € HT (valeur 2008) à l'entreprise Transports Daniel Meyer.
- Au titre de l'expérimentation des lignes 010-010-002 et 010-010-012 exploitées par l'entreprise CEAT une participation financière forfaitaire annuelle d'un montant de 181 211 € HT (valeur 2008) pour l'année 2013 et de 170 241€ HT (valeur 2008) pour l'année 2014, à l'entreprise CEAT.

En année pleine, cette participation est payable chaque mois échu (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du 1er mois suivant).

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

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

2) Ajustement de la participation de la Communauté de communes de l'Arpajonnais :

Pour la pérennisation du prolongement de la ligne express 91-04 de la porte d'Etampes à Arpajon jusqu'à la gare autoroutière de Briis-sous-Forge, afin qu'elle desserve notamment le Campus Ter@tec à Bruyères-le-Châtel et le relie aux RER C et B, la collectivité s'engage à verser à l'entreprise Transports Daniel Meyer, la somme ferme et forfaitaire de 90 000 euros HT (euros valeur 2013) dans le cadre du réseau de l'Arpajonnais. De manière symétrique, le STIF ajustera sa participation financière à l'entreprise Ormont Transport.

Le versement de la somme forfaitaire due par la CCA à l'entreprise Transports Daniel Meyer visée ci-dessus s'effectuera en deux temps :

- 50%, soit 41 915,20 euros (euros valeur 2008) pour l'année 2014
- 50%, soit 41 915,20 € euros (euros valeur 2008) pour l'année 2015.

La somme susmentionnée sera versée par le CEA à la CCA au titre de la convention CEA/CCA n°13-08-C-DSPG/CAJ.

3) Prolongation de l'expérimentation des lignes 10 02 et 10 12 entre le 1^{er} janvier 2015 et le 31 août 2015

Les partenaires du réseau de l'Arpajonnais ont conclu au prolongement de l'expérimentation des lignes 10 02 et 10 12 entre le 1^{er} janvier 2015 et le 31 août 2015. Une autorisation provisoire d'exploitation a été délivrée au transporteur en décembre 2014. Cet avenant a pour objet la régularisation de l'offre et du financement des lignes 10 02 et 10 12 entre le 1^{er} janvier 2015 et le 31 août 2015.

Le versement de la somme forfaitaire due par la CCA à l'entreprise CEAT pour le financement du prolongement de l'expérimentation des lignes 10 02 et 10 12 entre le 1^{er} janvier 2015 et le 31 août 2015 est de 118 k€ (euros valeur 2008). Le STIF versera parallèlement une participation de 169 K€ HT (valeur 2008) pour le financement du prolongement de cette expérimentation.

4) **Nouvelle prolongation de l'expérimentation de la ligne 10 02 à partir du 1^{er} novembre 2015**

Le STIF a financé l'expérimentation de cette ligne entre le 1^{er} septembre 2015 et le 31 octobre 2015.

Pour la période du 1^{er} novembre au 31 décembre 2015, la collectivité prendra en charge l'intégralité du financement de l'expérimentation de la ligne 10-02 du réseau de l'Arpajonnais pour un montant annuel de 272 135€ HT (valeur 2008).

Pour la période du 1^{er} janvier 2016 au 10 juillet 2016, la collectivité prendra en charge l'intégralité du financement de l'expérimentation de la ligne 10-02 du réseau de l'Arpajonnais pour un montant annuel de 247 338 € HT (valeur 2008).

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

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} novembre 2015 et le 10 juillet 2015.

Article 3.

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

Fait à Paris, en 6 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation

La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy

Pour La Collectivité,

Pour l'Entreprise

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/568
Séance du 07 octobre 2015

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°9 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°4 A LA CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU VAL D'YERRES

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/106 du 9 février 2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société STRAV ;
- VU** les délibérations n°2011/620, 2011/808, 2011/970, 2012/044, 2012/192, 2013/265, 2013/500, 2013/561, 2014/081 des 6 juillet 2011, 5 octobre 2011, 7 décembre 2011, 8 février 2012, 11 juillet 2012, 10 juillet 2013, 11 décembre 2013, 11 février 2015, 8 juillet 2015 approuvant respectivement les avenants G1, 2, 3, 4, G2, 5, G3, 6, 7, 8, G4 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société STRAV ;
- VU** les délibérations n°2011/970, 2012/044, 2013/265, en dates des 7 janvier 2011, 8 février 2012, 10 juillet 2013 ;
- VU** le rapport général n°2015/554 à 579 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°9 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Val d'Yerres joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

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

ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n°4 à la convention partenariale pour le réseau Val d'Yerres joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec la société STRAV, la Communauté d'agglomération du Val d'Yerres et la ville de Villecresnes ;

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, et notamment de la mise à jour du plan régional des transports. La présente délibération sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°9
au
CONTRAT DE TYPE II
Val d'Yerres – 002 086**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n°2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015,

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La S.T.R.A.V., société SAS au capital de 257 638 €, inscrite au RCS d'Evry (SIRET n° 956 200 323 00064), dont le siège est situé 19, Route Nationale, 91800 Brunoy, représentée, par son Directeur, Monsieur Romain de Montbel,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Val d'Yerres le 9 Février 2011.

Le conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- Avenant générique G1 voté le 6 juillet 2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance ;
- Avenant n°2 voté le 5 octobre 2011, ayant pour objet un renforcement d'offre à Boussy-St Antoine ;
- Avenant n°3 voté le 7 décembre 2011, ayant pour objet un renforcement d'offre et une extension de l'amplitude de fonctionnement ;
- Avenant n°4 voté le 8 février 2012 ayant pour objet la création d'une desserte dominicale ;
- Avenant générique G2 voté le 11 juillet 2012, ayant pour objet la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA ;
- Avenant n°5 voté le 10 juillet 2013, ayant pour l'objet l'intégration de la ligne 045-145-026 dans le périmètre du contrat ;
- Avenant n°6 voté le 11 décembre 2013, ayant pour objet le renforcement de la ligne 045-302-001 ;
- Avenant générique G3 voté le 11 décembre 2013, ayant pour objet la qualité de service ;
- Avenant n°7 voté le 5 mars 2014, ayant pour objet le renforcement du dispositif de médiation ;
- Avenant n°8 voté le 11 février 2015, ayant pour objet la restructuration de la ligne 045-045-024 ;
- Avenant générique G4 voté le 8 juillet 2015.

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

Cette modification concerne :

- La fusion des lignes 045-045-006 et 045-045-029 ;
- La fusion des lignes 045-045-010 et 045-045-015 ;
- La mise en place d'un Pass'local.

DATE DE PRISE D'EFFET : 2 mai 2016

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT:

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont:

- Annexe A1 Périmètre du réseau ;
- Annexe A3 Service de référence ;
- Annexe D2 Plan d'investissement ;
- Annexe D5 Age du parc ;
- Annexe D7 Protocole de suivi des technologies alternatives au diesel ;
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel ;
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic ;
- Annexe F4 Spécificités du réseau ;
- Annexe F4bis Subventions CT2.

Article 2. Ajout d'un article 23-7 – Pass'Local

Un article 23-7 est inséré dans le contrat d'exploitation :

« Article 27-3 – Pass'Local

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

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

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

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

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

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

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

Article 3. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 2 mai 2016 et le 31 décembre 2016.

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

Le Syndicat des Transports D'Île-de-France, Pour la Directrice générale Et par délégation, Catherine BARDY Directrice de l'Exploitation,	L'Entreprise,

AVENANT 4
à la Convention Partenariale
du Val d'Yerres
- 002-086 -

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie MOUGARD en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015,

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'agglomération du Val d'Yerres (CAVY), dont le siège est situé 78 Route Nationale 6, 91805 Brunoy Cedex, représentée par son Président, Monsieur Nicolas DUPONT-AIGNAN, autorisé à signer la présente par délibération en date du,

d'une deuxième part,

ET

La ville de Villecresnes, dont le siège est situé Place Charles de Gaulle, 94440 Villecresnes, représentée par son Maire, Monsieur Gérard GUILLE, autorisé à signer la présente par délibération en date du,

d'une troisième part

Ci-après ensemble dénommées « Les Collectivités »

ET

La S.T.R.A.V, société par Actions Simplifiées (SAS) au capital de 257 638 € (deux cent cinquante sept mille six cent trente huit euros), inscrite au RCS de Evry (N° SIRET 956 200 323 00064), dont le siège est situé 19 Route Nationale 91800 Brunoy, représentée par son Directeur, Monsieur Romain DE MONTBEL,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une quatrième part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Val d'Yerres le 09/02/2011, et la convention partenariale le 07/12/2011.

Le conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- Avenant n°1 voté le 7 janvier 2011, ayant pour objet la restructuration du réseau ;
- Avenant n°2 voté le 8 février 2012, ayant pour objet la création d'un service dominical sur les lignes D, F4 et I ;
- Avenant n°3 voté le 10 juillet 2013, ayant pour objet l'intégration dans la convention partenariale de la ville de Villecresnes.

En dehors du cadre de la convention partenariale, la Communauté d'agglomération du Val d'Yerres a développé, avec la société STRAV et pour la commune de Yerres, la distribution de « Passes Libellule ». Ces coupons magnétiques permettent aux habitants de Yerres d'emprunter gratuitement les lignes de bus desservant le territoire ; en contrepartie, les validations de coupons Libellule sont facturées par la STRAV à la commune de Yerres au tarif du ticket t+.

Ce dispositif s'apparente au Pass'Local, mais n'a à ce jour pas été intégré dans la maquette économique du contrat et de la convention partenariale.

C'est pourquoi il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée pour régulariser la situation et officialiser ce dispositif de Pass'Local sur la commune de Yerres.

La date d'entrée en vigueur du Pass'Local est le 1^{er} janvier 2015.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Les articles suivants sont ajoutés à la convention partenariale :

« Article 10-4 - La distribution de titres locaux

Les collectivités souhaitant apporter une aide au transport à certains de leurs administrés peuvent soit délivrer des titres de transport choisis dans la gamme tarifaire créée par le STIF, soit distribuer des aides financières pour l'achat de titres de transport.

Les collectivités doivent orienter préférentiellement vers le forfait Améthyste les personnes satisfaisant à ses conditions d'attribution fixées par le Conseil Départemental, et les assister pour obtenir ce forfait.

En particulier, la Communauté d'agglomération du Val d'Yerres, pour le compte de la commune de Yerres, peut distribuer ou faire distribuer le Pass'Local tel qu'il est défini dans le contrat d'exploitation (article 23-7), sous réserve du respect par les bénéficiaires des éventuelles conditions du droit d'usage, cette possibilité n'impliquant pas de participation financière du STIF.

Pour un début de validité de titre à compter du 1^{er} janvier 2015, seul le Pass'Local est distribué par la Communauté d'agglomération du Val d'Yerres pour le compte de la commune de Yerres.

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

La Communauté d'agglomération du Val d'Yerres coordonne la gestion du Pass'Local avec la commune de Yerres. La définition des critères caractérisant les personnes pouvant obtenir un Pass'Local, l'instruction des demandes et la distribution aux bénéficiaires sont assurées par la commune de Yerres sous la responsabilité de la communauté d'agglomération du Val d'Yerres.

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

La Communauté d'agglomération du Val d'Yerres s'engage à distribuer pour la commune de Yerres 850 Pass'Local minimum par an pour une mobilité annuelle prévisionnelle (notée Mob_{prev}) équivalent à 16,11 tickets t+ par porteur.

Compte tenu de la distribution du Pass'Local par la commune de Yerres, l'objectif de recettes de trafic, défini à l'article 50-3 du contrat d'exploitation, doit prendre en compte un montant égal au :

Nombre de Pass'Local x Mob_{prev} x prix unitaire t+ carnet au 1^{er} juillet 2008 € H.T.

soit $850 \times 16,11 \times 1,0806 \text{ € H.T.} = 14\,797,20 \text{ € H.T.}$

Les validations de coupons de circulation locale sont retenues et facturées à la collectivité au prix du ticket t+ en carnet plein tarif. Dans le cas où plusieurs collectivités distribuent un Pass'Local sur un même réseau, la facturation des validations s'effectue au prorata du nombre de Pass'Local distribués par chaque collectivité.

Sur une année N, le nombre de validations de coupons de circulation locale facturables est encadré :

- Par une borne supérieure notée $MaxNPL_N$;
- Et une borne inférieure notée $MinNPL_N$.

Pour la première année (2015) :

$MaxNPL_{2015} =$

Nombre de Pass'Local délivrés aux bénéficiaires pour l'année 2015 x Mob_{prev} x 1,25

$MinNPL_{2015} =$

Nombre de Pass'Local délivrés aux bénéficiaires pour l'année 2015 x Mob_{prev} x 0,75

Pour l'année suivante (2016)

$MaxNPL_{2016} =$

Nombre de Pass'Local délivrés aux bénéficiaires pour l'année 2016 x Mob_{2015} x 1,25

$\text{MinNPL}_{2016} =$

Nombre de Pass'Local délivrés aux bénéficiaires pour l'année 2016 x Mob_{2015} x 0,75

Où :

- Le nombre de Pass'Local délivrés aux bénéficiaires correspond au minimum au nombre de Pass'Local que la collectivité s'est engagée à distribuer ; il peut être supérieur à ce volume minimal si la collectivité a distribué des coupons supplémentaires ;
- Mob_{prev} est la mobilité individuelle prévisionnelle prise en compte pour déterminer le montant ajouté à l'objectif de recettes tel qu'indiqué aux alinéas précédents ;
- Mob_{2015} est la mobilité individuelle pour l'année 2015 calculée en divisant le nombre de validations de coupons de circulation locale recueillies pour l'année 2015 par le nombre de Pass'Local délivrés pour l'année 2015.

Le nombre annuel de validations de coupons de circulation locale facturées, noté NVPL_N , est déterminé comme suit :

- Si le nombre de validations de coupons de circulation locale recueillies pour l'année N est inférieur à MinNPL_N alors $\text{NVPL}_N = \text{MinNPL}_N$;
- Si le nombre de validations de coupons de circulation locale recueillies pour l'année N est compris entre MinNPL_N et MaxNPL_N alors NVPL_N est égal au nombre de validations de coupons de circulation locale recueillies pour l'année N ;
- Si le nombre de validations de coupons de circulation locale recueillies pour l'année N est supérieur à MaxNPL_N alors $\text{NVPL}_N = \text{MaxNPL}_N$.

Le montant global dû par la Collectivité (ou la commune de Yerres) à l'Entreprise au titre du Pass'Local pour l'année N est égal à :

$$\text{NVPL}_N \times \text{prix du ticket t+ en carnet plein-tarif en vigueur au moment des validations}$$

L'Entreprise établit annuellement à terme échu les factures du Pass'Local au nom de la Collectivité (ou de la commune de Yerres). Le dispositif Pass'Local de l'année N sera facturé en janvier de chaque année N+1. Les modalités de règlement des factures annuelles sont au libre choix de la Collectivité (ou de la commune de Yerres) et de l'Entreprise. L'Entreprise présente la facture à la Collectivité (ou à la commune de Yerres) au plus tard 45 jours après la fin de chaque échéance.

L'Entreprise déclare à la Collectivité et à la commune de Yerres le nombre de validations de coupons de circulation locale par mois et par ligne de bus ainsi que les éléments pris en compte pour établir le nombre de validations facturées.

L'Entreprise déclare au STIF, conformément à l'article 56 du contrat d'exploitation, les montants annuels de recettes directes ticket t+ perçues de la Collectivité (ou de la commune de Yerres) au titre du Pass'Local.»

Article 2.

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

Article 3. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2015 et le 31 décembre 2016.

Fait à Paris, en 4 exemplaires, le

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France, Pour la Directrice générale et par délégation, Catherine BARDY Directrice de l'Exploitation,	L'Entreprise, Le Directeur, Romain de MONTBEL
La Communauté d'agglomération du Val d'Yerres, Le Président, Nicolas DUPONT-AIGNAN	La ville de Villecresnes, Le Maire, Gérard GUILLE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/569
Séance du 07 octobre 2015

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°10 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU MARNE ET SEINE

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

- Vu** le Code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0754 du 08/12/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société STRAV ;
- VU** les délibérations n°2011/0073 du 09/02/2011, n°2011/0618 du 06/07/2011, n°2012/0043 du 08/02/2012, n°2012/0147 du 06/06/2012, n°2013/0425 du 09/10/2013, n°2014/0080 du 05/03/2014, n°2014/0332 du 02/07/2014, n°2014/0527 du 10/12/2014 et n°2015/0302 du 08/07/2015 approuvant les avenants 1 à 9 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société STRAV ;
- VU** les délibérations n°2011/0620 du 06/07/2011, n°2012/0192 du 11/07/2012, n°2013/0500 du 11/12/2013 et du n°2015/0226 du 08/07/2015 approuvant les avenants génériques G1, G2, G3 et G4 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société STRAV ;
- VU** le rapport général n°2015/554 à 579 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°10 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Marne et Seine joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

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

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

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

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°10
au
CONTRAT DE TYPE II
Marne & Seine – 002 034**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

STRAV (Société de Transports Automobiles et de Voyages), société par actions simplifiées au capital de 257 638€, inscrite au RCS d'Evry (n° SIREN 956200323 / n° SIRET 95620032300054), dont le siège est situé 19 route Nationale 6 à Brunoy (91 800), représentée par son directeur, Monsieur Romain DE MONTBEL.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Marne & Seine le 08/12/2010.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- Avenant n°1 voté le 09 février 2011, ayant pour objet : « Prévention et sécurité sur les réseaux de bus privés ».
- Avenant n°2 voté le 06 juillet 2011, ayant pour objet : Offre complémentaire ;
- Avenant Générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- Avenant n°3 voté le 08 février 2012, ayant pour objet : Offre complémentaire ;
- Avenant Générique G2 voté le 11/07/2012, ayant pour objet à la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA.
- Avenant n°4 voté le 06 juin 2012, ayant pour objet : Modification du PPI ;
- Avenant n°5 voté le 09 octobre 2013, ayant pour objet : Offre complémentaire et modification du PPI ;
- Avenant générique G3 voté le 11 décembre 2013, ayant pour objet la qualité de service.
- Avenant n°6 voté le 05 mars 2014, ayant pour objet : Renfort de Médiation ;
- Avenant n°7 voté le 02 juillet 2014, ayant pour objet : complément d'offre ;
- Avenant n°8 voté le 10 décembre 2014, ayant pour objet : transition énergétique ;
- Avenant n°9 voté le 8 juillet 2015, ayant pour objet : complément d'offre.
- Avenant Générique G4 voté le 08/07/2015

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

Cette modification concerne la suppression de la ligne 045-045-015 (Ligne L) dans le cadre de sa fusion avec la ligne 045-045-010 (Ligne A) du CT2 n°86 « Val d'Yerres ».

La date de mise en service est le : 2 mai 2016.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

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

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

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe D5 Etat du parc

- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 10 prend effet à compter de sa notification. Il est conclu pour la période comprise entre le 2 mai 2016 et le 31 décembre 2016.

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

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation

Pour l'entreprise

**La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy**

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/570
Séance du 07 octobre 2015

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°14 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
RESEAU « TRA »

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

- VU** le Code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et l'entreprise TRA signé le 23 décembre 2008 ;
- VU** les délibérations 2009/1016 du 9 décembre 2009, 2010/0110 du 17 février 2010, 2010/0301 du 2 juin 2010, 2010/0785 du 8 décembre 2010, 2011/0805 du 5 octobre 2011, 2011/0966 du 7 décembre 2011, 2012/0041 du 8 février 2012, 2012/0404 du 13 décembre 2012, 2013/0249 du 10 juillet 2013, 2014/0073 du 5 mars 2014, 2014/0327 du 2 juillet 2014, 2014/0522 du 10 décembre 2014 et 2015/0301 du 8 juillet 2015 approuvant les avenants 1 à 13 au contrat d'exploitation entre le STIF et l'entreprise TRA ;
- VU** le rapport général n°2015/554 à 579 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°14 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau « TRA » joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société « Transports Rapides Automobiles » (TRA) ;

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

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

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°14
au
CONTRAT DE TYPE II
TRA – 002 001 293**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La Société Transports Rapides Automobiles (T.R.A), société par actions simplifiée au capital de 1 400 000 €, inscrite au RCS de Bobigny (n° SIREN 618 200 380 / n° SIRET 618 200 380 00102), dont le siège est situé 241, Chemin du Loup à Villepinte, représentée par son Président, Monsieur Eric Berthier.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Les parties ont signé le 23/12/2008 un contrat d'exploitation approuvé par le Conseil d'administration du Syndicat en séance du 10 décembre 2010.

Le contrat a fait l'objet des avenants suivants :

- Avenant n°1 voté le 09/12/2010, ayant pour objet : modification d'offre sur les lignes 609-610-615-617 et modification formule d'actualisation ;
- Avenant n°2 voté le 17/02/2010, ayant pour objet : contribution C2 modifiée en C21 ET C22, modification article fiscalité ;
- Avenant n°3 voté le 02/06/2010, ayant pour objet : politique de la ville ;
- Avenant n°4 voté le 08/12/2010, ayant pour objet : substitution CET à taxe professionnelle, redevance gare de Chelles ;
- Avenant n°5 voté le 05/10/2011, ayant pour objet : subvention des véhicules, réemploi et complément d'offre ;
- Avenant n°6 voté le 07/12/2011, ayant pour objet : modification des règles de calcul liées aux recettes reconstituées.
- Avenant Générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- Avenant n°7 voté le 07/02/2012, ayant pour objet : modification d'offre sur la ligne 644, contribution aux frais de la gare routière de Paris Nord 2 – Parc des Expositions.
- Avenant n°8 voté le 13/12/2013, ayant pour objet : modification d'offre sur la ligne 603 et modifications contractuelles équivalentes à l'avenant générique G2 conclu pour l'ensemble des CT2.
- Avenant n°9 voté le 10/07/2013, ayant pour objet : modification d'offre sur les lignes 601, 602, 607, 620, 634 et 642 ;
- Avenant n°10 voté le 05/03/2014, ayant pour objet : suppression des lignes 680, 683, 684 et 686 ainsi que les modifications contractuelles équivalentes à l'avenant générique G3 conclu pour l'ensemble des CT2 ;
- Avenant n°11 voté le 2 juillet 2014, ayant pour objet : modification d'offre sur les lignes 602, 613, 616, suppression de la ligne 614 et modification du PPI ;
- Avenant n°12 voté le 10 décembre 2014, ayant pour objet la transition énergétique ;
- Avenant n°13 voté le 08/07/2015, ayant pour objet : modification d'offre sur les lignes 609, 610, 611, 615, 616, 618 et 690 ainsi les modifications contractuelles équivalentes à l'avenant générique G4 conclu pour l'ensemble des CT4.

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

Ces modifications concernent un renfort de l'offre le dimanche sur les lignes 601 et 602.

La date de mise en service est le : **2 novembre 2015.**

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUI:

Article 1 :

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

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

Article 2 :

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 2 novembre 2015 et le 31 décembre 2016.

Article 3 :

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

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

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation

Pour l'entreprise

**La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy**

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/571
Séance du 07 octobre 2015

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°9 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU SITUS

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

- VU** le Code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0294 du 02/06/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les entreprises CEAT/SETRA ;
- VU** les délibérations n°2011/0073 du 09/02/2011, n°2011/0615 du 06/07/2011, n°2011/0959 du 7 décembre 2011, n°2012/0232 du 11 juillet 2012, n°2013/0046 du 13 février 2013, n°2013/0426 du 09 octobre 2013, n°2014/0072 du 5 mars 2014 et n°2014/0420 du 1^{er} octobre 2014 approuvant les avenants 1 à 8 au contrat d'exploitation entre le STIF et les entreprises CEAT et SETRA ;
- VU** la délibération n°2010/0294 du 02/06/2010 approuvant la convention partenariale entre le STIF, la CAHVM et les sociétés CEAT et SETRA ;
- VU** les délibérations n°2011/0959 du 07/12/2011, n°2012/0232 du 11 juillet 2012, n°2013/0046 du 13 février 2013 et n°2013/0426 du 09 octobre 2013 approuvant les avenants 1 à 4 à la convention partenariale entre le STIF, la CAHVM et les sociétés CEAT et SETRA ;
- VU** la décision n°20130335 du 29 août 2013 ;
- VU** Les délibérations 2011/620 du 6 juillet 2011, 2012/192 du 11 juillet 2012, 2013/500 du 11/12/2013 et 2015/226 approuvant les avenants génériques G1 à G4 au contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et les sociétés CEAT et SETRA ;
- VU** le rapport général n°2015/554 à 579 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°9 au contrat de type 2 pour le réseau SITUS, joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble des annexes entre le STIF et les sociétés CEAT et SETRA ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés CEAT et SETRA ;

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

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

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°9
au
CONTRAT DE TYPE II
SITUS – 002 046**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

CEAT Transports, SAS au capital de 762.250,00 €, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés d'Evry, sous le numéro 335 041 745, dont le siège est situé 1, avenue de la Résistance – ZAC de la Croix-Blanche à Sainte Geneviève des Bois (91700), représentée par son Président Monsieur Loïc BLANDIN, agissant en qualité de mandataire du groupement momentané d'entreprises (GME) formé par la société SETRA.

ET

SETRA – Société d'Exploitation de Transports et Réparations automobiles, SAS au capital de 503 880 €, inscrite au registre du Commerce et des Sociétés de Melun, sous le numéro 552 005 456, dont le siège est situé Chemin Départemental n°50 – Villemeneux à Brie Comte Robert (77170), représentée par Madame Virginie NOIREZ, dûment habilitée.

Ci-après dénommée « les entreprises »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil d'administration du STIF a approuvé le 02/06/2010 le contrat d'exploitation de type 2 du réseau SITUS.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet « Prévention et sécurité sur les réseaux de bus privés » ;
- avenant n°2 voté le 06/07/2011, ayant pour objet la modification de l'annexe F4 ;
- avenant générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- avenant n°3 voté le 07/12/2011, ayant pour objet une offre complémentaire ;
- avenant n°4 voté le 11/07/2012, ayant pour objet une offre complémentaire ;
- avenant générique G2 voté le 11/07/2012, ayant pour objet la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA ;
- avenant générique G3 voté le 11 décembre 2013, avec en objet la qualité de service ;
- avenant n°5 voté le 13/02/2013, ayant pour objet une offre complémentaire ;
- avenant n°6 voté le 09/10/2013, ayant pour objet l'extension d'offre de la ligne 040-240-006, l'investissement initial pour un Système d'Information Voyageurs en temps réel, l'investissement initial pour un système de radiolocalisation et l'investissement pour des équipements de vidéo protection pour des véhicules en extension de parc ;
- avenant n°7 voté le 05/03/2014, ayant pour objet une offre complémentaire ;
- avenant n°8 voté le 01/10/2014, ayant pour objet une offre complémentaire ;
- avenant générique G4, voté le 8 juillet 2015.

Afin de prendre en compte l'évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant n° 9 au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

La modification concerne une modification d'offre sur la ligne 010-010-003 (ligne 7). Cette modification nécessite l'acquisition d'un véhicule standard de motorisation hybride.

La date de mise en service est le : **04 janvier 2016**

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

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

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe D5 État du parc
- Annexe D7 Transition énergétique
- Annexe E3 Objectifs de recette de trafic

- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Annexe F4bis Subvention CT2

Article 3. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 9 prend effet à compter de sa notification. . Il est conclu pour la période comprise entre le 04 janvier 2016 et le 31 décembre 2016.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation

Pour l'entreprise

**La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy**

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/572
Séance du 07 octobre 2015**

**SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°9 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°7 A LA CONVENTION PARTENARIALE**

RESEAU CASQY

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le Code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0378 du 7 juillet 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF, les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC et la convention partenariale entre le STIF, les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC et la Communauté d'Agglomération de Saint Quentin-en-Yvelines ;
- VU** les délibérations n°2010/0774 du 8 décembre 2010, n° 2011/0073 du 9 février 2011, n°2011/0620 du 6 juillet 2011, n° 2011/0788 du 5 octobre 2011, n° 2011/0941 du 7 décembre 2011, n°2012/0192 du 11 juillet 2012, n°2012/307 du 10 octobre 2012, n°2013/197 du 10 juillet 2013, n°2013/559-500 du 13 décembre 2013, n°2014/083 du 5 mars 2014 et n°2015/226 du 8 juillet 2015 approuvant les avenants n°1, 2, G1, 3, 4, G2, 5, 6, 7, G3, 8 et G4 au contrat d'exploitation entre le STIF, les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC et n°1, 2, 3, 4, 5 et 6 à la convention partenariale entre le STIF, les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC et la Communauté d'Agglomération de Saint Quentin-en-Yvelines;
- VU** le rapport général n°2015/554 à 579 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°9 au contrat d'exploitation de type 2 et l'avenant n°7 à la convention partenariale pour le réseau CASQY, joints à la présente délibération, ainsi que l'ensemble des annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants et leurs annexes avec les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC et la Communauté d'Agglomération de St Quentin-en-Yvelines.

ARTICLE 3 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, et notamment de la mise à jour du plan régional des transports. La présente délibération sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



AVENANT N°9
au
CT2 CASQY 002-049

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), Établissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 39 bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

SQYBUS, société anonyme des Transports de Saint Quentin-en-Yvelines au capital de 40 448 €, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 387 950 322 dont le siège social est situé à Trappes (78197), 9 avenue Jean-Pierre Timbaud, représentée par son Président, Monsieur Emmanuel ANSART, dûment habilité aux fins des présentes, agissant ès qualités de Mandataire du Groupement SQYBUS SAVAC pour les lignes du réseau SQYBUS.

d'une seconde part,

La société SAVAC, société anonyme au capital de 600 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 679 801 605 dont le siège est situé à Chevreuse (78460), 37 rue Dampierre, représentée par son Président, Monsieur Géric BIGOT, intervenant pour la ligne 039-039-012 et 034.

d'une troisième part

La société les Cars Perrier, société anonyme au capital de 200 000 €.inscrite au RCS de Versailles sous le numéro 589 725 266, dont le siège social est situé à Trappes (78197), 9 avenue Jean-Pierre Timbaud représentée par son Président, Daniel MAISON, intervenant pour les lignes 036 036 005 et 012.

d'une quatrième part

Ci-après dénommée « le groupement momentané d'Entreprises (GME)» représenté par l'entreprise SQYBUS, la SAVAC intervenant pour la ligne 039-039-012 et 034 et les Cars Perrier pour les lignes 036 036 005 et 012.

Le STIF, la CASQY, le GME, la SAVAC et les Cars Perrier étant ci-après désignés conjointement les « Parties »

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 du réseau CASQY a été approuvé par le conseil du STIF en date du 7 juillet 2010.

Le Conseil a également validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 08/12/2010 au titre de l'intégration d'une nouvelle ligne au périmètre du réseau et du développement d'offre pour la desserte du Technocentre à Guyancourt,
- avenant n°2 voté le 09/02/2011 au titre du dispositif Politique de la Ville,
- avenant générique G1 voté le 06/07/2011 ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance,
- avenant n°3 voté le 05/10/2011 au titre du prolongement des titres locaux jusqu'au 31/12/2011,
- avenant n°4 voté le 7 décembre 2011 au titre de régularisations (subvention Renault, suppression d'ITL, correction du sectionnement moyen sur la ligne 463),
- avenant générique G2 voté le 11/07/2012 ayant pour objet la valeur des contributions C16 et C17, les clés de partage des recettes des forfaits entre les transporteurs privés,
- avenant n°5 voté le 10 octobre 2012 au titre de la restructuration bus de la zone d'activités de Trappes-Elancourt (ZATE) et de la modification de la desserte bus dédiée à certains établissements scolaires,
- avenant n°6 voté le 10 juillet 2013 au titre du traitement de la surcharge sur les lignes 230 410 402 (La Verrières Gare/Trappes Gare) et 415 (Le Mesnil St Denis Place du Mesnil/Bois d'Arcy Méliès-Croix Bonnet),
- avenant n°7 et G3 voté le 11 décembre 2013 au titre du renfort d'offre de la ligne 475 (Paris-Porte d'Orléans – Elancourt La clé St Pierre) et d'ajustements sur les lignes locales du réseau,
- avenant n°8 voté le 5 mars 2014 au titre du renfort du dispositif de médiation.
- avenant Générique G4 voté le 08/07/2015

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions d'offre intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat de type 2 susvisée.

Ces modifications concernent :

Offre A

• Régularisation de la redevance gare routière « Avenue des Près »

La gare routière Avenue des Près en gare de Saint-Quentin-en-Yvelines a été labellisée en 2014 conformément au Schéma Directeur des Gare Routière. Le Conseil de la Communauté d'Agglomération de ST Quentin-en-Yvelines a approuvé le règlement d'exploitation de la gare routière le 18/12/2014 et a décidé d'instaurer une redevance au départ fixée à 1€ HT (euros courants) conformément au SDGR.

Il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 pour prendre en compte dans le CT2 les coûts correspondants à la redevance en gare routière depuis la prise d'effet de la convention d'exploitation, le 1^{er} février 2015.

Date de prise d'effet du projet A, le 1^{er} novembre 2015

Offre B

1- Renfort de l'offre de la ligne 415 Le Mesnil St-Denis (Place du Mesnil) / Bois d'Arcy (Méliès-Croix Bonnet) sur le quartier de la Croix Bonnet

Ligne la plus importante du réseau en termes de fréquentation, la 415 a déjà fait l'objet de modification d'offre pour sans cesse s'adapter à de nouveaux besoins de mobilité. Le nouveau quartier de la Croix Bonnet qui a bénéficié d'une desserte bus en 2009 continue sa croissance. Le dernier bilan réalisé sur la ligne a montré que les courses desservant ce secteur présentent une charge importante.

Pour anticiper une demande de transport plus importante liée à la livraison de nouveaux logements sur la Croix Bonnet et renforcer l'exploitation de la ligne (constat d'une dégradation de la régularité de la ligne en heures de pointe), il est proposé de prolonger un certain nombre de courses (20 au total et dans les deux sens) au quartier Croix Bonnet (courses actuellement en terminus à Bois d'Arcy Eglise).

Cette modification nécessite l'acquisition d'un bus standard et d'un midibus de motorisation hybride.

2- Renfort de l'offre de la ligne 439 Voisins-le-Bretonneux (Chamfleury) / Versailles Château (Rive Gauche gare)

La simplification de l'itinéraire de la ligne en 2011 a accru son attractivité avec une fréquentation en hausse constante. Les courses d'heures de pointe du matin en direction de Versailles sont chargées. Pour anticiper une surcharge et faire bénéficier aux élèves d'une arrivée à 8h00 à leur établissement, il est proposé d'ajouter une course à 7h15 au départ de Voisins-le-Bretonneux.

Cette modification nécessite l'acquisition d'un bus standard de motorisation hybride.

Date de prise d'effet du projet B, le 29 août 2016.

Offre C

• Centrale de la mobilité

Dans le cadre du contrat de type 2 (CT2), l'exploitant du réseau de Saint-Quentin-en-Yvelines, la société SQYBUS assure l'animation de l'agence de la mobilité du pôle gare de Saint-Quentin conformément à sa mission d'animation d'un point info SQYBUS ; la CASQY met à disposition gratuitement le local et en assure l'entretien.

La CASQY a souhaité créer au sein du pôle gare de Saint-Quentin une véritable agence de la mobilité en capacité d'accompagner et de favoriser les changements de comportement vers une mobilité plus durable. Par ailleurs, elle souhaite regrouper au sein d'une même DSP les équipements d'intermodalité du pôle gare. Pour ces deux raisons, la CASQY souhaite que les missions et charges financières afférentes au point info SQYBUS en gare soient dissociées du CT2. Il est donc proposé de retirer du CT2 de

l'entreprise Sqybus les charges financières afférentes à l'animation du point info Sqybus à compter de la notification de la délégation de service public.

Date de prise d'effet du projet C, à compter de la notification de la délégation de service public

Cet avenant prend également en compte le remplacement d'un véhicule standard par un véhicule articulé dans le plan de renouvellement.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1 - Pièces contractuelles modifiées.

Les annexes circonstanciées issues de la requête Sqybus ayant fait l'objet de modification sont jointes au présent avenant.
Elles annulent et remplacent les précédentes versions.

Les annexes circonstanciées visées sont :

Offre A

- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Offre B

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe D1 Etat du parc des véhicules
- Annexe D2 Programme d'investissement
- Annexe D7 Transition énergétique
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Annexe F4 bis Subventions CT2

Offre C

- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 3 - Entrée en vigueur et notification

L'avenant n°7 prend effet à compter de sa notification. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} novembre 2015 et le 31 décembre 2016.

Article 4

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 4 exemplaires, le ../../..

Pour le Syndicat des transports
D'Ile-de-France,
Pour la Directrice Générale et par délégation
La Directrice de l'Exploitation

Catherine Bardy

Pour la SAVAC
Le Président

Géric Bigot

Pour le GME
Le Mandataire

Emmanuel Ansart

Pour les Cars Perrier
Le Président

Daniel Maison

AVENANT N°7
à la
Convention Partenariale
CASQY 002-049

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), Établissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 39 bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, dont le siège est situé au 1, rue Eugène Hénaff, BP118, 78192 Trappes Cedex représentée par son Président, Monsieur Michel LAUGIER, autorisé à signer la présente par délibération en date du 1^{er}/10/2015.

Ci-après dénommée « la CASQY »,

d'une seconde part,

ET

SQYBUS, société anonyme des Transports de Saint Quentin-en-Yvelines au capital de 40 448 €, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 387 950 322 dont le siège social est situé à Trappes (78197), 9 avenue Jean-Pierre Timbaud, représentée par son Président, Monsieur Emmanuel ANSART, dûment habilité aux fins des présentes, agissant ès qualités de Mandataire du Groupement SQYBUS SAVAC pour les lignes du réseau SQYBUS.

d'une troisième part,

La société SAVAC, société anonyme au capital de 600 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 679 801 605 dont le siège est situé à Chevreuse (78460), 37 rue Dampierre, représentée par son Président, Monsieur Géric BIGOT, intervenant pour la ligne 039-039-012 et 034.

d'une quatrième part

La société les Cars Perrier, société anonyme au capital de 200 000 €.inscrite au RCS de Versailles sous le numéro 589 725 266, dont le siège social est situé à Trappes (78197), 9 avenue Jean-Pierre Timbaud représentée par son Président, Monsieur Daniel MAISON, intervenant pour les lignes 036 036 005 et 012.

d'une cinquième part

Ci-après dénommée « le groupement momentané d'Entreprises (GME)» représenté par l'entreprise SQYBUS, la SAVAC intervenant pour la ligne 039-039-012 et 034 et les Cars Perrier pour la ligne 036 036 012.

Le STIF, la CASQY, le GME, la SAVAC et les Cars Perrier étant ci-après désignés conjointement les « Parties »

Préambule

La convention partenariale du réseau CASQY a été approuvée par le conseil du STIF en date du 7 juillet 2010.

Le Conseil a également validé les avenants suivants à la convention partenariale :

- avenant n°1 voté le 08/12/2010 au titre de l'intégration d'une nouvelle ligne au périmètre du réseau et du développement d'offre pour la desserte du Technocentre à Guyancourt,
- avenant n°2 voté le 05/10/2011 au titre du prolongement des titres locaux jusqu'au 31/12/2011,
- avenant n°3 voté le 7 décembre 2011 au titre de régularisations (subvention Renault, suppression d'ITL, régularisation des indices de la formule d'actualisation),
- avenant n°4 voté le 10 octobre 2012 au titre de la restructuration bus de la zone d'activités de Trappes-Elancourt (ZATE) et de la modification de la desserte bus dédiée à certains établissements scolaires,
- avenant n°5 voté le 10 juillet 2013 au titre de la régularisation de l'offre sur les lignes 402 et 415,
- avenant n°6 voté le 11 décembre 2013 au titre du développement de l'offre sur la ligne 475 et de quelques ajustements sur les lignes 415, 444-464, 460, 461 et 466.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

Ces évolutions portent sur :

Offre A

• Régularisation de la redevance gare routière « Avenue des Près »

La gare routière Avenue des Près en gare de Saint-Quentin-en-Yvelines a été labellisée en 2014 conformément au Schéma Directeur des Gare Routière. Le Conseil de la Communauté d'Agglomération de ST Quentin-en-Yvelines a approuvé le règlement d'exploitation de la gare routière le 18/12/2014 et a décidé d'instaurer une redevance au départ fixée à 1€ HT (euros courants) conformément au SDGR.

Il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 pour prendre en compte dans le CT2 les coûts correspondants à la redevance en gare routière depuis la prise d'effet de la convention d'exploitation, le 1^{er} février 2015.

Date de prise d'effet du projet A, le 1^{er} novembre 2015

Offre B

1- Renfort de l'offre de la ligne 415 Le Mesnil St-Denis (Place du Mesnil)/Bois d'Arcy (Méliès-Croix Bonnet) sur le quartier de la Croix Bonnet

Ligne la plus importante du réseau en termes de fréquentation, la 415 a déjà fait l'objet de modification d'offre pour sans cesse s'adapter à de nouveaux besoins de mobilité.

Le nouveau quartier de la Croix Bonnet qui a bénéficié d'une desserte bus en 2009 continue sa croissance. Le dernier bilan réalisé sur la ligne a montré que les courses desservant ce secteur présentent une charge importante.

Pour anticiper une demande de transport plus importante liée à la livraison de nouveaux logements sur la Croix Bonnet et renforcer l'exploitation de la ligne (constat d'une dégradation de la régularité de la ligne en heures de pointe), il est proposé de prolonger un certain nombre de courses (20 au total et dans les deux sens) au quartier Croix Bonnet (courses actuellement en terminus à Bois d'Arcy Eglise).

Cette modification nécessite l'acquisition d'un bus standard et d'un midibus de motorisation hybride.

2- Renfort de l'offre de la ligne 439 Voisins-le-Bretonneux (Chamfleury) / Versailles Château (Rive Gauche gare)

La simplification de l'itinéraire de la ligne en 2011 a accru son attractivité avec une fréquentation en hausse constante. Les courses d'heures de pointe du matin en direction de Versailles sont chargées. Pour anticiper une surcharge et faire bénéficier aux élèves d'une arrivée à 8h00 à leur établissement, il est proposé d'ajouter une course à 7h15 au départ de Voisins-le-Bretonneux.

Cette modification nécessite l'acquisition d'un bus standard de motorisation hybride.

Date de prise d'effet du projet B, le 29 août 2016.

Offre C

• Centrale de la mobilité

Dans le cadre du contrat de type 2 (CT2), l'exploitant du réseau de Saint-Quentin-en-Yvelines, la société SQYBUS assure l'animation de l'agence de la mobilité du pôle gare de Saint-Quentin conformément à sa mission d'animation d'un point info SQYBUS ; la CASQY met à disposition gratuitement le local et en assure l'entretien.

La CASQY a souhaité créer au sein du pôle gare de Saint-Quentin une véritable agence de la mobilité en capacité d'accompagner et de favoriser les changements de comportement vers une mobilité plus durable. Par ailleurs, elle souhaite regrouper au sein d'une même DSP les équipements d'intermodalité du pôle gare. Pour ces deux raisons, la CASQY souhaite que les missions et charges financières afférentes au point info SQYBUS en gare soient dissociées du CT2. Il est donc proposé de retirer du CT2 de l'entreprise Sqybus les charges financières afférentes à l'animation du point info Sqybus à compter de la notification de la délégation de service public.

Date de prise d'effet : à compter de la notification de la délégation de service public.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1.

• Offre A

L'article 10.2 de la convention relatif aux « Engagements financiers du STIF » est modifié comme suit :

- une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008)	2015	2016
Total contribution STIF	27 836	27 803

L'article 10.3 de la convention relatif aux « Engagements financiers de la CASQY » est modifié comme suit :

- une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008)	2015	2016
Total des contributions des CL	4 136	4 129
<i>Dont pour l'entreprise SQYBUS</i>	4 095	4 088
<i>Dont pour l'entreprise SAVAC</i>	41	41

• Offre B

L'article 10.2 de la convention relatif aux « Engagements financiers du STIF » est modifié comme suit :

- une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008)	2016
Total contribution STIF	27 908

L'article 10.3 de la convention relatif aux « Engagements financiers de la CASQY » est modifié comme suit :

- une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008)	2016
Total des contributions des CL	4 202
<i>Dont pour l'entreprise SQYBUS</i>	4 161
<i>Dont pour l'entreprise SAVAC</i>	41

Nota : la Communauté d'Agglomération de Versailles Grand Parc participe à hauteur de 67 k€ HT (valeur 2008). Sa participation est versée à la Communauté d'Agglomération de St-Quentin-en-Yvelines.

- **Offre C**

L'article 10.2 de la convention relatif aux « Engagements financiers du STIF » est modifié comme suit :

- une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008)	2016
Total contribution STIF	27 908

L'article 10.3 de la convention relatif aux « Engagements financiers de la CASQY » est modifié comme suit :

- une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008)	2016
Total des contributions des CL	4 117
<i>Dont pour l'entreprise SQYBUS</i>	4 076
<i>Dont pour l'entreprise SAVAC</i>	41

Article 3.

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe B2 : Service de référence

Article 4. Entrée en vigueur et notification

L'avenant n°7 prend effet à compter de sa notification. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} novembre 2015 et le 31 décembre 2016.

Article 5.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 5 exemplaires, le ../../..

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour La Directrice générale et par délégation
La Directrice de l'exploitation

Catherine Bardy

Pour SAVAC
Le Président

Géric Bigot

Pour les Cars Perrier
Le Président

Daniel Maison

Pour la Communauté d'agglomération
de Saint-Quentin-en-Yvelines
(CASQY)
Le Président

Michel Laugier

Pour le GME
Le Mandataire

Emmanuel Ansart

Délibération n°2015/573
Séance du 07 octobre 2015

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°10 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU SEINE SENART BUS

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0098 du 09/02/2011 approuvant le contrat de type 2 entre le STIF et les sociétés Autocars Garrel et Navarre, la STRAV, et la convention partenariale du réseau Seine Sénart Bus entre le STIF, les sociétés Autocars Garrel et Navarre, la STRAV et la Communauté d'Agglomération Sénart Val de Seine ;
- VU** les délibérations n°2011/0620 du 06/07/2011, n°2012/0039 du 08/02/2012, n°2012/0122 du 11/04/2012, n°2012/0192 du 11/07/2012, n°2012/315 du 10/10/2012, n°2013/257 du 10/07/2013, n°2013/430 du 09/10/2013, n°2013/500 du 11/12/2013, n°2014/422 du 01/10/2014, n°2014/529 du 10/12/2014, n°2015/080 du 11/02/2015, n°2015/198 du 15 juin 2015 et n°2015/226 du 8/07/2015 approuvant les avenants G1, 1, 2, G2, 3, 4, 5, G3, 6, 7, 8, 9 et G4 aux contrats d'exploitation de type 2 entre le STIF et les sociétés Autocars Garrel et Navarre, la STRAV ;
- VU** les délibérations n°2012/0039 du 08/02/2012, n°2012/315 du 10/10/2012, n°2013/257 du 10/07/2013, approuvant les avenants 1, 2 et 3 à la convention partenariale entre le STIF et les sociétés Autocars Garrel et Navarre, la STRAV et la Communauté d'Agglomération de Sénart Val de Seine ;
- VU** le rapport général n°2015/554 à 579 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Considérant le changement de raison sociale de la société Autocars Garrel et Navarre devenue Kéolis Seine Sénart ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°10 au contrat d'exploitation de type 2 au réseau Seine Sénart Bus joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés Kéolis Seine Senart et la STRAV.

ARTICLE 3 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, et notamment de la mise à jour du plan régional des transports. La présente délibération sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°10
au
CONTRAT DE TYPE II
Seine Sénart Bus – 002 060**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La société **Keolis Seine Sénart**, société par actions simplifiée au capital de 47 475 €, inscrite au RCS d'Evry sous le n° RCS B38 0496 893 00013, dont le siège est situé à Draveil, 19 rue Charles Mory, représentée par son Directeur, Monsieur Vincent BECK.

d'une deuxième part,

ET

La société **STRAV**, société par actions simplifiée au capital de 257 638 €, inscrite au RCS d'Evry sous le n° SIRET 956 200 323 00064, dont le siège est situé à Brunoy, 19 route nationale, représentée par son Directeur, Monsieur Romain de MONTBEL

d'une troisième part,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Seine Sénart Bus le 09/02/2011.

Le Conseil a ensuite approuvé les avenants suivants au contrat type 2 :

- avenant G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance ;
- avenant n°1 voté le 08/02/2012, ayant pour objet la mise en place du Pass Local sur le territoire de la communauté d'Agglomération de Sénart Val de Seine ;
- avenant n°2 voté le 11/04/2012, ayant pour objet la levée de l'Interdiction de trafic local de la Ligne 021-191-100 impactant la participation financière du STIF ;
- avenant G2 voté le 11/07/2012, ayant pour objet la valeur des contributions C16 et C17, les clés de partage des recettes des forfaits entre les transporteurs privés ;
- avenant n°3 voté le 10/10/2012, ayant pour objet le renfort de la ligne 021-021-002 gérée par la société Garrel et de la ligne 045-045-008 exploitée par la Strav pour desservir le centre aquatique AquaSénart ;
- avenant G3 voté le 11 décembre 2013, ayant pour objet la qualité de service, les subventions de véhicules, la tarification et le mécanisme de rémunération des entreprises ;
- avenant n°4 voté le 10/07/2013, ayant pour objet la desserte du quartier « le Clos de la Régale » par le prolongement de la ligne 021-021-002 ;
- avenant n°5 voté le 09/10/2013, ayant pour objet la correction d'une erreur matérielle et l'investissement dans un SIV temps réel ;
- avenant générique G3 voté le 11 décembre 2013 ayant pour objet la qualité de service ;
- Avenant n°6 voté le 1^{er} octobre 2014, ayant pour objet : renfort de la ligne P à Montgeron ;
- Avenant n°7 voté le 10 décembre 2014, ayant pour objet la transition énergétique ;
- Avenant n°8 voté le 11 février 2015, ayant pour objet l'extension de l'amplitude des heures de pointes du matin sur les lignes de Draveil.
- Avenant n°9 voté le 8 juin 2015 ayant pour objet la restructuration de la ligne BM ainsi que l'extension des horaires de soirée des lignes desservant la gare RER de Vigneux ;
- Avenant G4 voté le 8 juillet 2015 ayant pour objet la qualité de service, les normes cartographiques, la tarification et le mécanisme de rémunération des entreprises, ainsi que la modification de l'annexe C8 relative au projet de modernisation billettique.

Afin de prendre en compte les évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- la restructuration de la ligne P et l'amélioration des connexions bus
- le prolongement de la ligne pour desservir le quartier du Clos de la Régale via le collège Pompidou

Ces modifications prendront effet au **2 mai 2016** sous réserve de la réalisation par la collectivité des aménagements de voirie nécessaires.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont pour l'entreprise STRAV :

- Annexe A3 Offre de référence
- Annexe D2 Programme d'investissement
- Annexe D5 Parc
- Annexe D.7 Protocole d'expérimentation des technologies alternatives
- Annexe E1 Compte prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Annexe F4bis Subvention des véhicules

Les annexes de l'entreprise Garrel et Navarre restent inchangées.

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 10 prend effet à compter de sa notification. Il est conclu pour la période comprise entre le 2 mai 2016 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées

Fait à Paris, en 3 exemplaires, le

Le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,

Pour la Directrice Générale et par délégation

Catherine BARDY

Directrice de l'Exploitation

Les Entreprises

STRAV
Le Directeur

Keolis Seine Sénart
Le Directeur

Romain de MONTBEL

Vincent BECK

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/574
Séance du 07 octobre 2015

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°4 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU SOL'R

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le Code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0099 du 9 février 2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés N4 Mobilités, Darche-Gros et Autocars de Marne-le-Vallée et la convention partenariale entre le STIF, le Conseil Général de Seine et Marne, la Communauté de Communes du Val Bréon, la Communauté de Communes des Sources de l'Yerres, la Commune de Tournan-en-Brie et les sociétés N4 Mobilités, Darche-Gros et Autocars de Marne-le-Vallée°;
- VU** les délibérations n°2011/0620 du 06 juillet 2011, n°2011/801 du 5 octobre 2011, n°2012/0192 du 11 juillet 2012, n°2013/423 du 9 octobre 2013, n°2013/500 du 11/12/2013, n°2014/418 du 01/10/2014 et n°2015/226 du 08/07/2015 approuvant l'avenant générique G1, l'avenant n°1, l'avenant générique G2, l'avenant n°2, l'avenant générique G3, l'avenant n°3 et l'avenant G4 au contrat d'exploitation type 2 entre le STIF et les sociétés N4 Mobilités, Darche-Gros et Autocars de Marne-le-Vallée
- VU** la délibération n°2011/801 du 5 octobre 2011 et n°2013/423 du 9 octobre 2013 adoptant l'avenant n°1 et l'avenant n°2 à la convention partenariale entre le STIF, le Conseil Général de Seine et Marne, la Communauté de Communes du Val Bréon, la Communauté de Communes des Sources de l'Yerres, la Commune de Tournan-en-Brie et les sociétés N4 Mobilités, Darche-Gros et Autocars de Marne-le-Vallée ;
- VU** le rapport général n°2015/554 à 579 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°4 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Sol'R joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant au contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec les sociétés N4 Mobilités, Darche-Gros et Autocars de Marne-la-Vallée ;

ARTICLE 3 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, et notamment de la mise à jour du plan régional des transports. La présente délibération sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°4
au
CONTRAT DE TYPE II
Sol'R – [002/087]**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La Société N4 MOBILITES société anonyme au Capital de 300 000 €, inscrite au RCS de Melun (n° SIREN 301 027 066), dont le siège est situé au 6, square Louis Blanc dans la ZI des 50 Arpents à ROISSY-EN-BRIE (77680), représentée par son Président, Monsieur Jean-Marc BERNINI, dûment habilité à cet effet.

La société Darche-Gros, Société par actions simplifiées au capital de 1 900 023 €, inscrite au RCS de Meaux n° SIREN 301 272 035, dont le siège est situé au 24 boulevard de la Marne dans la Zone Industrielle de Coulommiers, 77120, représentée par son Président, Monsieur Jean-Marc BERNINI, dûment habilité à cet effet

La société Les Autocars de Marne-la-Vallée, société par actions simplifiée au capital de 4.601.610 €, dont le siège social se trouve à LAGNY SUR MARNE (77400), 21-23, rue Jacquard, immatriculée au Registre du commerce et des sociétés de Meaux sous le numéro 334 571 379 et représentée par Monsieur Jean-Marc BERNINI, agissant en qualité de Président

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 05/10/2011, ayant pour objet le renfort de la ligne 021 du réseau et son extension vers la Zac du Val Bréon ;
- avenant Générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance ;
- avenant Générique G2 voté le 11/07/2012, ayant pour objet la valeur des contributions C16 et C17, les clés de partage des recettes des forfaits entre les transporteurs privés.
- avenant n°2 voté le 09/10/2013, ayant pour objet le renfort des lignes 3, 7, 209
- avenant Générique G3 voté le 11/12/13, ayant pour objet la qualité de service
- avenant n°3 voté le 1/10/2014, ayant pour objet le renfort des lignes 3, 309 et 409
- avenant Générique G4 voté le 8/07/2015

Le Conseil a ensuite validé l'avenant suivant à la convention partenariale :

- avenant n°1 voté le 05/10/2011, ayant pour objet le renfort d la ligne 021 du réseau et son extension vers la Zac du Val Bréon.
- avenant n°2 voté le 09/10/2013, ayant pour objet le renfort des lignes 3, 7, 209

Afin de prendre en compte une évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau Sol'R, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

Le projet de développement d'offre résulte des travaux menés conjointement avec la Commune de Tournan, la Communauté de Communes du Val Bréon et le Département de Seine-et-Marne.

La modification consiste en l'ajout de plusieurs courses, permettant d'absorber la montée en charge du Lycée de Tournan suite à l'ouverture de deux classes par niveau sur trois années. La rentrée 2015 est la dernière année. Pour cela les adaptations suivantes sont nécessaires :

Ligne 003-003-003 « Presles -Tournan° » : création d'une course le soir

Ligne 003-003-209 « Les Chapelles Bourbon – Tournan » : création d'un doublage le matin

Ligne 003-003-309 « Crêvecoeur – Tournan » : création d'une course le matin

Ce projet ne nécessite pas d'investissement complémentaire, les courses étant assurées par un véhicule existant dans un autre CT2.

Leur date de mise en service est le : 01/09/2015

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N°4 prend effet à compter de sa notification. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} septembre 2015 et le 31 décembre 2016.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation

Pour l'entreprise

**La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy**

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/575
Séance du 07 octobre 2015

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°5 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
RESEAU SIT'BUS STIGO

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le Code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0099 du 9 février 2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société N4 Mobilités et la convention partenariale entre le STIF, le Conseil Général de Seine et Marne, la Communauté d'Agglomération de la Brie Francilienne, le Syndicat des Transports Intercommunal des communes de Gretz-Armainvilliers et d'Ozoir-la-Ferrière et la société N4 Mobilités ;
- VU** les délibérations n°2011/0620, 2011/0799, 2012/0192, 2013/254, 2013/396, 2013/500, 2014/417, 2015/226 en dates des 6 juillet 2011, 5 octobre 2011, 11 juillet 2012, 10 juillet 2013, 9 octobre 2013, 11 décembre 2013, 1^{er} octobre 214, 8 juillet 2015 approuvant les avenants Générique G1, 1, Générique G2, 2, 3, Générique G3, 4, Générique G4 au contrat d'exploitation type 2 entre le STIF et la société N4 Mobilités
- VU** le rapport général n°2015/554 à 579 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°5 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Sit'Bus-Stigo joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant au contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la société N4 Mobilités ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, et notamment de la mise à jour du plan régional des transports. La présente délibération sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON


**AVENANT N°5
au
CONTRAT DE TYPE II
Sit'Bus - Stigo – [002/064]**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La Société N4 MOBILITES société anonyme au Capital de 300 000 €, inscrite au RCS de Melun (n° SIREN 301 027 066), dont le siège est situé au 6, square Louis Blanc dans la ZI des 50 Arpents à ROISSY-EN-BRIE (77680), représentée par son Président, Monsieur Jean-Marc BERNINI, dûment habilité à cet effet.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Sit'bus - Stigo le 9 février 2011 et la convention partenariale

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- Avenant n°1 voté le 5 octobre 2011, ayant pour objet le renfort des lignes 011, 504 et 505 du réseau et l'adaptation de l'itinéraire de la ligne 502 ;
- Avenant Générique G1 voté le 6 juillet 2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance ;
- Avenant Générique G2 voté le 11 juillet 2012, ayant pour objet la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA ;
- Avenant n°2 voté le 10 juillet 2013, ayant pour objet le renfort des lignes 11, 201, 503 et 506 ;
- Avenant n°3 voté le 9 octobre 2013, ayant pour objet l'investissement en vidéoprotection et radiolocalisation de 5 véhicules ;
- Avenant Générique G3 voté le 11 décembre 2013, ayant pour objet la qualité de service ;
- Avenant n°4 voté le 1^{er} octobre 2014, ayant pour objet le renforcement de la ligne 11 ;
- Avenant générique G4 voté le 8 juillet 2015.

Afin de prendre en compte une évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau Sol'R, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- Le remplacement d'un véhicule standard par un véhicule articulé ;
- La création d'un retour du lycée Clément Ader le mercredi midi et le soir sur la ligne 003-003-011.

Leur date de mise en service est le : 1^{er} septembre 2015.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence ;
- Annexe D2 Programme d'Investissement ;
- Annexe D5 Etat du parc ;
- Annexe D7 Protocole de suivi des technologies alternatives au diesel ;
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel ;
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic ;
- Annexe F4 Spécificités du réseau ;
- Tableau F4bis subvention CT2.

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} septembre 2015 et le 31 décembre 2016.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports D'Île-de-France, Pour la Directrice générale Et par délégation, Catherine BARDY Directrice de l'Exploitation,	L'Entreprise,

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/576
Séance du 07 octobre 2015

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°5 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT n°3 A LA CONVENTION PARTENARIALE
RESEAU DU VEXIN

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le Code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0758 du 08/12/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et Transdev Ile-de-France établissement d'Ecquevilly, Ceobus, Timbus ainsi que la convention partenariale entre le STIF, le Conseil Général du Val d'Oise, Transdev Ile-de-France établissement d'Ecquevilly, Ceobus, Timbus
- VU** la délibération n°2012/0241 du 11/07/2012 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et Transdev Ile-de-France établissement d'Ecquevilly, Ceobus, Timbus ;
- VU** la délibération n°2013/263 du 10/07/2013 approuvant l'avenant n°2 au contrat d'exploitation entre le STIF et Transdev Ile-de-France établissement d'Ecquevilly, Ceobus, Timbus ;
- VU** la délibération n°2014/335 du 02/07/2014 approuvant l'avenant n°3 au contrat d'exploitation entre le STIF et Transdev Ile-de-France établissement d'Ecquevilly, Ceobus, Timbus ;
- VU** la délibération n°2014/507 du 10/12/2014 approuvant l'avenant n°4 au contrat d'exploitation entre le STIF et Transdev Ile-de-France établissement d'Ecquevilly, Ceobus, Timbus ;
- VU** la délibération n°2011/0474 du 01/06/2011 approuvant l'avenant n°1 à la convention partenariale entre le STIF, le Conseil Général du Val d'Oise, Transdev Ile-de-France établissement d'Ecquevilly, Ceobus, Timbus ;
- VU** la délibération n°2013/0263 du 01/07/2013 approuvant l'avenant n°2 à la convention partenariale entre le STIF, le Conseil Général du Val d'Oise, Transdev Ile-de-France établissement d'Ecquevilly, Ceobus, Timbus ;
- VU** le rapport général n°2015/554 à 579 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°5 au contrat d'exploitation de type 2 et l'avenant n°3 à la convention partenariale pour le réseau du Vexin joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants et leurs annexes avec le Conseil Départemental du val d'Oise et les sociétés Transdev Ile-de-France établissement d'Ecquevilly, Ceobus, Timbus.

ARTICLE 3 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, et notamment de la mise à jour du plan régional des transports. La présente délibération sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°5
au
CONTRAT DE TYPE II
Réseau du vexin – 002 025**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

Transdev Ile-De-France établissement d'Ecquevilly, société anonyme au capital de 293 072 240 €, inscrite au RCS de Nanterre 383 607 090 00024, dont le siège est situé Parc des fontaines, 169 avenue Georges Clemenceau 92735 Nanterre cedex, représentée par son Président, Monsieur Bernard BOUVROT

CEOBUS, SAS au capital de 4 840 000 €, inscrite au RCS de Pontoise sous le numéro B 438 352 007, dont le siège est situé 35, rue des Fossettes 95 650 GENICOURT, représentée par sa Directrice, par Monsieur Daniel MAISON,

TIMBUS, SAS au capital de 40 000 €, inscrite au RCS de Pontoise sous le numéro B 432 243 921, dont le siège est situé ZA de la Demi Lune – 07, rue des Frères Montgolfier 95420 MAGNY EN VEXIN, représentée par Monsieur Daniel MAISON,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau du Vexin le 08/12/2010.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 11/07/2012, ayant pour objet un développement d'offre
- avenant Générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- avenant Générique G2 voté le 11/07/2012, ayant pour objet à la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA.
- avenant n°2 voté le 10/07/2013, ayant pour objet la prise en charge par le Conseil général du val d'Oise la participation du STIF à hauteur des économies de TVA réalisées.
- Avenant Générique G3 voté le 11/12/2013, ayant pour objet la qualité de service.
- avenant n°3 voté le 02/07/2014, ayant pour objet la restructuration du réseau du Vexin
- avenant n°4 voté le 10/12/2014, ayant pour objet le renfort de l'offre sur la ligne 95-24
- avenant G4 voté le 8 juillet 2015

Afin de prendre en compte une évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent les ajustements d'offre commandés conjointement par le STIF et le Conseil Départemental du Val d'Oise entre septembre 2014 et décembre 2015, suite à la restructuration du réseau du Vexin mise en place en septembre 2014. Le Conseil Départemental s'est engagé à financer l'intégralité des courses qu'il a commandé sans concertation avec le STIF.

Les courses suivantes ont été créées :

- Ligne 95-05 : création d'une course en semaine
- Ligne 95-08 : création de deux courses en semaine et 3 courses le mercredi
- Ligne 95-06 : création d'une course en semaine
- Ligne 95-12 : création de deux courses en semaine et 1 course le mercredi
- Ligne 95-31 : création de deux courses en semaine
- Ligne 95-32 : création d'une courses en semaine, de 2 courses le mercredi, et de 2 courses le samedi
- Ligne 95-35 : création de 3 courses en semaine, de 4 courses le mercredi, et de 2 courses le samedi

Les courses suivantes ont été supprimées :

- Ligne 95-34 : suppression de 3 courses en semaine et de 2 courses le mercredi

Les coûts d'exploitation inférant aux services de transports mis en place entre septembre 2014 et décembre 2015 sont régularisés via une contribution exceptionnelle qui sera versée par le STIF et le CD95.

Ce développement n'entraîne aucun véhicule supplémentaire.

Leur date de mise en service varie entre le 1^{er} septembre 2014 et le 1^{er} mars 2015.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 5 prend effet à compter de sa notification. Il est conclu pour la période comprise entre le 1er janvier 2016 et le 31 décembre 2016.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation

Pour l'entreprise

**La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy**

AVENANT N°3
à la
Convention Partenariale du Réseau
Réseau du Vexin – 002 025

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale Mme Sophie Mougard autorisée à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration en date du 7 octobre 2015.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

LE CONSEIL DEPARTEMENTAL DU VAL D'OISE, hôtel du Département, Avenue du Parc – 95032 Cergy-Pontoise Cedex, représenté par Arnaud BAZIN, Président, autorisé à signer la présente convention par délibérations en date ;

Ci-après dénommée « la Collectivité »,

d'une seconde part,

Transdev Ile-De-France établissement de d'Ecquevilly, société anonyme au capital de 293 072 240 €, inscrite au RCS de Nanterre 383 607 090 00024, dont le siège est situé Parc des fontaines, 169 avenue Georges Clemenceau 92735 Nanterre cedex, représentée par son Président, Monsieur Bernard BOUVROT

CEOBUS, SAS au capital de 4 840 000 €, inscrite au RCS de Pontoise sous le numéro B 438 352 007, dont le siège est situé 35, rue des Fossettes 95 650 GENICOURT, représentée par Monsieur Daniel MAISON,

TIMBUS, SAS au capital de 40 000 €, inscrite au RCS de Pontoise sous le numéro B 432 243 921, dont le siège est situé ZA de la Demi Lune – 07, rue des Frères Montgolfier 95420 MAGNY EN VEXIN, représentée par Monsieur Daniel MAISON,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

Le STIF, La Collectivité et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Preamble

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau du VEXIN le 08/12/2010 et le contrat d'exploitation de type 2.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivant à la convention partenariale :

- avenant n°1 voté le 01/06/2011, ayant pour objet la spécification des entreprises exploitant le réseau du Vexin ;
- avenant n°2 voté le 01/07/2013, ayant pour objet le transfert de participation du STIF vers le CD95 pour le réseau du Vexin ;

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisé.

Ces modifications concernent les ajustements d'offre commandés conjointement par le STIF et le Conseil Départemental du Val d'Oise entre septembre 2014 et décembre 2015, suite à la restructuration du réseau du Vexin mise en place en septembre 2014. Le Conseil Départemental s'est engagé à financer l'intégralité des courses qu'il a commandé sans concertation avec le STIF.

Les courses suivantes ont été créées :

- Ligne 95-05 : création d'une course en semaine
- Ligne 95-08 : création de deux courses en semaine et 3 courses le mercredi
- Ligne 95-06 : création d'une course en semaine
- Ligne 95-12 : création de deux courses en semaine et 1 course le mercredi
- Ligne 95-31 : création de deux courses en semaine
- Ligne 95-32 : création d'une courses en semaine, de 2 courses le mercredi, et de 2 courses le samedi
- Ligne 95-35 : création de 3 courses en semaine, de 4 courses le mercredi, et de 2 courses le samedi

Les courses suivantes ont été supprimées :

- Ligne 95-34 : suppression de 3 courses en semaine et de 2 courses le mercredi

Les coûts d'exploitation inférant aux services de transports mis en place entre septembre 2014 et décembre 2015 sont régularisés via une contribution exceptionnelle qui sera versée par le STIF et le CD95.

Leur date de mise en service varie entre le 1^{er} septembre 2014 et le 1^{er} mars 2015.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

L'article 10 de la convention, relatif « Engagements financiers des Parties », est modifié comme suit :

« Article 10 - Engagements financiers des Parties.

Article 10.3 - Engagements financiers de la Collectivité

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, la Collectivité versera aux Entreprises une participation financière forfaitaire annuelle d'un montant total de **4 799 618,5€** HT (euros constants 2008), répartis ainsi :

- Un montant de **4 108 618,5 €** HT (euros constants 2008), pour l'entreprise Ceobus – Timbus
- Un montant de 691 000 € HT (euros constants 2008), soit 729 005 € TTC (euros constants 2008) pour l'entreprise Veolia Transport Ecquevilly

Conformément aux discussions entamées entre le Conseil Général du Val d'Oise et le STIF, cette participation intègre la reprise de la participation du STIF dans le réseau du Vexin à concurrence du montant économisé sur la TVA sur l'ensemble des participations du Conseil Général du Val d'Oise dans des conventions partenariales avec le STIF. Cette participation s'élève à 477 482 € (euros valeur 2008). De son côté, le STIF reprend à sa charge la participation du Conseil Général du Val d'Oise dans les lignes express 95 02, 95 04, 95 018.

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'**Annexe B.5** de la présente convention.

Elle est indexée chaque année par application de la formule décrite à l'annexe B.5 précitée de la présente convention, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à la fin du mois de septembre de l'année « n -1 ».

Pour la première année d'exploitation, le montant de la participation est calculé selon la règle du prorata temporis.

La Collectivité ne verse plus de subventions pour l'achat des véhicules.

De plus, Le Conseil Général du Val d'Oise supportera la taxe au départ des gares routières de Cergy Préfecture et Mantes desservies par le réseau. Le paiement s'effectuera sous la forme d'un remboursement au transporteur sur présentation d'une facture détaillée et d'un justificatif (facture du gestionnaire de la gare).

Afin de régulariser la mise en place par l'entreprise Ceobus des ajustements d'offre commandés conjointement par le STIF et le Conseil Départemental du Val d'Oise entre septembre 2014 et décembre 2015, suite à la restructuration du réseau du Vexin mise en place en septembre 2014, une contribution exceptionnelle d'un montant de 154 134,82€ (euros 2008) sera versée en une seule fois par le Conseil Départemental du Val d'Oise

avec le 1er acompte de l'avenant. De son côté, le STIF versera une contribution exceptionnelle d'un montant de 85 154,67€ (euros 2008).

Ces services supplémentaires ont été intégrés dans l'avenant qui prendra effet à partir du 1er janvier 2016, conduisant à une augmentation de la participation financière du STIF et du Conseil Départemental du Val d'Oise dans le financement du réseau.

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 – Service de référence
- Annexe E2 – Compte d'exploitation

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2016 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 5 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation

La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy

Pour La Collectivité,

Pour l'Entreprise

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/577
Séance du 07 octobre 2015

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

LIGNE MOBILIEN 039 039 307

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le Code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0766 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la SAVAC;
- VU** les délibérations n°2011/0073 du 9 février 2011, n°2011/0620 du 6 juillet 2011 n°2012/0192 du 11 juillet 2012, n°2013/500 du 11 décembre 2013 et n°2015/226 du 8 juillet 2015, approuvant les avenants n°1, G1, G2, G3 et G4 au contrat d'exploitation entre le STIF et la SAVAC;
- VU** le rapport général n°2015/554 à 579 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

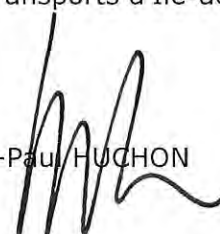
ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type pour la ligne Mobilien 039 039 307, joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble des annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société SAVAC.

ARTICLE 3 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, et notamment de la mise à jour du plan régional des transports. La présente délibération sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



AVENANT N°2
Contrat de type II 002-076
Ligne Mobilien 039 039 307

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), Établissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 39 bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La société SAVAC, société anonyme au capital de 600 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 679 801 605 dont le siège est situé à Chevreuse (78460), 37 rue Dampierre, représentée par son Président, Monsieur Géric BIGOT.

Dénommée ci-après « **l'entreprise** ».

d'une seconde part,

Le STIF, et la SAVAC étant ci-après désignés conjointement les « Parties »

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 de la ligne Mobilien 039 039 307 a été approuvé par le conseil du STIF le 1^{er} janvier 2011.

Le Conseil a également validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 09/02/2011 au titre du dispositif Politique de la Ville,
- avenant générique G1 voté le 06/07/2011 ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance,
- avenant Générique G2 voté le 11/07/2012, ayant pour objet la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA
- avenant générique G3 voté le 11 décembre 2013
- avenant Générique G4 voté le 08/07/2015

Il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé pour prendre en compte dans le CT2 les coûts correspondants à la redevance en gare routière de Vélizy.

1. Redevance au départ de la gare routière

La labellisation de la gare routière de Vélizy au regard du schéma directeur des gares routières autorise la collectivité à appliquer une redevance au départ aux opérateurs qui l'utilisent. La charge ainsi supportée par l'opérateur est répercutée dans les charges du CT2 en fonction du nombre de départs de la ligne en terminus.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1 - Pièces contractuelles modifiées.

Les annexes circonstanciées issues de la requête SAVAC ayant fait l'objet de modification sont jointes au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les précédentes versions.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2 - Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} novembre 2015 et le 31 décembre 2016.

Article 3

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 2 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports
D'Ile-de-France,
Pour la Directrice Générale et par délégation
La Directrice de l'Exploitation

Catherine Bardy

Pour la SAVAC

Le Président

Géric BIGOT

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/578
Séance du 07 octobre 2015

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°5 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU MOBILIER 95.02

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le Code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0764 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Courriers de l'Île-de-France ;
- VU** les délibérations n°2011/0073, 2011/0620, 2012/0192, 2013/0284, 2013/418, 2013/500, 2013/586, 2015/226 approuvant respectivement les avenants 1, G1, G2, 2, 3, G3, 4, G4 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Courriers de l'Île-de-France ;
- VU** le rapport général n°2015/554 à 579 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°5 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Mobilier 95.02 joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant au contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la société Courriers de l'Île-de-France ;

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



AVENANT N°5
au
CONTRAT DE TYPE II
« MOBILIEN 014-195-002 »
002 078

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La société Les Courriers d'Île-de-France (CIF), société par actions simplifiée au capital de 343.696 €, inscrite au RCS de Meaux sous le n°562 091 132, dont le siège est situé au 34, rue de Guivry, 77990 Le Mesnil Amelot, représentée par Jean-Olivier Ehkirch, directeur opérationnel, dûment habilité à cet effet.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau Mobilien 014-195-002 le 8 décembre 2010.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- Avenant n°1 voté le 9 février 2011, ayant pour objet la politique de la Ville ;
- Avenant générique G1 voté le 6 juillet 2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance ;
- Avenant générique G2 voté le 11 juillet 2012, ayant pour objet la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA
- Avenant n°2 voté le 10 juillet 2013, ayant pour objet le retrait de la participation financière du Conseil général du Val d'Oise ;
- Avenant n°3 voté le 9 octobre 2013, ayant pour objet le renforcement de la ligne dans le cadre de la mise en service du tramway T5 ;
- Avenant générique G3 voté le 11 décembre 2013, ayant pour objet la qualité de service ;
- Avenant n°4 voté le 11 décembre 2013, relatif à la vidéoprotection ;
- Avenant générique G4 voté le 8 juillet 2015.

Afin de prendre en compte une évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Cette modification concerne :

- L'intégration dans les charges d'exploitation des coûts de conduite générés par l'allongement du temps de parcours suite à la restructuration de la ligne lors de la mise en service du tramway T5.

Sa date d'application est le : 1^{er} janvier 2016.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe E1 Compte financier prévisionnel ;
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic ;
- Annexe F4 Spécificités du réseau.

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2016 et le 31 décembre 2016.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports D'Île-de-France, Pour la Directrice générale Et par délégation, Catherine BARDY Directrice de l'Exploitation,	L'Entreprise,

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/579
Séance du 07 octobre 2015

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°8 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°5 A LA CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU DEUX RIVES DE SEINE

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-6 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 2010/0373 du 07 juillet 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société des Autocars Tourneux et les Courriers de Seine et Oise, et la convention partenariale entre le STIF, la communauté d'Agglomération Deux Rives de Seine, le Sivom de Verneuil-sur-Seine et Vernouillet, la Commune de Maurecourt, et les sociétés Autocars Tourneux et Courriers de Seine et Oise ;
- VU** Les délibérations n° 2011/0073 du 9 février 2011, n° 2011/0608 du 6 juillet 2011, n° 2011/0942 du 7 décembre 2011, n° 2013/125 du 16 mai 2013, n° 2013/386 du 9 octobre 2013 et n° 2013/585 du 11 décembre 2013 approuvant les avenants n°1, n°2, n°3, n°4, n°5 et n°6 au contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et la société des Autocars Tourneux et les Courriers de Seine et Oise ;
- VU** Les délibérations n° 2011/620 du 6 juillet 2011, n° 2012/192 du 11 juillet 2012, n°2013/500 du 11 décembre 2013 et n° 2015/226 du 8 juillet 2015 approuvant les avenants génériques G1, G2, G3 et G4 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Autocars Tourneux et Courriers de Seine et Oise ;
- VU** les délibérations n° 2011/0119 du 9 février 2011, n° 2011/0471 du 01 juin 2011, n° 2011/0942 du 7 décembre 2011 approuvant les avenants n°1, n°2 et n°3 à la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'agglomération Deux Rives de Seine, le Sivom de Verneuil-sur-Seine et Vernouillet, la commune de Maurecourt et les sociétés Autocars Tourneux et Courriers de Seine et Oise ;
- VU** la délibération n° 2014/424 du 1er octobre 2014 approuvant l'avenant n°4 à la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'agglomération Deux Rives de Seine et la commune de Maurecourt et les sociétés Autocars Tourneux et Courriers de Seine et Oise ;
- VU** le rapport général n°2015/554 à 579 ;

VU les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°8 au contrat d'exploitation de type 2 et l'avenant n°5 à la convention partenariale pour le réseau Deux Rives de Seine joints à la présente délibération, ainsi que l'ensemble de leurs annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants et leurs annexes avec la Communauté d'agglomération Deux Rives de Seine, la Commune de Maurecourt, et les sociétés des Autocars Tourneux et des Courriers de Seine et Oise.

ARTICLE 3 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, et notamment de la mise à jour du plan régional des transports. La présente délibération sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°8
au
CONTRAT DE TYPE II
Deux Rives de Seine –
002 021**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n°2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

Les Autocars Tourneux, SA au capital de 840 000€ inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 352 220 172, n° de SIRET 352 220 172 00030, dont le siège est situé à ZAE du Rouillard – Parc des 3 Etangs, 78 480 Verneuil-sur-Seine, représenté par Pierre BONICEL, Président des Autocars Tourneux ;

d'une deuxième part,

ET

Transdev Courriers de Seine et Oise (CSO), société SAS au capital de 190 600 €, inscrite au RCS de Versailles B 572 045 573, n° de SIRET : 572 045 573 00050, dont le siège est situé, 18 rue de la Senette 78955 Carrières-sous-Poissy, représentée par son Président Pierre BONICEL.

d'une troisième part,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Deux Rives de Seine le 07/07/2010 et la convention partenariale.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet l'intégration au contrat du dispositif de prévention et sécurité
- avenant n°2 voté le 06/07/2011, ayant pour objet l'assouplissement temporaire de la procédure de notification des subventions véhicules
- avenant n°3 voté le 07/12/2011, ayant pour objet le renfort de la ligne 11 et la suppression de la ligne 15, ainsi que la distribution de Ticket T+ en substitution aux titres locaux
- avenant générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance
- avenant générique G2, voté le 11/07/2012, ayant pour objet la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA
- avenant n°4 voté le 16/05/2013, ayant pour objet l'intégration d'une course à la ligne 015-015-025
- avenant n°5 voté le 9/10/2013, ayant pour objet la modification de l'investissement pour des véhicules en extension
- avenant n°6 voté le 11/12/2013, ayant pour objet la modification de l'investissement pour des équipements de sécurité embarqués
- avenant générique G3 voté le 11/12/2013, ayant pour objet la qualité de service
- avenant n°7 voté le 01/10/2014, ayant pour objet le renfort d'offre des lignes 25 et 98
- avenant G4 voté le 08/07/2015.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

La restructuration de quatre lignes de bus du réseau Deux Rives de Seine et la création d'une nouvelle ligne constituent l'objet de cet avenant.

La ligne 2 Poissy – Carrières-sous-Poissy a été scindée en deux lignes afin de desservir les nouveaux logements sociaux du quartier Saint-Louis dont une partie est classée en quartier prioritaire de la politique de la ville (les quartiers des Fleurs et des Oiseaux).

La ligne 1 Poissy - Carrières sous Poissy (Les oiseaux – Parc du Peuple de l'herbe) est ainsi créée afin d'assurer un maillage fin et une desserte plus adaptée. Elle vient en complément de la desserte de la ligne 2 Poissy – Carrières-sous-Poissy (Maison des insectes – Parc du Peuple de l'herbe) dont le tracé est modifié.

La fréquence ainsi que l'amplitude horaire de la ligne 25 Poissy – Chanteloup-les-Vignes, ligne forte du réseau Deux Rives de Seine, sont améliorées afin de participer au désenclavement des quartiers d'habitat social de Chanteloup-les-Vignes.

Le quartier des Charvaux situé à Andrésy bénéficie d'une création d'offre en heures creuses sur la ligne 16 Conflans Fin d'Oise – Andrésy, période durant laquelle aucune desserte n'était proposée.

La ligne 12 Vernouillet-Verneuil Gare - Cergy Préfecture / Achères est scindée en deux lignes commerciales afin d'assurer une meilleure lisibilité. Au départ de Vernouillet-Verneuil Gare, la ligne 12 aura pour destination unique Cergy Préfecture et la ligne 13 desservira Achères.

Véhicules nécessaires : la mise en place de ce projet nécessite 7 bus standards supplémentaires, de motorisation hybride.

Leur date de mise en service est le : 04/01/2016

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe D7 Transition énergétique
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Annexe F4 bis Subvention véhicules

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N°8 prend effet à compter de sa notification. Il est conclu pour la période comprise entre le 04 janvier 2016 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation

La Directrice de l'exploitation,
Catherine BARDY

Les Entreprises,

Le Président des Autocars Tourneux

Le Président de Transdev CSO

Pierre BONICEL

Pierre BONICEL

AVENANT N°5
à la
Convention Partenariale du Réseau
Deux Rives de Seine – 002 021

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n°2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 7 octobre 2015.

Ci-après dénommé le « STIF »,

D'une première part,

ET

La Communauté d'Agglomération Deux Rives de Seine, 100 avenue Vanderbilt, 78955 Carrières-sous-Poissy cedex, représentée par Monsieur le Président de l'agglomération Philippe TAUTOU, autorisé à signer la présente par délibération en date du

D'une deuxième part,

ET

La Commune de Maurecourt, rue du Général Leclerc, 78780 Maurecourt, représentée par Monsieur le Maire Gérald RUTAU, autorisé à signer la présente par délibération en date du

D'une troisième part,

ci-après dénommée « La Collectivité »

ET

Les Autocars Tourneux, SA au capital de 840 000€ inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 352 220 172, n° de SIRET 352 220 172 00030, dont le siège est situé à ZAE du Rouillard – Parc des 3 Etangs, 78 480 Verneuil-sur-Seine, représenté par Pierre BONICEL, Président des Autocars Tourneux ;

D'une quatrième part,

ET

Transdev Courriers de Seine et Oise (CSO), SAS au capital de 190 600 €, inscrite au RCS de Versailles B 572 045 573, n° de SIRET : 572 045 573 00050, dont le siège est situé, 18 rue de la Senette 78955 Carrières-sous-Poissy, représentée par son Président Pierre BONICEL.

D'une cinquième part,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

Le STIF, La Collectivité et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau Deux Rives de Seine le 07/07/2010 et le contrat d'exploitation de type 2.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants à la convention partenariale :

- avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet l'intégration de la compensation tarifaire versée par la commune de Carrières-sous-Poissy, et la rectification de la contribution de la commune de Maurecourt ;
- avenant n°2 voté le 06/07/2011, ayant pour objet la prolongation du délai de négociation du « pass local » devant se substituer aux titres locaux ;
- avenant n°3 voté le 07/12/2011, ayant pour objet le financement du renfort d'offre de la ligne 11 et la mise en place d'un « pass local » ;
- avenant n°4 voté le 01/08/2014, ayant pour objet le financement du renfort d'offre des lignes 25 et 98.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisé.

Ces modifications concernent :

- **1. Le développement de l'offre sur les lignes 2 (015-015-002), 16 (015-015-016), 25 (015-015-025), 12 et 13 (052-052-112) et la création de la ligne 1 (015-015-006).**

Ce développement fait suite à une demande de la Communauté d'agglomération Deux Rives de Seine visant à améliorer l'offre de transport sur son territoire. Il concerne la restructuration de quatre lignes du réseau Deux Rives de Seine, la création d'une nouvelle ligne et le développement de l'offre suite à la densification urbaine de certains quartiers.

La ligne 2 Poissy – Carrières sous Poissy est scindée en deux lignes afin de desservir les nouveaux logements sociaux (+ 1 100 d'ici 2017) du quartier Saint-Louis, situé à Carrières-sous-Poissy.

La ligne 1 Poissy - Carrières sous Poissy (Les oiseaux – Parc du Peuple de l'herbe) est ainsi créée afin d'assurer un maillage fin et une desserte plus adaptée au quartier. Elle vient en complément de la desserte de la ligne 2 dont l'origine-destination évolue : Poissy – Carrières-sous-Poissy (Maison des insectes - Parc du Peuple de l'herbe). Les quartiers des Fleurs et des Oiseaux, classés en quartiers prioritaires politique de la ville, bénéficient ainsi d'une desserte bus.

Par ailleurs, le développement consiste à renforcer l'offre en heures creuses de la ligne 25 Poissy – Chanteloup-les-Vignes, ligne forte du réseau Deux Rives de Seine, ainsi qu'à améliorer son amplitude horaire. Cela permet de participer au désenclavement des quartiers d'habitat social de Chanteloup-les-Vignes dont le quartier de la Noé, classé en politique de la ville.

La ligne 16 Conflans Fin d'Oise – Andrésy bénéficie d'une création d'offre en heures creuses entre 10h00 et 16h30, période durant laquelle aucune desserte n'était proposée. L'objectif est d'améliorer la desserte du quartier des Charvaux situé à Andrésy.

La ligne 12 Vernouillet-Verneuil Gare - Cergy Préfecture / Achères est scindée en deux lignes commerciales afin d'assurer une meilleure lisibilité. Au départ de Vernouillet-Verneuil Gare, la ligne 12 aura pour destination unique Cergy Préfecture et la ligne 13 desservira Achères. La ligne 12 est renforcée puisqu'une offre est mise en place entre 9 et 17h (1 course / heure) en semaine. Le samedi, un cadencement à l'heure en journée et à la demi-heure le matin et le soir est créé.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1

L'article 10 de la convention, relatif aux « Engagements financiers des Collectivités », est modifié comme suit :

« Article 10 Engagements financiers des Parties.

Article 10-1 Principes généraux

Le Contrat d'exploitation de type 2 est constitué d'un service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise qui est décrit en **Annexe B.2** à la présente convention.

Les principes de la rémunération de ce service de référence sont destinés à :

- Couvrir l'ensemble des charges de service public imposées par le STIF ;
- Couvrir l'ensemble des compléments de service financés par la Collectivité conformément à l'article 9 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, modifié par l'article 22-I du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;
- Prévoir, conformément aux dispositions du Règlement européen n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par Route, un bénéfice raisonnable pour l'Entreprise.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement à :

(k€ constants 2008)	2016
Charges d'exploitation	10 386

Article 10-2 Engagements financiers du STIF

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008)	2016
Contributions du STIF	7 958

Pour la première année d'exploitation, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.

Article 10-3 Engagements financiers de la Collectivité

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, les Collectivités verseront à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle actualisable dont les montants sont définis ci-dessous :

(k€ constants 2008)	2016
Maurecourt	67
CA2RS	1 606

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'Annexe B5 de la présente convention.

Pour la première année d'exploitation, le montant de la participation est calculé selon la règle du prorata temporis. »

Article 2. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

L'annexe circonstanciée visée est :

- Annexe B2 - Service de référence »

Article 3. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 4 janvier 2016 et le 31 décembre 2016.

Article 4.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 5 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation

La Directrice de l'exploitation,
Catherine BARDY

Les Entreprises,

Le Président des Autocars Tourneux

Le Président de Transdev CSO

Pierre BONICEL

Pierre BONICEL

Les Collectivités,

Pour la Communauté d'agglomération
Deux Rives de Seine
Le Président,

Pour la Commune de Maurecourt
Le Maire,

Philippe TAUTOU

Gérald RUTAU

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/472
Séance du 07 octobre 2015

PATRIMOINE
CONVENTIONS DE MISE A DISPOSITION ET DE FINANCEMENT
D'UN ENSEMBLE IMMOBILIER NECESSAIRE A LA REALISATION
D'UN NOUVEAU CENTRE-BUS POUR LE RESEAU DE VELIZY-
VILLACOUBLAY

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** le contrat de type 2 conclu entre le STIF et l'entreprise Keolis Vélizy pour l'exploitation du réseau de Vélizy-Villacoublay ;
- VU** le rapport n°2015/472 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention de mise à disposition de l'ensemble immobilier sis rue du Général Valérie-André à Vélizy-Villacoublay à l'entreprise Keolis Vélizy en vue de permettre la réalisation d'un nouveau centre-bus et de ses équipements ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention de mise à disposition ;

ARTICLE 3 : d'approuver la convention de financement avec l'entreprise Keolis Vélizy pour la réalisation du nouveau centre-bus et ses équipements pour un montant de 5 111 215 M€ HT aux conditions économiques de juillet 2014 ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention de financement ;

ARTICLE 5 : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte pour permettre la réalisation de ce projet ;

ARTICLE 6 : de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et de l'autoriser à signer tout document s'y référant.

Le président du Conseil du Syndicat des
Transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JP Huchon', written over the printed name.

CONVENTION DE MISE A DISPOSITION
De l'ensemble immobilier
19 rue du Général Valérie André
Vélizy-Villacoublay (78)

Entre,

- **Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF)** dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9ème, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu d'une délibération en date du 7 octobre 2015 ».

- **La Société Keolis Vélizy**, Société par actions simplifiée inscrite au registre du commerce de Versailles sous le numéro RCS 732 820 717, dont le siège est situé aux Manèges, 12 avenue du Général De Gaulle 78000 Versailles, représenté par Monsieur Fabrice Franck, en sa qualité de Président, , dûment habilité à cet effet.

VISAS :

Vu le code des transports ;

Vu le contrat de Type 2 conclu entre le STIF et Keolis Vélizy pour l'exploitation du réseau de Vélizy-Villacoublay en date du 01/01/2010 et ses avenants n°1 à n° 7

Pour la réalisation du service de transport prévu au présent contrat, l'ensemble immobilier situé 19 rue du Général Valérie André à Vélizy-Villacoublay, propriété du STIF depuis le 15 juin 2015, est mis à la disposition de la société Keolis Vélizy, ci-après « l'Entreprise » à compter du **2 novembre 2015** afin notamment de lui permettre de réaliser un nouveau Centre-Bus pour le réseau de Vélizy-Villacoublay ci-après dénommé « l'équipement ».

CHAPITRE I – DESIGNATION DES EMPRISES OCCUPEES

Article 1 : Description des emprises et ouvrages

L'emplacement des emprises occupées par l'Entreprise figure sur le plan joint en annexe 1.

Un descriptif des emprises et ouvrages concernés figure en annexe 3.

Un état des lieux de l'ensemble immobilier sera dressé contradictoirement entre les parties avant la date de mise à disposition du terrain et figurera en annexe 2.

Article 2 : Propriété et mise à disposition

L'ensemble immobilier mis à la disposition de l'Entreprise est la propriété du STIF, en vertu d'un acte de vente intervenu entre la société Keppler Marceau et le STIF le 15 juin 2015.

Il est mis à la disposition de l'Entreprise à compter du 2 novembre 2015, aux fins de lui permettre la réalisation du nouvel équipement, puis une fois en service, de lui permettre d'exercer ses obligations prévues au contrat d'exploitation.

Les conséquences de la présente Convention, en terme d'exploitation du réseau, seront prises en compte dans le cadre d'un avenant au Contrat d'Exploitation de type 2 entre le STIF et Keolis Vélizy pour le réseau de Vélizy-Villacoublay ainsi que, le cas échéant, dans le ou les contrats d'exploitations ultérieurs, dans les conditions définies à l'annexe 4 de la convention de financement pour le nouveau Centre Bus du réseau de Vélizy-Villacoublay.

Article 3 : Sous-occupation des emprises mises à disposition

La sous-occupation par des tiers des espaces mis à disposition n'est pas autorisée, sauf autorisation expresse du STIF.

CHAPITRE II – ENTRETIEN ET MAINTENANCE

Article 4 :

Les parties retiennent les définitions des termes suivantes :

- **l'entretien** désigne le maintien de la propreté, le nettoyage ;
- **la maintenance courante** désigne les opérations de réparation ou de remplacement considérées comme relevant d'obligations locatives ; elle est préventive ou curative ;
 - *Maintenance courante préventive* : maintenance exécutée à des intervalles prédéterminés ou selon des critères prescrits et destinée à réduire la probabilité de défaillance ou la dégradation du fonctionnement d'un bien ;
 - *Maintenance courante curative* : maintenance exécutée après détection d'une panne ou d'une détérioration et destinée à remettre un bien dans un état dans lequel il peut accomplir une fonction requise ;

Il est précisé que ne sauraient relever de la maintenance courante, telle que définie ci-avant, les opérations de remise en état résultant de désordres de nature à mettre en jeu la garantie décennale.

- **le renouvellement patrimonial** désigne la maintenance des ouvrages et équipements hors maintenance courante.

Article 5 : Travaux d'entretien et de maintenance courante

L'Entreprise entretient en bon état les emprises et est tenue d'en effectuer la maintenance courante, notamment la pompe de relevage des eaux afin d'assurer la pérennité et l'intégrité du domaine public mis à sa disposition. Elle est tenue d'effectuer toutes réparations courantes nécessaires afférentes aux emprises et ouvrages précités.

Dans le cas où l'Entreprise n'effectuerait pas les travaux qui sont à sa charge en vertu des stipulations ci-dessus, le STIF aura la faculté d'y faire procéder d'office, aux frais de l'Entreprise, deux mois après mise en demeure d'y procéder restée sans suite. Dans les cas où la sécurité des personnes et l'hygiène des lieux et de leur environnement seraient en cause, ce délai de deux mois pourra être réduit.

Article 6 : Travaux de construction, d'aménagement et de renouvellement patrimonial

L'Entreprise sera responsable de la construction, de l'aménagement du nouveau Centre-Bus et de son exploitation selon les plans et descriptif figurant en Annexe 1.

Le nouveau Centre-Bus fait l'objet, parallèlement à la présente convention, d'une convention de financement entre le STIF et l'entreprise qui détermine la nature précise des travaux qui seront réalisés ainsi que les conditions, techniques, pratiques et financières de ces travaux.

Les travaux de renouvellement patrimonial des emprises, ouvrages et équipements mis à disposition relèvent du STIF, ce dernier pouvant se rapprocher de l'Entreprise afin de définir avec elle les conditions techniques, pratiques et financières dans lesquelles elle pourrait les effectuer.

Article 7 : Documents transmis par le STIF / Contrôles de l'état des emprises et des ouvrages par l'Entreprise

Afin qu'elle puisse valablement exécuter ses obligations, l'Entreprise se voit remettre par le STIF ou par toute autre personne désignée par lui l'ensemble des documents techniques nécessaires (Dossier des Ouvrages Exécutés, Dossier d'Intervention Ulérieure sur l'Ouvrage,...).

Concernant l'ensemble des emprises mis à disposition, l'Entreprise est chargée :

- des contrôles périodiques, des visites réglementaires et inspections détaillées des emprises et ouvrages ;
- de transmettre au STIF une copie des procès-verbaux et des rapports éventuels ;
- d'informer le STIF de tout élément constaté de nature à impacter les infrastructures.

CHAPITRE III – STIPULATIONS FINANCIERES

Article 8 : Redevance d'occupation

L'occupation de l'ensemble immobilier est consentie à l'Entreprise moyennant le versement d'une redevance d'occupation de 412 880 € HT euro 2008 par an majorée de la TVA au taux en vigueur, due par l'Entreprise pour chacune des années de la convention. Cette redevance est proratisée en fonction du nombre de jours d'occupation annuelle (base 360 jours).

Ce montant sera révisé dans les conditions d'indexation annuelle prévue par l'article 67-1 du Contrat d'Exploitation de Type 2 du réseau de Vélizy-Villacoublay.

La redevance de l'année n est acquittée par précompte du STIF sur la facture annuelle de l'année n considérée visée à l'article 67-2 du Contrat d'Exploitation sans donner lieu à un échange de flux de trésorerie entre l'Entreprise et le STIF.

Article 9 : Impact sur le contrat d'exploitation du réseau de Vélizy-Villacoublay

La présente convention ne modifie pas l'économie du Contrat d'Exploitation du réseau de Vélizy-Villacoublay et la rémunération escomptée de l'Entreprise au titre de ce Contrat.

Les frais d'assurance et de gardiennage liés à l'occupation du terrain entre le 2 novembre 2015 et le 1^{er} mars 2016 supportés par Keolis Vélizy seront pris en charge par le STIF dans le contrat CT2 par la contribution C15 sur présentation des factures justificatives qui sont évaluées à 30 K€ courants.

Les dépenses de raccordement aux réseaux publics, la location des compteurs, les consommations d'eau, d'électricité, de téléphone, de chauffage, etc., liés à l'objet de la présente occupation sont assumées par l'Entreprise, auprès des administrations, services ou entreprises concernés.

Article 10 : Impôts et taxes

Les impôts et taxes relatifs au terrain mis à la disposition de l'Entreprise notamment la taxe foncière sont réglés par le STIF. Dans l'hypothèse où l'Entreprise serait destinataire d'un rôle fiscal desdits impôts et taxes ceux-ci seront remboursés à l'euro l'euro par le STIF.

Les impôts et taxes relatifs à l'équipement, lorsqu'il sera réalisé, seront réglés par l'Entreprise, après vérification des éléments constitutifs de chacun des rôles d'imposition.

Les déclarations fiscales liées à l'achèvement ou à la modification de l'équipement seront effectuées par l'Entreprise et une copie en sera communiquée au STIF pour information.

L'Entreprise fait le nécessaire pour obtenir le plafonnement et les exonérations de ses cotisations auxquels elle peut prétendre, selon les possibilités offertes par la législation fiscale.

Les impôts et taxes seront remboursés par le STIF dans les conditions prévues par l'article 68 du Contrat d'Exploitation de Type 2 du réseau de Vélizy-Villacoublay.

CHAPITRE V – RESPONSABILITES – ASSURANCES

Article 13 : Responsabilités

13.1 Les dispositions du présent article s'appliquent à tous les dommages survenus du fait ou à l'occasion de l'exécution fautive de la présente annexe par l'Entreprise, ses préposés, usagers, prestataires ou sous-occupants, y compris à ceux résultant des travaux de quelque nature que ce soit initiés par l'Entreprise.

L'Entreprise supporte seule les conséquences pécuniaires des dommages de toute nature visés à l'alinéa précédent et causés:

- aux emprises occupées, ainsi qu'aux ouvrages, constructions et installations qui s'y trouvent,;
- aux biens de tiers, à l'intérieur comme à l'extérieur des emprises occupées.

13.2 La prise en charge des conséquences financières résultant d'une modification législative et réglementaire feront l'objet d'une concertation entre l'Entreprise et le STIF.

Article 14: Assurances

14.1 Assurance de Responsabilité Civile

L'Entreprise doit contracter, pendant toute la durée de la mise à disposition, auprès de compagnies d'assurance notoirement solvables, une assurance de responsabilité civile la garantissant contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité pouvant lui incomber en raison des dommages corporels, matériels, ainsi que ceux, immatériels, qui en sont la conséquence, causés aux tiers, y compris les clients, du fait de l'activité exercée dans le cadre de la présente annexe ou à l'occasion de l'exécution de la présente annexe.

La garantie pour les dommages corporels relevant de la responsabilité civile automobile doit être illimitée et pour les dommages matériels et immatériels de 10 millions d'euros minimum.

14.2 Assurances des risques d'exploitation

L'Entreprise doit contracter pendant toute la durée de la mise à disposition, auprès de compagnies d'assurance notoirement solvables, une assurance multirisque incluant notamment incendies, explosions, foudre, dégâts des eaux ainsi que le recours des voisins et des tiers, garantissant pour leur valeur réelle les emprises, ouvrages, installations de caractère immobilier occupés ainsi que les ouvrages et installations réalisés par lui dans les lieux occupés avec abandon de recours contre le STIF et ses assureurs.

14.3 Assurance des risques de la construction

L'Entreprise devra, en tant que de besoin, souscrire toute police d'assurance relative aux ouvrages qu'il réalise lui-même ou fait réaliser, notamment ceux entrant dans le champ d'application de l'article L. 241-1 du Code des assurances.

14.4 Communication des attestations d'assurance

L'entreprise communique au STIF à première demande puis par année civile, les attestations d'assurance afférentes aux polices qu'il est tenu de souscrire.

Article 15 : Obligations de l'Entreprise en cas de sinistre dans les emprises occupées

En cas de sinistre dans les emprises occupées, l'Entreprise doit:

- aviser le STIF, par tous moyens, au plus tard dans les quarante-huit heures de sa survenance, de tout sinistre subi ou provoqué par les biens occupés ;
- faire, dans les conditions et délais prévus par chaque police d'assurance, toutes déclarations aux compagnies d'assurances.

Hormis pour les dommages couverts par des polices d'assurances qu'elle n'aurait pas elle-même souscrites, l'Entreprise doit également faire le nécessaire pour obtenir les indemnités des dommages aux emplacements mis à disposition, ainsi qu'aux ouvrages, constructions et installations réalisés par le STIF auprès des compagnies d'assurances ou des éventuels tiers responsables.

Elle s'engage à affecter les indemnités perçues à la réparation desdits emplacements, ouvrages, constructions et installations.

L'Entreprise doit tenir régulièrement informé le STIF de toutes ses démarches et du suivi du règlement du sinistre.

Tous les droits, frais et honoraires quelconques qui pourraient être dus à raison de l'accomplissement des obligations mentionnées ci-dessus, sont à la charge de l'Entreprise (sans préjudice de la faculté pour elle de se retourner contre les responsables du sinistre).

CHAPITRE VI – RETOUR DES BIENS

Article 16 : Principes

L'ensemble immobilier ainsi que le centre-Bus réalisé et l'ensemble de ses équipements seront remis au STIF à titre gratuit, à l'exception des biens ou équipements qui ne sont pas totalement amortis à la date de remise et qui n'ont pas été financés par la subvention du STIF visée à l'article 17, la remise s'effectuant alors moyennant une indemnité correspondant à la valeur nette comptable de ces biens ou équipements.

Au plus tard douze mois avant la date présumée de la fin de mise à disposition, c'est-à-dire du retour des biens, le STIF et l'Entreprise établissent un constat contradictoire de l'état des biens et arrêtent :

- le cas échéant, pour ceux des biens qui n'auraient pas été maintenus en état normal d'entretien, un programme d'entretien et de remplacement de nature à assurer le retour des biens en état normal d'entretien et comportant un chiffrage détaillé du coût des opérations correspondantes pour les douze derniers mois d'exploitation ;
- le calendrier des travaux d'entretien et de maintenance courante qui resteraient à effectuer, préalables au retour des biens au STIF.
- Les travaux sont exécutés par l'Entreprise, dans un délai permettant de s'assurer de l'état normal d'entretien des biens à la date du retour de ceux-ci. Le coût de l'exécution des travaux susmentionnés, est entièrement supporté par l'Entreprise et ne saurait être répercuté au STIF de quelque manière que ce soit.

Les parties peuvent être assistées d'une ou plusieurs personnes de leur choix, pour leur propre compte et à leurs propres frais.

A défaut d'exécution des programmes susvisés, l'Entreprise se voit appliquer une pénalité égale au montant des travaux non exécutés, majoré d'une année d'intérêt calculé sur la base du taux d'intérêt de l'Entreprise pris en compte dans le contrat d'exploitation.

L'Entreprise constitue, dans le délai d'un mois suivant l'établissement du programme d'entretien et de renouvellement, une garantie d'un montant égal au coût total prévisionnel des opérations prévues par ce programme.

Trimestriellement, cette garantie fait l'objet de mainlevées partielles et successives proportionnelles au montant des opérations effectivement réalisées par l'Entreprise, conformément au programme.

La réalisation de chaque tranche trimestrielle d'opérations d'entretien et de renouvellement donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal contradictoire en vue du prononcé de la mainlevée.

En cas d'inexécution totale ou partielle de ces programmes dans le délai prévu, le STIF met en demeure l'Entreprise de réaliser le programme d'opérations dans un délai qu'il détermine. L'inexécution totale ou partielle de ces programmes dans le délai fixé par la mise en demeure entraîne la mise en jeu de la garantie mentionnée à l'alinéa précédent.

Si à la date de retour de ces biens au STIF les garanties des constructeurs n'ont pas expiré, celles-ci seront transférées au STIF qui devra être subrogé dans les droits et obligations de l'Entreprise au titre de ces garanties.

Les clés des ouvrages et équipements ainsi remis au STIF seront rendues à celui-ci à cette date de retour, après une visite des lieux visant à constater leur état.

Article 17 : Cas du Centre-Bus

Le STIF, par une convention de financement distincte, ayant apporté 100% du financement du centre bus par voie de subvention, deviendra propriétaire gratuitement du Centre-Bus dès lors que l'Entreprise n'est plus l'exploitant du réseau de Vélizy-Villacoublay, sous réserve des biens et équipements non amortis qui n'ont pas été financés par le STIF visés à l'article 16.

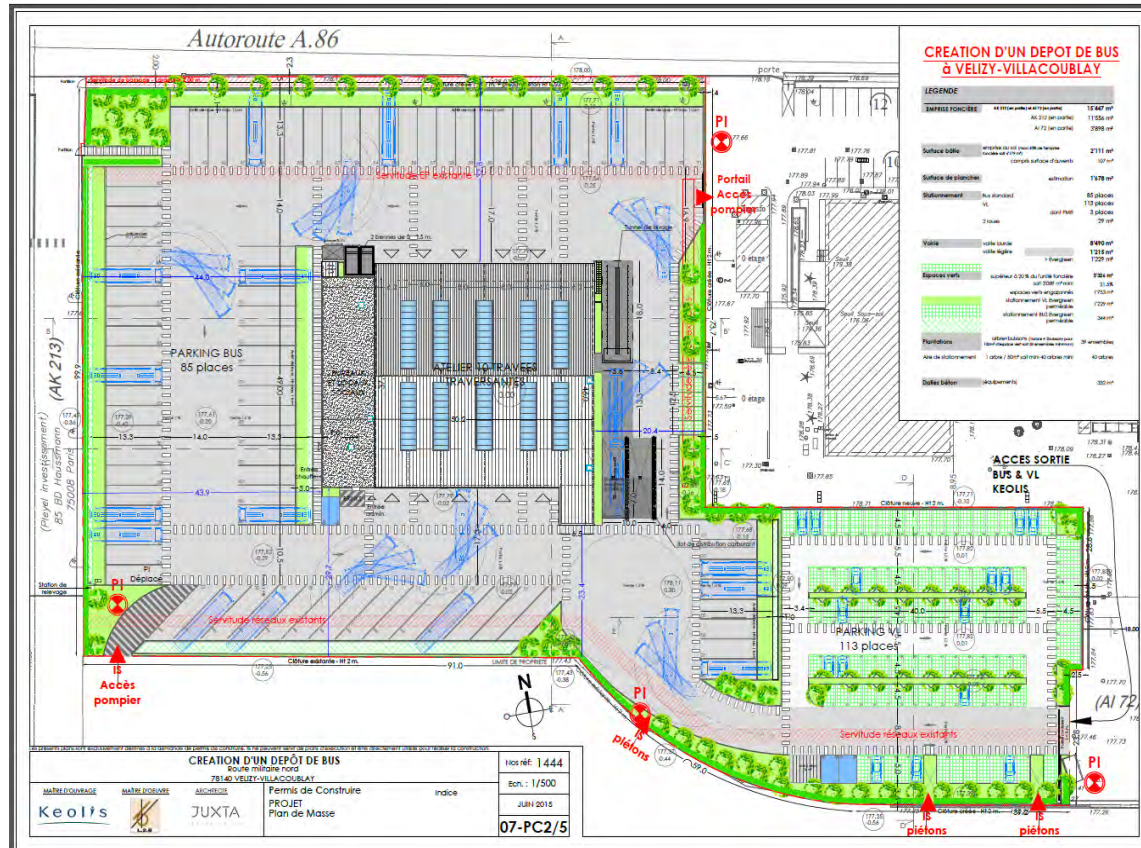
Ce transfert de propriété ne donnera lieu à aucun paiement du STIF à l'Entreprise dans la mesure où les coûts liés à d'éventuels aménagements sont, comme toutes les autres charges de Keolis, couvertes soit par la convention de financement précitée, soit par le contrat d'exploitation pour le réseau de Vélizy-Villacoublay.

Ce transfert de propriété s'accompagnera de la transmission au STIF des documents nécessaires à son exploitation et sa maintenance ultérieures (DOE, DIUO, PV de réception et de levées des réserves, rapports d'inspections techniques, dossiers de sinistres en cours ou traités, etc.)

Ce transfert sera soumis à la réglementation applicable en vigueur en matière de TVA.

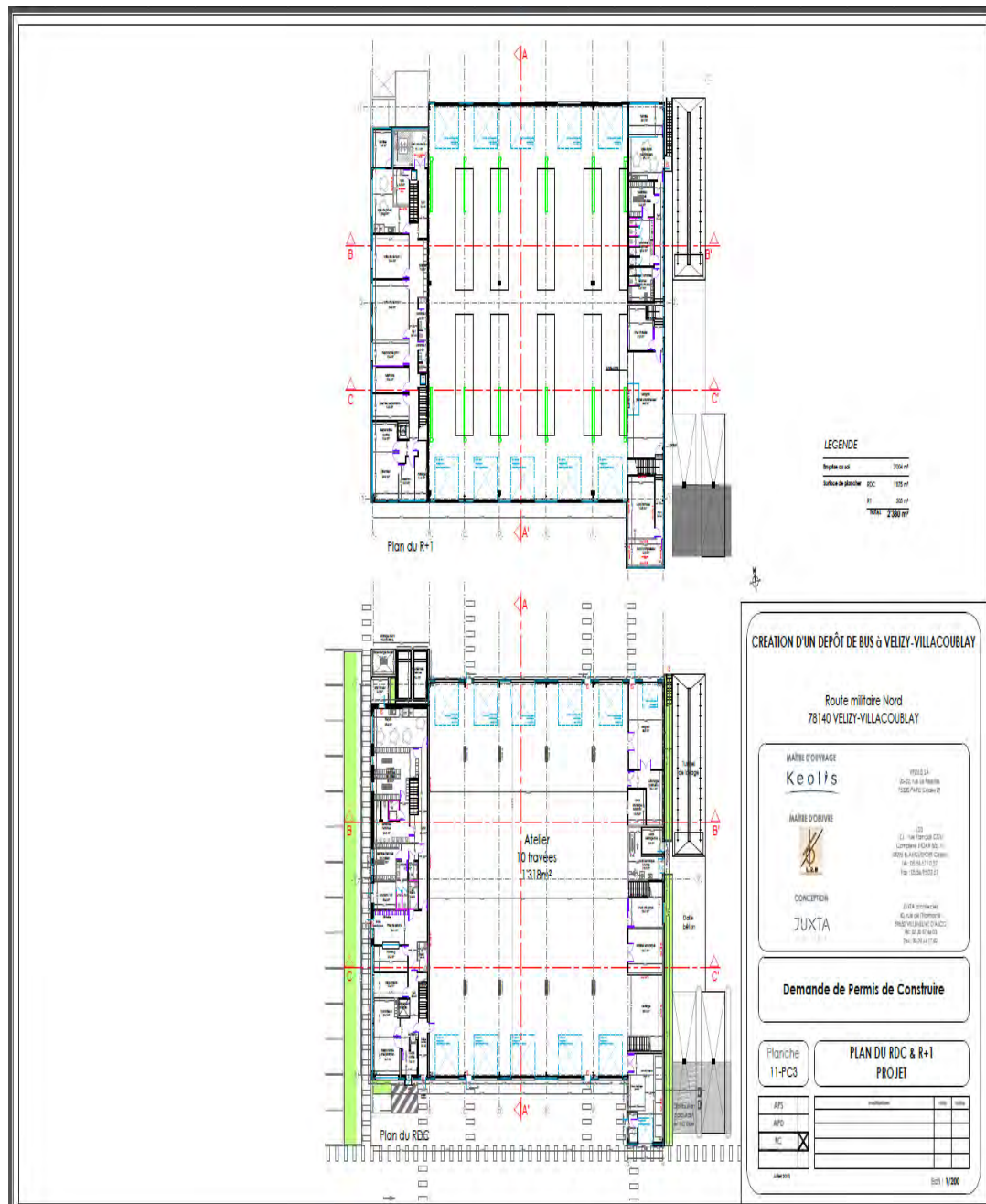
Pendant la durée de son exploitation par l'Entreprise, l'équipement objet de la présente convention, ne pourra faire l'objet d'aucune cession à un tiers.

681



Annexe 2 : Etat des lieux établi contradictoirement en date du XX/XX/2015

683



Annexe 4

Planning prévisionnel de réalisation

PLANNING PREVISIONNEL

Nom	sept-15	oct-15	nov-15	déc-15	janv-16	févr-16	mars-16	avr-16	mai-16	juin-16	juil-16	août-16	sept-16	oct-16	nov-16	déc-16	janv-17	févr-17	mars-17	avr-17
Instruction PC					Obtention du PC															
Purge recours																				
DCE CCTP AO																				
Terrassement																				
Clos couvert																				
Second œuvre																				
Elec. Plomb. cvc																				
Equipement ext																				
Cloture port																				
Reception																				



Convention de financement pour le nouveau Centre-Bus du réseau de Vélizy-Villacoublay

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION	4
ARTICLE 2. DESCRIPTIF DE L'INVESTISSEMENT A FINANCER	5
ARTICLE 3. MAITRE D'OUVRAGE DE L'INVESTISSEMENT A REALISER	5
ARTICLE 4. ESTIMATION DU COUT OBJECTIF DE L'INVESTISSEMENT	5
ARTICLE 5. MODALITES DE FINANCEMENT	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
ARTICLE 6. CALENDRIER OBJECTIF DE REALISATION DU PROGRAMME	5
6.1. Objectifs de réalisation	5
6.2. Principe de suivi du calendrier	5
ARTICLE 7. SUIVI DE LA REALISATION DE L'INVESTISSEMENT.....	6
7.1. Instance de suivi : comité de programme	6
7.2. Réunions de présentation et de coordination des investissements	6
7.3. Information	6
7.4. Suivi de la maîtrise d'ouvrage	6
7.5. Concertation avec la commune de Velizy-Villacoublay	6
ARTICLE 8. DISPOSITIF DE SUIVI DES FINANCEMENTS.....	7
8.1. Analyse des écarts entre le coût objectif initial et le cout final prévisionnel de réalisation.....	7
8.2. Principe de traitement des écarts	7
ARTICLE 9. ACHEVEMENT DES TRAVAUX	7
ARTICLE 10. MODALITES DE TRANSMISSION DES APPELS DE FONDS	7
ARTICLE 11. MODALITES DE REGLEMENT DES SUBVENTIONS DU STIF	8
11.1. Modalités de versement des subventions du STIF	8
11.2. Modalités de règlement du solde	9
11.3. Coordonnées bancaires du bénéficiaire	9
ARTICLE 12. DROIT D'INFORMATION ET D'AUDIT DU STIF	9
12.1. Accès aux données relatives à la réalisation physique et financière de l'investissement	9
12.2. Droit d'audit du STIF	10
ARTICLE 13. PROPRIETE INTELLECTUELLE ET COMMUNICATION DES ETUDES.....	10
ARTICLE 14. INVARIABILITÉ DES PROJETS APRES MISE EN PLACE DES FINANCEMENTS.....	11
14.1. Modification du contenu du projet pour la réalisation des travaux	11
14.2. Démolition ou modification d'affectation des aménagements financés	11
ARTICLE 15. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DE L'INVESTISSEMENT DU PROGRAMME	11
ARTICLE 16. COUTS DE FONCTIONNEMENT	12
ARTICLE 17. COMMUNICATION	12
17.1. Principes généraux	12
ARTICLE 18. TRAITEMENT DES LITIGES	12
ARTICLE 19. DATE D'EFFET DE LA CONVENTION	12
ARTICLE 20. RESILIATION DE LA CONVENTION	13

Entre,

- **Le Syndicat des Transports d'Ile de France** (STIF) dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9ème, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu d'une délibération en date du 7 octobre 2015 ».
- **La Société Keolis Velizy** Société par actions simplifiée inscrite au registre du commerce de Versailles sous le numéro RCS 732 820 717, dont le siège est situé aux Manèges 12, avenue du Général de Gaulle 7800 Versailles à, représenté par Monsieur Fabrice Franck, en sa qualité de Président, dûment habilité à cet effet.

VISAS :

Vu le code des transports ;

Vu le contrat de Type 2 conclu entre le STIF et Keolis Vélizy pour l'exploitation du réseau de Vélizy-Villacoublay en date du 01/01/2010 et ses avenants n°1 à n°7 ;

Il est précisé et convenu ce qui suit :

Préambule

Le réseau de Velizy-Villacoublay, au moment de la prise d'effet du contrat de Type 2, le 1^{er} janvier 2010, ne disposait pas d'un centre-bus pérenne.

La rareté, voire l'absence de foncier disponible sur le secteur de Vélizy-Villacoublay a obligé l'exploitant Keolis Vélizy (ci-après désigné « l'Entreprise »), en accord avec le STIF, à remiser les véhicules sur la commune du Plessis-Robinson dans le cadre d'un bail précaire.

Cette nouvelle installation a conduit Keolis Vélizy à supporter des surcoûts par rapport à la situation antérieure notamment liés à une différence de loyer, aux travaux que la société a dû réaliser, aux équipements à acquérir et surtout à un accroissement significatif des kilomètres haut-le-pied.

Le STIF a intégralement pris en charge, par avenant au contrat d'exploitation, à compter du 1^{er} janvier 2011, les coûts liés à l'installation de l'Entreprise dans les nouveaux locaux du Plessis Robinson.

Le Site actuel présente une série d'inconvénients :

- il est arrivé à saturation (plus de 80 bus) et ne permet pas d'accueillir des véhicules à grand gabarit (articulés notamment) ;
- il n'a pas d'installation de maintenance : ce qui oblige d'effectuer la maintenance à Versailles (Matelots), ce qui génère d'importants km haut-le-pied ;
- il est mal positionné (Plessis-Robinson), éloigné du barycentre du réseau avec une forte congestion routière pour l'atteindre (échangeur A86/RN118) ;
- Enfin, le dépôt est occupé dans le cadre d'un bail précaire et le propriétaire du site actuel a manifesté à Keolis Vélizy son intention de ne pas renouveler le bail à au-delà de son terme actuel fixé au 31 Mai 2016

Un ensemble immobilier de plus de 1,5 hectares situé rue Général Valérie André (anciennement 71 avenue de l'Europe) à Velizy-Villacoublay vient récemment d'être acquis par le STIF en vue de permettre la réalisation du nouvel équipement.

Il a été convenu entre les parties que le STIF mette à disposition de Keolis Vélizy le terrain et que ce dernier réalise la maîtrise d'ouvrage de l'équipement.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet le financement et le suivi de la réalisation d'un nouveau Centre-Bus, construit dans le cadre de la convention de mise à disposition signée par les Parties.

Les conséquences de la présente Convention, en terme d'exploitation du réseau, seront prises en compte conformément à l'annexe 4 dans le cadre d'un avenant au Contrat d'Exploitation de type 2 entre le STIF et Keolis Vélizy pour le réseau de Velizy-Villacoublay ainsi que, le cas échéant, dans le ou les contrats d'exploitations ultérieurs.

ARTICLE 2. DESCRIPTIF DE L'INVESTISSEMENT A FINANCER

L'investissement objet de la présente convention concerne la réalisation par Keolis Vélizy d'un nouveau Centre-Bus pour le Réseau de Vélizy selon le descriptif et les caractéristiques figurant en Annexe 1.

ARTICLE 3. MAITRE D'OUVRAGE DE L'INVESTISSEMENT A REALISER

Keolis Vélizy, en tant qu'exploitant actuel du réseau, est maître d'ouvrage de la réalisation et de l'aménagement du nouveau Centre-Bus. A ce titre, Keolis Vélizy est notamment responsable, avec la maîtrise d'œuvre, de la conception des équipements, de leur réalisation et de leur exploitation après mise en service.

ARTICLE 4. ESTIMATION DU COUT DE L'INVESTISSEMENT

L'estimation prévisionnelle de cet investissement, tel que décrit dans l'article 2, est évaluée et validée par Keolis Vélizy à hauteur de 5 111 215 € hors taxes en euros courants

Cette estimation correspond au montant des études et travaux jusqu'à la mise en service du centre-bus et comprend les frais de moa/moe.. Le financement de l'investissement est assuré a 100% par le STIF par une subvention d'un montant maximal non actualisable et non révisable de 5 111 215 €.

ARTICLE 5. CALENDRIER DE REALISATION DU PROGRAMME

5.1. Calendrier prévisionnel de réalisation

Le calendrier tel qu'il figure à l'Annexe 2 prévoit une mise en service du centre-Bus en Avril 2017, cette date pouvant évoluer en fonction des aléas du chantier.

5.2. Principe de suivi du calendrier

Le calendrier mis à jour est présenté au moins à chaque comité de programme par Keolis Vélizy au STIF dans sa version initiale et dans une version mise à jour accompagné d'un compte-rendu d'avancement de l'opération

ARTICLE 6. SUIVI DE LA REALISATION DE L'INVESTISSEMENT

6.1. Instance de suivi : comité de programme

Les parties conviennent d'assurer un suivi de la mise en œuvre de l'investissement, de la notification de la présente convention jusqu'à la clôture administrative de l'ensemble des financements liés à cette convention, dans le cadre d'un « comité de programme ».

Les points nécessitant des prises de décision font l'objet d'analyses synthétiques argumentées et d'éléments d'évaluation sur les impacts significatifs potentiels (réglementaires, techniques, financiers, calendaires ...). Ces éléments sont présentés par Keolis Vélizy et transmis en amont de la tenue de cette instance.

6.2. Réunions de présentation

Des réunions de présentation de l'opération sont organisées en tant que de besoin entre les parties, à l'initiative de Keolis Vélizy ou du STIF. Elles ont pour principales fonctions :

- de stabiliser les éléments fonctionnels, et ce avant ou au cours de la réalisation de l'équipement, plus particulièrement quand des options nécessitent d'être examinées
- de coordonner la réalisation de cet investissement avec d'autres investissements programmés ou en cours sur le réseau de Velizy-Villacoublay.

6.3. Information

Keolis Vélizy, pendant toute la durée de validité de la convention, s'engage à :

- Présenter, à la demande du STIF, un compte-rendu d'avancement de l'opération,
- Informer sans délai le STIF en cas de difficulté ayant une incidence financière ou une incidence sur le respect du planning.

6.4. Suivi du projet

Keolis Vélizy s'engage à remettre au STIF, sur sa demande, tous les documents relatifs à l'information du STIF sur le suivi du projet, qu'ils soient à caractère organisationnel (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ou technique (dossier projet, marchés de travaux et contrôles techniques divers ; Le maître d'ouvrage s'engage également à autoriser les agents du STIF ou les experts missionnés par lui à assister sur leur demande à une réunion mensuelle maximum permettant d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

Sur proposition du STIF, Keolis s'engage à permettre aux experts désignés ou missionnés par les demandeurs d'effectuer des visites des lieux, installations et travaux relevant de la présente opération. Ces visites se dérouleront sous la direction du maître d'ouvrage et le STIF devra s'engager à respecter les consignes de sécurité mises en place sur le chantier.

6.5. Concertation avec la commune de Velizy-Villacoublay

La concertation avec les communes au cours de la phase de conception des investissements, est assurée en cas de besoin par Keolis Vélizy.

Dans le cas où l'investissement présenté par Keolis Vélizy fait l'objet d'un blocage, ce dernier en informe le STIF en comité de programme.

ARTICLE 7. DISPOSITIF DE SUIVI DES FINANCEMENTS

7.1. Analyse des écarts entre le coût objectif initial et le cout final prévisionnel de réalisation

S'il apparaît un dépassement prévisible du coût objectif initial de l'investissement indiqué dans l'article 4, Keolis Vélizy en informe le STIF, en indiquant notamment le montant du dépassement prévu et l'impact possible de ce dépassement sur la réalisation de l'investissement financé.

Les écarts font l'objet d'une analyse globale et synthétique qui permet de décrire les principaux postes de dépassements ou d'économies de coûts. Cette analyse distingue notamment les postes suivants :

- évolution des fonctionnalités
- contraintes techniques lourdes, exceptionnelles et non prévisibles qui ne peuvent être couvertes par les provisions courantes pour risques, aléas courants et petits postes non valorisables
- contraintes réglementaires mises à jours en cours d'études
- autres motifs

L'analyse des écarts est présentée au comité de programme.

7.2. Principe de traitement des écarts

Dans le cas d'un dépassement prévisionnel du coût objectif initial de l'investissement, Keolis Vélizy présente au comité de programme les mesures de toutes natures pouvant être mises en œuvre pour qu'à échéance de la convention, le coût prévisionnel final de l'investissement ne dépasse pas son coût objectif initial tel qu'indiqué dans l'article 4.

Ces mesures doivent permettre de trouver des économies par des solutions techniques particulières ou des modifications de programmes, sans dénaturer pour autant les objectifs et fonctionnalités attendues de l'investissement financé.

S'il apparaît, après validation de ces mesures correctives par le comité de programme, que les subventions octroyées par le STIF ne permettent pas de couvrir les dépenses prévisionnelles réajustées pour la réalisation de l'investissement en surcoût, Keolis Vélizy achève la mise en œuvre du programme sans subvention supplémentaire du STIF.

ARTICLE 8. ACHEVEMENT DES TRAVAUX

Avant mise en service du Centre-Bus, et préalablement au règlement du solde, Keolis Vélizy invite le STIF à la réception des travaux pour lui permettre de constater sa conformité par rapport au programme technique annexé à la présente convention.

S'il est constaté, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que l'investissement réalisé n'est pas conforme au programme technique de l'opération, Keolis Vélizy devra procéder aux adaptations nécessaires. Le versement du solde sera suspendu.

ARTICLE 9. MODALITES DE TRANSMISSION DES APPELS DE FONDS

La subvention du STIF fait l'objet de versements échelonnés qui interviennent au fur et à mesure de l'avancement sur présentation d'un appel de fonds, signé du représentant dûment habilité de Keolis Vélizy, selon les modalités suivantes :

-
- le versement d'un premier acompte de 15% de la subvention maximale du STIF est conditionné à la transmission préalable :
 - de la copie du permis de construire purgé du recours des tiers ;
 - de l'attestation de démarrage des travaux signé du représentant dûment habilité de Keolis Vélizy.

le versement du deuxième acompte est effectué à l'issue de la livraison du clos et couvert du bâtiment, à hauteur de 70% de la subvention du STIF sur présentation d'une attestation d'avancement de Keolis Vélizy. Lors de l'achèvement du clos et couvert, une visite commune sera organisée par Keolis Vélizy. Elle permettra au STIF de vérifier le hors d'eau et hors d'air. Le versement du deuxième acompte sera réalisé à l'issue de cette visite. En cas de réserves Keolis s'engage à ce qu'elles soient levées dans un délai de 15 jours.

A l'achèvement des travaux, la demande du solde d'un maximum de 15% de la subvention maximale du STIF s'effectue selon les modalités définies ci-après.

Keolis Vélizy adresse au STIF un Etat de solde comportant les pièces suivantes:

- l'avis d'achèvement des travaux, sans réserve, daté, établi par Keolis Vélizy
- la communication de la date de mise en service de l'équipement
- l'état récapitulatif des dépenses acquittées par année civile, sur toute la durée de la convention et le Décompte Général Définitif du coût des travaux.

Cet Etat récapitulatif des dépenses est exprimé en euros courants HT, et visé par un représentant habilité de Keolis Vélizy.

- La liste des dépenses acquittées sur toute la durée de la convention, en version papier et en version électronique (tableur), présentant la liste des factures acquittées avec le détail suivant pour chaque facture :
 - Le numéro de facture,
 - L'objet de la facture,
 - Le nom du prestataire/fournisseur,
 - Le montant HT,
 - La date de paiement.

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds est joint en annexe 3 à la présente convention.

ARTICLE 10. MODALITES DE REGLEMENT DES SUBVENTIONS DU STIF

10.1. Modalités de versement des subventions du STIF

Le versement des montants de subventions appelés doit être effectué dans un délai de 45 jours à compter de la date d'émission des appels de fonds, sous réserve du respect des articles 8 et 9 de la présente convention.

En cas de réception incomplète des pièces justificatives, le STIF en informe Keolis Vélizy dans les meilleurs délais. Toute demande de complément par le STIF vient proroger le délai de paiement.

En cas d'irrecevabilité, le maître d'ouvrage doit présenter un nouvel appel de fonds.

10.2. Modalités de règlement du solde

Si le coût définitif de réalisation de l'investissement est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle la subvention du STIF a été accordée, le montant de la subvention du STIF est alors ajusté au vu des dépenses acquittées présentées dans l'Etat de solde de Keolis Vélizy et acceptées par le STIF.

- *Cas n°1 : Keolis Vélizy doit reverser au STIF le montant trop-perçu*

Dans le cas où le montant déjà versé par le STIF à Keolis Vélizy est supérieur au montant définitif de la subvention du STIF, Keolis Vélizy reverse spontanément au STIF le montant du trop-perçu au vu de l'Etat de solde, dans un délai de 45 jours à compter de la présentation dudit Etat.

- *Cas n° 2 : le STIF doit verser un solde à KEOLIS VÉLIZY*

Dans le cas où le montant versé par le STIF à Keolis Vélizy est inférieur au montant définitif de la subvention du STIF aux travaux, le STIF procède au versement du solde dû à Keolis Vélizy selon les principes généraux définis dans l'article 10.1 et sur présentation de l'Etat de solde visé à l'article 10 ci-avant.

10.3. Coordonnées bancaires du bénéficiaire

Le versement des paiements est effectué par virement bancaire portant numéros de référence à l'appel de fonds correspondant (numéro porté dans le libellé du virement) à :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Titulaire du Compte	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
Keolis Vélizy Vélizy	SG Paris Chatelet Entreprise	Keolis Vélizy	30003	03630	0002005574 1	47
IBAN						
FR76 3000 3036 3000 0200 5574 147						

ARTICLE 11. DROIT D'INFORMATION ET D'AUDIT DU STIF

11.1. Accès aux données relatives à la réalisation physique et financière de l'investissement

A la demande du STIF Keolis Vélizy prend les dispositions nécessaires pour assurer une transmission dans un délai de 30 jours ouvrables de toutes pièces justificatives complémentaires sollicitées, financières comme techniques. Cette transmission peut se faire

sous forme d'un accès informatique aux documents ponctuel ou permanent, ou d'une transmission des documents sous forme papier.

11.2. Droit d'audit du STIF

Le STIF dispose d'un droit d'audit et de contrôle se rapportant à l'exécution de la présente convention, qu'il exerce soit directement, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs qu'il mandate à cet effet.

Ce droit d'audit vise à assurer au STIF de la bonne exécution par Keolis Vélizy des investissements objets de la présente convention. Il consiste à vérifier, sur pièces et éventuellement sur place, les documents et informations attestant que les financements accordés par le STIF sont exécutés conformément aux principes énoncés dans la présente convention et dans les études ayant servi de base à l'octroi des subventions.

Ce droit vise également à permettre au STIF de s'assurer de l'étanchéité entre les financements mis en place pour la réalisation de nouveau Centre-Bus, et le financement d'autres investissements sur le réseau de Vélizy-Villacoublay.

Dans le cas contraire, il peut être procédé, sur demande formulée officiellement par le STIF, au reversement des subventions payées, sur la base des conclusions des audits effectués.

Compte tenu du caractère stratégique des informations relatives aux données financières, le droit d'audit en matière financière s'exerce par l'intermédiaire d'agents du STIF accrédités ou d'organismes extérieurs mandatés par le STIF. Le STIF s'engage à communiquer à Keolis Vélizy la liste des auditeurs internes accrédités à cet effet et à les prévenir de toute modification de ladite liste.

Les parties s'engagent notamment à conserver la confidentialité des données, informations et documents auxquels les auditeurs ont eu accès lors de ces contrôles et audits durant la période de validité de la convention.

Si les éléments fournis par Keolis Vélizy ne permettent pas de garantir un audit ou si les constats d'audit ne permettent pas d'attester la bonne exécution du programme par Keolis Vélizy, le STIF se réserve la possibilité de suspendre ses paiements ou de modifier le montant de ses versements.

ARTICLE 12. PROPRIETE INTELLECTUELLE ET COMMUNICATION DES ETUDES

Les études produites dans le cadre de cette convention sont et restent la propriété exclusive de Keolis Vélizy.

Le STIF a toute latitude pour utiliser, dans le cadre de ses missions, les éléments de ces études permettant de présenter le contenu fonctionnel, la nature des travaux envisagés et le coût prévisionnel des investissements étudiés ou réalisés. Toute autre utilisation est subordonnée à l'accord préalable de Keolis Vélizy.

Le STIF s'engage à prendre toutes les précautions et mesures nécessaires afin d'assurer la confidentialité et d'empêcher la diffusion des éléments d'études et tableaux de bord communiqués par Keolis Vélizy autres que ceux nécessaires à la présentation générale des investissements.

Keolis Vélizy s'engage en outre à répondre sous 15 jours ouvrés à toute demande de précision du STIF sur ces études, à l'exception des informations qui relèvent de son savoir-faire industriel.

Les documents transmis au STIF font l'objet des engagements de confidentialité mentionnés dans l'article 13.1.

ARTICLE 13. INVARIABILITÉ DES PROJETS APRES MISE EN PLACE DES FINANCEMENTS

13.1. Modification du contenu du projet pour la réalisation des travaux

Si une modification substantielle du projet apparaît nécessaire après la mise en place de son financement, Keolis Vélizy présente au comité de programme dans les meilleurs délais la demande de modification, en précisant l'impact de cette modification sur le contenu du projet, son calendrier de réalisation et son coût.

Aucune modification substantielle non autorisée expressément par le STIF ne peut être apportée au contenu du projet une fois celui-ci précisément défini par les deux parties et à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention.

S'il est constaté que le projet réalisé n'est pas conforme à celui décrit dans le projet initial ou dans le projet modifié après acceptation expresse du STIF, Keolis Vélizy devra procéder aux adaptations nécessaires, ou reverser au STIF la subvention perçue. Le versement du solde sera dans ce cas suspendu.

Si au terme du délai fixé par le STIF, les adaptations demandées n'ont pas été réalisées, aucun nouveau paiement ne sera effectué par le STIF tant que les adaptations attendues n'auront pas été effectuées.

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.

13.2. Démolition ou modification d'affectation des aménagements financés

En cas de démolition ou de modification d'affectation des investissements réalisés dans le cadre de la présente convention, Keolis Vélizy en informe préalablement le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception six mois avant la démolition ou la modification.

Dans cette hypothèse, ce sujet est porté en comité programme qui décidera de la reconstitution des fonctionnalités initialement prévues ou du reversement de la subvention perçue. Dans ce second cas de figure la subvention perçue par Keolis Vélizy est alors reversée au STIF au prorata de la durée d'amortissement de Keolis Vélizy non exécutée.

Le cas échéant les reconstitutions intégreront les éventuelles évolutions réglementaires intervenues depuis, et elles ne pourront pas faire l'objet de nouvelles subventions au cours de la période d'amortissement des aménagements considérés.

ARTICLE 14. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DE L'INVESTISSEMENT DU PROGRAMME

Un bilan synthétique des aménagements réalisés et de leurs coûts finaux, est effectué par Keolis Vélizy dans un délai de 12 mois maximum après la réception des travaux de l'ensemble de l'investissement (achèvement de la réalisation des financements). Ce bilan est communiqué au STIF.

Le bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant notamment le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût d'objectif et des principales décisions,
- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des retenues de garanties restant à régler
- le récapitulatif des dépenses comptabilisées à la date de réalisation du bilan établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent,

-
- la nature et l'estimation des dépenses prévisionnelles totales restant à comptabiliser (contentieux, réclamations d'entreprise, finitions, garanties des aménagements paysagers),
 - un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement consécutives à la mise en service de l'investissement.

ARTICLE 15. COUTS DE FONCTIONNEMENT

Le STIF et l'entreprise conviennent qu'à la mise en service du nouveau dépôt des économies sur certains couts d'exploitation du bassin de Vélizy seront réalisées par l'entreprise Le détail estimatif des économies et des surcoûts est présenté à l'Annexe 4 et donnera lieu à un avenant de régularisation au contrat d'exploitation qui succèdera au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau de Vélizy-villacoublay.

Ces montants (exprimé en K€ 2008) seront révisés dans les conditions d'indexation annuelle prévue dans le contrat d'exploitation du réseau de Vélizy-Villacoublay en vigueur entre le STIF et Keolis Vélizy afin d'être retenus en K€ courants

ARTICLE 16. COMMUNICATION

16.1. Principes généraux

Keolis Vélizy s'engage à :

- afficher dans toute communication ou information relative à cet investissement, au niveau régional comme local, que le financement est assuré à 100% par le STIF ;
- associer le STIF à la validation des documents
- faire figurer le logotype du STIF sur tout acte d'information concernant l'opération, y compris sur l'implantation de la signalétique de chantier.

ARTICLE 17. TRAITEMENT DES 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 soumis au Tribunal Administratif territorialement compétent.

ARTICLE 18. DATE D'EFFET DE LA CONVENTION

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF à Keolis Vélizy.

Les dépenses de Keolis engagées pour l'investissement objet de la présente convention sont prises en compte à compter du 01/01/2013.

Sans préjudice des dispositions des articles 13 et 18, la convention prend fin 10 ans après la mise en service du Centre-Bus et au plus tard le 31/12/2027.

ARTICLE 19. RESILIATION DE LA CONVENTION

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut-être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par l'autre partie d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation du programme.

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeur.

Jusqu'à l'expiration du délai de préavis défini ci-dessus, les parties s'engagent au strict respect des obligations que leur assigne la présente convention.

En cas de résiliation de la présente convention, Keolis Vélizy s'engage à transmettre au STIF dans un délai de 30 jours à compter de la date de résiliation, les pièces justificatives relatives au règlement du solde de l'opération précisées à l'article 10. Le règlement du solde sera effectué dans les conditions précisées à l'article 11.2 de la présente convention.

Le STIF s'engage à rembourser au bénéficiaire les dépenses engagées jusqu'à la date de la résiliation sur présentation de l'état des dépenses acquittées dans la limite des montants définitifs de la subvention.

Fait à Paris, le
En deux exemplaires originaux.

Pour Keolis Vélizy,

Le Président

Date et signature

Fabrice Franck

**Pour le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France,**

La Directrice Générale
du STIF

Date et signature

Sophie MOUGARD

Equipements immobiliers

- Alarme/contrôle d'accès/vidéo-surveillance
- Réseau AC (Y Compris le compresseur)
- Extraction gaz d'échappement (rampes)
- Machines de lavage (tunnel avec lavage châssis)
- Recyclage (90%) (y compris terrassement)
- Distribution de gazole avec cuve enterrée, 4 pistolets et système de gestion
- Station lubrifiant intérieure 7 produits, 4 portiques
- Citerne AD BLUE
- Ponts de levage à 3 fûts (1 unité) et à 2 fûts (2 unités)
- Equipement pour accès en toiture pour 2 travées

ANNEXE 2

Planning prévisionnel de réalisation

PLANNING PREVISIONNEL

Nom	sept-15	oct-15	nov-15	déc-15	janv-16	févr-16	mars-16	avr-16	mai-16	juin-16	juil-16	août-16	sept-16	oct-16	nov-16	déc-16	janv-17	févr-17	mars-17	avr-17
Instruction PC					Obtention du PC															
Purge recours																				
DCE CCTP AO																				
Terrassement																				
Clos couvert																				
Second œuvre																				
Elec. Plomb. cvc																				
Equipement ext																				
Cloture port																				
Reception																				

ANNEXE 3

Echéancier prévisionnel des appels de fonds

Nom	sept-15	oct-15	nov-15	déc-15	janv-16	févr-16	mars-16	avr-16	mai-16	juin-16	juil-16	août-16	sept-16	oct-16	nov-16	déc-16	janv-17	févr-17	mars-17	avr-17
Travaux							15%							70%						15%
3 180 000 €							477 000 €							2 226 000 €						477 000 €
Equipements							15%							70%						15%
929 000 €							139 350 €							650 300 €						139 350 €
Coûts annexes							15%							70%						15%
416 525 €							62 479 €							291 568 €						62 479 €
AMO							15%							70%						15%
585 700 €							87 855 €							409 990 €						87 855 €
TOTAL							766 684 €							3 577 858 €						766 684 €
TOTAL GENERAL																				5 111 225 €

Annexe 4

Détail estimatif des économies et des surcoûts d'exploitation du réseau de Vélizy à compter de la mise en service du nouveau dépôt

En K€ 2008	Economies réalisées	Surcoûts engendrés
Coût de conduite	-57	
Coût de roulage	-76	
Cout de Maintenance	-42	
Dépôt	-465	
Autres Charges	-6	116
Redevance terrain		413
Total	-646	529

out de déménagement (uniquement la première année): 40 K€ en plus

Pour mémoire, détail des surcoûts	116
gardiennage	12
entretien et réparation des biens	
(nettoyage du site, maintenance et visites obligatoires	
matériel spécifiques, système de sécurisation du site,...)	50
électricité, gaz	13
assurance multirisques	4
taxe foncière (à la charge du STIF)	0
autres impôts locaux	9
achats eau	4
entretien espaces verts	10
maintenance voie d'accès	5
entretien et maintenance de portail d'accès	5
maintenance de la pompe de relevage	3
entretien servitude de passage piétons	3

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/473
Séance du 07 octobre 2015**

ACQUISITION

**Parcelle appartenant à la SCI d'Epinay (SCIEP) et située
15 chemin des Tourelles à EPINAY-SUR-ORGE (91360)**

POUR LA REALISATION DU TRAM-TRAIN MASSY-EVRY

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le Code des transports, notamment ses articles L 1241-1 et suivants et R 1241-1 et suivants ;
- VU** le Code général de la propriété et des personnes publiques et notamment son article L 1211-1 ;
- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L. 1311-9 à L. 1311-12 ;
- 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** la délibération du Conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France n°2014/248 du 5 juin 2014 portant approbation de l'avant-projet relatif au Tram-Train Massy-Evry ;
- VU** l'avis de la Direction Départementale des finances Publiques (France Domaines) ;
- VU** le rapport n°2015/473 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

CONSIDÉRANT la nécessité d'acquérir la parcelle située à Epinay-sur-Orge (91) cadastrée section AR numéro 46 d'une superficie totale de 3 456 m² et d'en disposer pour la réalisation du Tram-Train Massy-Evry ;

CONSIDÉRANT l'intérêt public d'une telle acquisition foncière ;

CONSIDÉRANT l'opportunité d'acquérir le bien à l'amiable et les négociations menées avec la propriétaire du bien (la SCIEP) ;

CONSIDÉRANT que la Direction Départementale des Finances Publiques (France Domaines) a rendu un avis le 11/09/2015, et que le montant d'acquisition est conforme à cet avis,

Après en avoir délibéré,

DÉCIDE

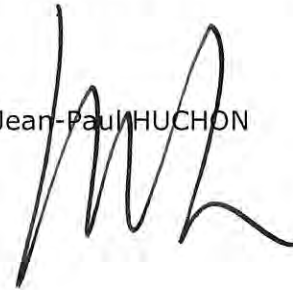
ARTICLE 1 : de procéder à l'acquisition de la parcelle appartenant à la Société Civile Immobilière d'Epinay (SCIEP) nécessaire au projet et cadastrée sur la commune d'Epinay-sur-Orge section AR n°46 d'une superficie totale de 3 456 m², libre d'occupation, pour un montant total de 826 000 euros, Hors Taxes et hors frais notariés et décomposé en 750 000 euros d'indemnité principale et 76 000 euros d'indemnité de remploi ;

ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération et notamment de la signature de tout acte passé en son application, tels que promesse de vente et acte de vente ;

ARTICLE 3 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des transports d'Île-de-France sis 39 bis-41 rue de Châteaudun à Paris, 9^{ème} arrondissement et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Île-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Île-de-France

Jean-Paul HUCHON



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/475
Séance du 7 octobre 2015**

ACQUISITION

**Parcelles appartenant à la Commune de MONTFERMEIL
situées 5-7 avenue des Lilas, 10-12 avenue des Acacias
et 52 rue du Général de Gaulle à MONTFERMEIL (93370)**

**POUR LA REALISATION DU DEBRANCHEMENT DU T4 VERS
CLICHY SOUS BOIS ET MONTFERMEIL**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le Code des transports, notamment ses Articles L 1241-1 et suivants et R 1241-1 et suivants ;
- VU** le Code général de la propriété et des personnes publiques et notamment son Article L 1211-1 ;
- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses Articles L. 1311-9 à L. 1311-12;
- 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** la délibération du Conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France n°2013/178 du 10 juillet 2013 portant déclaration de projet ;
- Vu** l'arrêté préfectoral n° 2013-2453 du 12 septembre 2013 qui déclare d'utilité publique le projet du tramway T4 au profit du STIF, de RFF (SNCF Réseau) et de la SNCF ;
- VU** les avis de la Direction Départementale des finances Publiques (France Domaines) ;
- VU** le rapport n°2015/475 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

CONSIDÉRANT la nécessité d'acquérir des parcelles situées 5-7 avenue des Lilas, 10-12 avenue des Acacias et 52 rue du Général de Gaulle à Montfermeil (93370) cadastrées section A 600 (272 m²), A 213 (300 m²), A 624 (164 m²), A 626 (280 m²) et A 223 (324 m²), représentant une superficie totale de 1340 m² et sur lesquelles sont édifiées, pour les parcelles A 213 et 223 deux pavillons et d'en disposer pour la réalisation du débranchement du T4 vers Clichy sous Bois et Montfermeil ;

CONSIDÉRANT l'intérêt public d'une telle acquisition foncière ;

CONSIDÉRANT l'opportunité d'acquérir le bien à l'amiable et les négociations menées avec le propriétaire du bien (Commune de Montfermeil) ;

CONSIDÉRANT que la Direction Départementale des Finances Publiques (France Domaines) a rendu plusieurs avis les 16, 17 juillet et 15 avril 2015, et que le montant d'acquisition est conforme à ces avis.

Après en avoir délibéré,

DÉCIDE

ARTICLE 1 : de procéder à l'acquisition des parcelles situées situées 5-7 avenue des Lilas, 10-12 avenue des Acacias et 52 rue du Général De Gaulle à Montfermeil (93370) cadastrées section A 600 (272 m²) A 213 (300 m²), A 624 (164 m²), A 626 (280 m²) et A 223 (324 m²), représentant une superficie totale de 1340 m² et sur lesquels sont édifiées, pour les parcelles A 213 et 223 deux pavillons (respectivement 78 m² et 90 m²) appartenant à la Commune de Montfermeil, libres d'occupation au jour de leurs prises de possession, pour un montant total de 544 110 euros, Hors Taxes et hors frais notariés et décomposé en 518 200 € d'indemnité principale et 25 910 euros d'indemnité de emploi ;

ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération et notamment de la signature de tout acte passé en son application, tels que promesse de vente et acte de vente ;

ARTICLE 3 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des transports d'Île-de-France sis 39 bis-41 rue de Châteaudun à Paris, 9^{ème} arrondissement et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Île-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Île-de-France

Jean-Paul HUCHON



Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/509
Séance du 07 octobre 2015

**AVIS SUR DES PROJETS DE DECLASSEMENT
PAR SNCF MOBILITES ET SNCF RESEAU DE PARCELLES
CADASTRÉES SUR LA COMMUNE DE MASSY (91)**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le Code général de la propriété et des personnes publiques ;
- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- 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°2005-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et statuts de SNCF Mobilités, et notamment son article 43 alinéa 2 ;
- VU** le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et statuts de SNCF Réseau, modifié par le décret n°2015-140 du 10 février 2015, et notamment son article 50 alinéa 1 ;
- VU** le rapport n°2015/509 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

CONSIDÉRANT que le site de Massy est actuellement concerné par de nombreux projets relatifs à l'amélioration du fonctionnement des lignes B et C du RER, ainsi que par le projet de tram-train Massy-Evry et l'arrivée du Grand Paris Express ;

CONSIDÉRANT qu'à ce jour, le plan d'aménagement cible du site, sous coordination de SNCF Réseau, reste encore en cours d'étude, tout comme l'organisation des multiples phases de travaux à venir ;

CONSIDÉRANT que les dernières études ont notamment mis en avant des incertitudes quant à l'implantation de plusieurs fonctionnalités ferroviaires sur un périmètre géographique proche des parcelles objets du déclassement ;

CONSIDÉRANT que des études complémentaires menées par SNCF Réseau sont en cours afin d'analyser différents scénarios d'implantation des fonctionnalités mentionnées ci-avant ;

CONSIDÉRANT que par courrier du 30 juillet 2015, SNCF Immobilier a porté à la connaissance du STIF les projet de déclassement des biens dépendants du domaine public ferroviaire objets de la présente délibération ;

CONSIDÉRANT que par courrier du 26 août 2015, le STIF a sollicité de SNCF Immobilier des éléments complémentaires ;

CONSIDÉRANT que la réponse de SNCF Immobilier en date du 15 septembre 2015 ne permet au STIF, ni d'avoir une visibilité suffisante sur le devenir du site de Massy, ni d'être garanti de l'inutilité des parcelles concernées à l'exploitation des services de transport par les exploitants et gestionnaires ferroviaires RATP et SNCF ;

CONSIDÉRANT l'intérêt public de réserver du foncier pour les projets de transport public ;

Après en avoir délibéré,

DÉCIDE

ARTICLE 1 : d'émettre un avis défavorable aux projets de déclassement des parcelles suivantes soumis à l'avis du STIF par SNCF Mobilités et SNCF Réseau, dans l'attente d'éléments complémentaires engageants :

- parcelles cadastrées sur la commune de Massy (91), section BO, numéros 81p, 101, 28, 31, et 34, concernant SNCF Mobilités ;
- parcelles cadastrées sur la commune de Massy (91), section BO, numéros 27, 32, 35, 148, 102, 103, 104 concernant SNCF Réseau ;

ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération ;

ARTICLE 3 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des transports d'Île-de-France sis 39 bis-41 rue de Châteaudun à Paris, 9^{ème} arrondissement et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Île-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Île-de-France

Jean-Paul HUCHON



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/476
Séance du 07 octobre 2015**

MARCHE 2015-03

**ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE EN EXPERTISE
D'EXPLOITABILITE ET MAINTENABILITE DANS LE CADRE DU
DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES,
DU SCHEMA DE PRINCIPE ET DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Marchés Publics et notamment ses articles 35-II-8 et 72 ;
- 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** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 21 septembre 2015 attribuant le marché 2015-03 à la RATP ;
- VU** le rapport n°2015/476 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la Directrice Générale à signer le marché 2015-03 avec la RATP ;

ARTICLE 2 : Précise que ce marché est d'une durée de 36 mois à compter de sa notification au titulaire ;

ARTICLE 3 : Précise que les montants de ce marché sont les suivants :

Tranche ferme	50 729 € HT
Tranche conditionnelle	184 326 € HT

ARTICLE 4 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



**Délibération n°2015/477
Séance du 7 octobre 2015**

AVENANT N°1 - MARCHE N°2012-28

**MANDAT DE MAITRISE D'OUVRAGE –
TRAMWAY T10 ANTONY CLAMART**

Le Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le Code des Transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R1241-1 et suivants ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment son article 20 ;
- 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** la décision de la Commission d'appel d'offres du 25 juin 2015 ;
- VU** la délibération n°2012/0202 en date du 11 juillet 2012 autorisant la Directrice Générale à signer le marché 2012-28 avec le groupement TRANSAMO/Algoë ;
- VU** le rapport n°2015/477 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la Directrice Générale à signer l'avenant n°1 du marché n°2012-28 avec groupement TRANSAMO/Algoë ;

ARTICLE 2 : précise que cet avenant est d'un montant de 280 000 € HT ;

ARTICLE 3 : précise que cet avenant représente une augmentation de 5,9% par rapport au marché initial ;

ARTICLE 4 : précise que le nouveau montant du marché est porté à 5 041 446,00 € HT ;

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 HUGHON



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/478
Séance du 07 octobre 2015**

MARCHE 2015-27

**EXPERTISE DE LA MAINTENANCE ET DE LA CONSOMMATION EN
CARBURANT DES VEHICULES (BUS ET CAR) DANS LE CADRE DES
CONTRATS ENTRE LE STIF ET LES OPERATEURS PRIVES**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Marchés Publics et notamment ses articles 57 à 59 ;
- 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** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 21 septembre 2015 attribuant le marché 2015-27 à la société SETEC ITS
- VU** le rapport n°2015/478 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la Directrice Générale à signer le marché 2015-27 avec la société SETEC ITS ;

ARTICLE 2 : Précise que la durée de ce marché est de 24 mois à compter de la date de notification. Ce marché ne pourra pas faire l'objet de reconduction.

ARTICLE 3 : Précise que le montant forfaitaire de ce marché est de 284 502,50 € HT.

ARTICLE 4 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/479
Séance du 07 octobre 2015

MARCHE 2014-92
MARCHE DE CONCEPTION ET D'ASSISTANCE AU SUIVI DE LA
REALISATION DU PROGRAMME DE MODERNISATION DE LA
BILLETTE EN ÎLE-DE-FRANCE

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Marchés Publics et notamment ses articles 144, 165, 166, 65, 72 et 169 ;
- 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** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 21 septembre 2015 attribuant le marché 2014-92 au groupement CGI France / SETEC ITS
- VU** le rapport n°2015/479 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la Directrice Générale à signer le marché 2014-92 avec le Groupement CGI France / SETEC ITS ;

ARTICLE 2 : précise que ce marché est d'une durée globale de cent-huit mois ;

ARTICLE 3 : précise que les montants de ce marché sont les suivants :

Tranche ferme	12 444 144,00 € H.T
Tranche conditionnelle	60 733 € H.T par an

ARTICLE 4 : précise que la partie à bons de commande de ce marché est passée sans montant minimum ni montant maximum.

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



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/480
Séance du 07 octobre 2015**

MARCHE 2015-61

**ASSISTANCE A LA REALISATION DE LA COMMUNICATION LEGALE
D'ENQUETES PUBLIQUES ET D'OPERATIONS ANNEXES OU
CONNEXES**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Marchés Publics et notamment ses articles 57 à 59 et 77 ;
- 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** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 21 septembre 2015 attribuant le marché 2015-66 à la société Publilégal ;
- VU** le rapport n°2015/480 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la Directrice Générale à signer le marché 2015-61 avec la société Publilégal ;

ARTICLE 2 : Précise que la durée de ce marché est de 48 mois à compter de la date de notification. Ce marché ne pourra pas faire l'objet de reconduction ;

ARTICLE 3 : Précise que ce marché est passé sans montant minimum et sans montant maximum ;

ARTICLE 4 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/481
Séance du 07 octobre 2015**

MARCHE 2015-16BIS

**T9 PARIS ORLY VILLE
DIFFUSION, BOITAGE, TRACTAGE, AFFICHAGE,
MISE SOUS PLI ET ENVOI POSTAL DES SUPPORTS DE
COMMUNICATION**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Marchés Publics et notamment ses articles 160, 161 et 169 ;
- 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** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 21 septembre 2015 attribuant le marché 2015-16bis à la société CHAMPAR ;
- VU** le rapport n°2015/481 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la société Transamo, mandataire du STIF sur ce projet, à signer le marché 2015-16bis avec la société CHAMPAR ;

ARTICLE 2 : précise que la durée de ce marché est de 72 mois ;

ARTICLE 3 : précise que ce marché est passé sans montant minimum et sans montant maximum.

ARTICLE 4 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/482
Séance du 07 octobre 2015**

MARCHE 2015-10

**ASSISTANCE FONCIERE, OPERATEUR FONCIER ET
GEOMETRE-EXPERT**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Marchés Publics et notamment ses articles 160, 161 et 169 ;
- 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** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 21 septembre 2015 attribuant le marché 2015-10 à la société FIT Conseil ;
- VU** le rapport n°2015/482 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la société Transamo, mandataire du STIF sur ce projet, à signer le marché 2015-10 avec la société FIT Conseil ;

ARTICLE 2 : Précise que ce marché est d'une durée de 72 mois à compter de sa notification au titulaire, reconductible une fois pour une durée de 12 mois ;

ARTICLE 3 : Précise ce marché est passé sans montant minimum et sans montant maximum ;

ARTICLE 4 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France


Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/483
Séance du 07 octobre 2015**

MARCHE 2015-37

**MISSIONS D'EXPERTISE ET D'ANALYSE SUR LES VOLETS
EXPLOITATION, MAINTENANCE ET SYSTEMES DE TRANSPORT
DANS LE CADRE DE PROJETS D'INVESTISSEMENT**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Marchés Publics et notamment ses articles 57 à 59 et 77 ;
- 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** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 28 septembre 2015 attribuant le marché 2015-37 aux sociétés Arcadis - Lgm, Ingerop - Kcp - De Industrial Consulting, Egis Rail, Systra et Transamo ;
- VU** le rapport n°2015/483 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la Directrice Générale à signer le marché multi-attributaires 2015-37 avec les sociétés suivantes :

ARCADIS – LGM	SYSTRA
INGEROP – KCP – DE INDUSTRIAL CONSULTING	TRANSAMO
EGIS RAIL	

ARTICLE 2 : Précise que ce marché est d'une durée de 24 mois reconductible une fois pour une durée de 24 mois par reconduction expresse ;

ARTICLE 3 : Précise ce marché à bons de commande est passé sans montant minimum et sans montant maximum ;

ARTICLE 4 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON


Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/484
Séance du 07 octobre 2015**

**TRAMWAY T10 ANTONY (LA CROIX-DE-BERNY) –
CLAMART (PLACE DU GARDE)**

AVENANT N°1

**A LA CONVENTION CONSTITUTIVE DU GROUPEMENT DE
COMMANDES STIF / DEPARTEMENT DES HAUTS DE SEINE
POUR LA PASSATION DE MARCHES DE PRESTATIONS
INTELLECTUELLES NECESSITANT UNE FORTE COORDINATION
JUSQU'A LA MISE EN SERVICE**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le Code des marchés publics, et notamment son article 8 ;
- 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** la délibération n°2011/0627 du 6 juillet 2011 approuvant et autorisant à signer la convention de maîtrise d'ouvrage liant le STIF et le Département des Hauts-de-Seine ;
- VU** la délibération n°2012/0196 du 11 juillet 2012 approuvant et autorisant à signer la convention de groupement de commande liant le STIF et le Département des Hauts-de-Seine ;
- VU** la délibération n°2015-050 du 11 février 2015 approuvant et autorisant à signer la convention de financement pour les études d'Avant Projet ;
- VU** le rapport n°2015/484 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : D'approuver l'avenant n°1 à la convention constitutive du groupement de commande entre le STIF et le Département des Hauts-de-Seine ;

ARTICLE 2 : Autorise la directrice générale à signer ledit avenant ;

ARTICLE 3 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France


Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/485
Séance du 07 octobre 2015**

**MARCHE 2015-43
MARCHE DE TRAVAUX PREPARATOIRES**

**TRAMWAY T9
PARIS – ORLY VILLE**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Marchés Publics et notamment ses articles 160, 161, 169 ;
- 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** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 28 septembre 2015 attribuant le marché 2015-43 à la société Eiffage TP IDF/Centre ;
- VU** le rapport n°2015/485 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la société Transamo, mandataire du STIF sur ce projet, à signer le marché 2015-43 avec la société Eiffage TP IDF/Centre ;

ARTICLE 2 : Précise que ce marché est d'une durée de 72 mois à compter de sa notification, hors durées de garantie ;

ARTICLE 3 : Précise que ce marché est passé sans montant minimum et sans montant maximum ;

ARTICLE 4 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/486
Séance du 07 octobre 2015**

**MARCHE 2015-58
TANGENTIELLE OUEST PHASE 2**

**LOT 1 : REALISATION DES ETUDES EN VUE DE L'ELABORATION
DES DOSSIERS DE SCHEMA DE PRINCIPE COMPLEMENTAIRE,
D'ENQUETES D'UTILITE PUBLIQUE (DEUP) COMPLEMENTAIRE ET
DE DEFINITION DE SECURITE (DDS)**

**LOT 2 : ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE
EN MANAGEMENT DE PROJET**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Marchés Publics et notamment ses articles 10, 57 à 59 et 77 ;
- 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** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 21 septembre 2015 attribuant le lot 1 du marché 2015-58 au groupement « SNC Lavalin/Gautier et Conquet » et attribuant le lot 2 de ce marché à la société Setec Organisation ;
- VU** le rapport n°2015/486 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la Directrice Générale à signer le lot n° 1 du marché 2015-58 avec le groupement « SNC Lavalin/Gautier et Conquet » et le lot n°2 avec la société Setec Organisation ;

ARTICLE 2 : Précise que la durée prévisionnelle de chacun des lots est de trente deux mois à compter de sa notification aux titulaires ;

ARTICLE 3 : Précise que les différents montants des lots sont les suivants :

	Lot 1	Lot 2
Tranche ferme	434 845,00 € HT	106 500,00 € HT
Tranche conditionnelle n°1	17 800,00 € HT	16 700,00 € HT
Tranche conditionnelle n°2	4 060, 00 € HT	-----
Tranche conditionnelle n°3	12 180,00 € HT	-----

ARTICLE 4 : Précise que la partie à bons de commande du lot n°1 est passée sans montant minimum et sans montant maximum ;

ARTICLE 5 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JP HUCHON', written over the printed name.

**Délibération n°2015/487
Séance du 07 octobre 2015**

**MARCHE 2015-17
OPERATION TANGENTIELLE OUEST
PHASE 1
SAINT-GERMAIN-EN-LAYE RER – SAINT-CYR-L'ECOLE RER
MISSION DE MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE COMMUNICATION
LOTS 1 ET 2**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Marchés Publics et notamment ses articles 10, 160, 161 et 169 ;
- 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** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 28 septembre 2015 attribuant le lot n° 1 du marché 2015-17 à la société SENNSE et le lot 2 à la société ETAT D'ESPRIT ;
- VU** le rapport n°2015/487 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise le groupement SNC-LAVALIN/Algoé/Caradeux Consultants (GTGO, groupement «Groupement TanGentielle Ouest»), mandataire du STIF sur l'opération Tangentielle Ouest - Phase 1, à signer le lot 1 du marché 2015-17 avec la société SENNSE et le lot 2 avec la société ETAT D'ESPRIT ;

ARTICLE 2 : Précise que le délai global prévisionnel de chaque lot est de 60 mois à compter de sa notification au titulaire ;

ARTICLE 3 : Précise que chaque lot est à bons de commande passé sans montant minimum et sans montant maximum ;

ARTICLE 4 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/488
Séance du 07 octobre 2015

MARCHE 2015-66
CONCEPTION, DEVELOPPEMENT ET MAINTENANCE DE LOGICIELS
INFORMATIQUES : REFONTE DU BACK OFFICE OFFRE THEORIQUE
ET MISE EN PLACE D'UN PORTAIL TRANSPORTEURS

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Marchés Publics et notamment ses articles 57 à 59 et 77 ;
- 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** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 21 septembre 2015 attribuant le marché 2015-66 au groupement CITIWAY/ AF 83 ;
- VU** le rapport n°2015/488 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la Directrice Générale à signer le marché 2015-66 avec le groupement CITIWAY/ AF 83 ;

ARTICLE 2 : Précise que ce marché est d'une durée de 24 mois reconductible deux (2) fois pour une durée de douze (12) mois par reconduction expresse ;

ARTICLE 3 : Précise que la partie forfaitaire de ce marché est de 1 194 246,00 € HT sur la période ferme du marché ;

ARTICLE 4 : Précise que la partie à bons de commande est passée sans montant minimum et sans montant maximum ;

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



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/489
Séance du 07 octobre 2015**

MARCHE 2015-76

**MISE EN PLACE D'UN SERVICE DE TELEPHONIE FIXE
POUR LE STIF ET LES SITES DISTANTS**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Marchés Publics et notamment ses articles 57 à 59 et 77 ;
- 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** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 21 septembre 2015 attribuant le marché 2015-76 au groupement COMPLETEL / SFR ;
- VU** le rapport n°2015/489 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la Directrice Générale à signer le marché 2015-76 avec le groupement COMPLETEL / SFR ;

ARTICLE 2 : Précise que ce marché est d'une durée de 24 mois reconductible une fois pour une nouvelle durée de 24 mois par reconduction expresse ;

ARTICLE 3 : Précise que ce marché est passé sans montant minimum et sans montant maximum ;

ARTICLE 4 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/490
Séance du 07 octobre 2015**

MARCHE 2015-81

**MISE EN ŒUVRE D'UN ACCES INTERNET
POUR LE STIF ET LES SITES DISTANTS**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Marchés Publics et notamment ses articles 57 à 59 et 77 ;
- 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** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 21 septembre 2015 attribuant le marché 2015-81 à la société COMPLETEL
- VU** le rapport n°2015/490 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la Directrice Générale à signer le marché 2015-81 avec la société COMPLETEL ;

ARTICLE 2 : Précise que ce marché est d'une durée de 24 mois reconductible une fois pour une nouvelle durée de 24 mois par reconduction expresse ;

ARTICLE 3 : Précise que ce marché est passé sans montant minimum et sans montant maximum ;

ARTICLE 4 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/491
Séance du 07 octobre 2015**

MARCHE 2015-70

**ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE GLOBALE POUR LA
REALISATION DE LA LIGNE T ZEN 4 ENTRE VIRY CHATILLON ET
CORBEIL-ESSONNES**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Marchés Publics et notamment ses articles 57 à 59 et 77 ;
- 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** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 28 septembre 2015 attribuant le marché 2015-70 au groupement Setec organisation / Adamas ;
- VU** le rapport n°2015/491 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la Directrice Générale à signer le marché 2015-70 avec le groupement Setec Organisation / Adamas ;

ARTICLE 2 : Précise que ce marché prend fin à la date d'achèvement de l'ensemble des missions confiées au titulaire. Cette date correspond au terme de la dernière des garanties de parfait achèvement ;

ARTICLE 3 : Précise que le montant de la partie forfaitaire est de 2 987 416 € HT ;

ARTICLE 4 : Précise que la partie à bons de commande est passée sans montant minimum et sans montant maximum ;

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



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/493
Séance du 07 octobre 2015**

MARCHE 2014-131

**MISSION D'ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE POUR LA MISE
EN PLACE D'UNE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR
L'EXPLOITATION DU TRAMWAY T9 (PARIS-ORLY SUR LA RD5)**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Marchés Publics et notamment ses articles 57 à 59 et 72 ;
- 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** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 21 septembre 2015 attribuant le marché 2014-131 au groupement SNC LAVALIN/FCL/SEBAN ;
- VU** le rapport n°2015/493 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la Directrice Générale à signer le marché 2014-131 avec le groupement SNC LAVALIN/FCL/SEBAN ;

ARTICLE 2 : Précise que ce marché est d'une durée de 78 mois à compter de sa notification au titulaire ;

ARTICLE 3 : Précise que les montants des différentes tranches de ce marché sont les suivantes :

Tranche ferme	84 200 € HT
Tranche conditionnelle n°1	45 325 € HT
Tranche conditionnelle n°2	75 825 € HT
Tranche conditionnelle n°3	100 800 € HT
Tranche conditionnelle n°4	17 600 € HT

ARTICLE 4 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France


Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/494
Séance du 7 octobre 2015**

ACCORD-CADRE 2015-44

ORGANISATION ET ANIMATION DES SEMINAIRES DU STIF

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Marchés Publics et notamment ses articles 10, 26 à 30 et 76 ;
- 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** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 28 septembre 2015 attribuant l'accord-cadre 2015-44 aux sociétés OBEA, Gens d'Evènements et EUROGROUP pour le lot 1 , et aux sociétés ACCILIA, OBEA, EUROGROUP pour le lot 2 ;
- VU** le rapport n°2015/494 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la Directrice Générale à signer l'accord-cadre multi-attributaires 2015-44 avec les sociétés suivantes :

- Pour le lot 1 :

OBEA
Gens d'événement
EUROGROUP

- Pour le lot 2 :

ACCILIA
OBEA
EUROGROUP

ARTICLE 2 : Précise que cet accord-cadre est conclu pour une durée d'un an. Il pourra être reconduit trois fois pour des nouvelles périodes d'un an. La reconduction est tacite et les titulaires de l'accord-cadre ne pourront s'y opposer.

La durée maximale de l'accord-cadre est de 48 mois.

ARTICLE 3 : Précise que les montants maximaux annuels pour cet accord-cadre sont de :

- 180 000 € HT pour le lot 1
- 280 000 € HT pour le lot 2

ARTICLE 4 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/495
Séance du 07 octobre 2015**

MARCHE 2015-15

**REALISATION D'ENQUETES DE PERCEPTION DE LA QUALITE DE
SERVICE DANS LES TRANSPORTS PUBLICS D'ILE-DE-FRANCE**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Marchés Publics et notamment ses articles 10, 57 à 59 et 77 ;
- 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** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 21 septembre 2015 attribuant les lots 1 et 2 du marché 2015-15 à la société IFOP ;
- VU** le rapport n°2015/495 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Retire la délibération n° 2015/252 en date du 8 juillet 2015 ;

ARTICLE 2 : Autorise la Directrice Générale à signer les deux lots du marché 2015-15 avec la société IFOP ;

ARTICLE 3 : Précise que chaque lot est conclu pour une durée de trois ans à compter de la notification au titulaire ;

ARTICLE 4 : Précise que le montant forfaitaire du lot 1 est de 49 000 € H.T et que sa partie à bons de commande est passée sans montant minimum et sans montant maximum ;

ARTICLE 5 : Précise que le lot 2 est passé à bons de commande sans montant minimum et sans montant maximum ;

ARTICLE 6 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/496
Séance du 07 octobre 2015**

**MARCHE 2015-57
EXTENSION DU TRAMWAY T3
DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE MAILLOT**

**ÉTUDES DE SYSTEME DE TRANSPORT PORTANT SUR LA
REALISATION D'UN DOSSIER TECHNIQUES D'ETUDES PREALABLE
AU SCHEMA DE PRINCIPE ET
DU DOSSIER DE DEFINITION DE SECURITE**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Marchés Publics et notamment ses articles 57 à 59, 72 et 77 ;
- 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** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 21 septembre 2015 attribuant le marché 2015-57 à la société EGIS RAIL ;
- VU** le rapport n°2015/496 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la Directrice Générale à signer le marché 2015-57 avec la société EGIS RAIL ;

ARTICLE 2 : Précise que ce marché est d'une durée de 36 mois ;

ARTICLE 3 : Précise les montants du marché sont les suivants :

Tranche ferme	224 765,00 € HT
Tranche conditionnelle n°1	16 195,00 € HT
Tranche conditionnelle n°2	3 137,50 € HT
Tranche conditionnelle n°3	15 695,00 € HT
Tranche conditionnelle n°4	159 500,00 € HT

ARTICLE 4 : Précise que la partie à bons de commande est passée sans montant minimum et sans montant maximum ;

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



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/497
Séance du 07 octobre 2015**

**AVENANT N°2 AU MARCHÉ 2012-94
MARCHÉ DE MAÎTRISE D'OEUVRE**

**DEBRANCHEMENT DU TRAM-TRAIN T4
JUSQU'À CLICHY-SOUS-BOIS ET MONTFERMEIL**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Marchés Publics et notamment son article 20 ;
- 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** la délibération n° 2013/018 du 13 février 2013 attribuant le marché 2012-94 au groupement Egis Rail (mandataire) et Richez_Associés ;
- VU** la délibération n° 2014/4701 du 10 décembre 2014 autorisant la signature de l'avenant n°1 au marché 2012-94 ;
- VU** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 28 septembre 2015 émettant un avis favorable à la conclusion de l'avenant n°2 au marché 2012-94 ;
- VU** le rapport n°2015/497 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la société SYSTRA, mandataire du STIF sur l'opération T 4, à signer l'avenant n°2 au marché 2012-94 portant sur un marché de maîtrise d'œuvre passé avec le groupement Egis Rail (mandataire) et Richez_Associés ;

ARTICLE 2 : Précise que cet avenant fixe le Coût Prévisionnel Définitif de Réalisation des travaux (CPDR) à 95 583 181 € HT ;

ARTICLE 3 : Fixe le taux t'' global de rémunération du maître d'œuvre à l'issue de la phase PRO à 8.04 % ;

ARTICLE 4 : Fixe la rémunération définitive du maître d'œuvre pour les phases n°2 et n°3 à la somme de 6 255 290,43 € HT ;

ARTICLE 5 : Fixe le montant des prestations supplémentaires à 266 330,00 € HT ;

ARTICLE 6 : Précise que le montant du marché de maîtrise d'œuvre 2012-94 est de 10 200 712,46 € HT ;

ARTICLE 7 : Précise que cet avenant augmente de 5.86 % le montant du marché ;

ARTICLE 8 : Précise que l'avenant n°1 et l'avenant n°2 augmentent de 12.64 % le montant du marché initial ;

ARTICLE 9 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/498
Séance du 07 octobre 2015**

**AVENANT N°1 AU MARCHE 2012-36
MARCHE DE MANDAT DE MAITRISE D'OUVRAGE**

**DEBRANCHEMENT DU TRAM-TRAIN T4
JUSQU'A CLICHY-SOUS-BOIS ET MONTFERMEIL**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Marchés Publics et notamment son article 20 ;
- 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** la délibération n° 2012/0203 du 11 juillet 2012 attribuant le marché 2012-36 à la société Systra ;
- VU** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 28 septembre 2015 émettant un avis favorable à la conclusion de l'avenant n°1 au marché 2012-36 ;
- VU** le rapport n°2015/498 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la Directrice Générale à signer l'avenant n°1 au marché 2012-36 ;

ARTICLE 2 : Précise que le montant de cet avenant est de 213 409 € HT

ARTICLE 3 : Précise que cet avenant augmente de 6.1 % le montant du marché initial ;

ARTICLE 4 : Précise que le nouveau montant du marché 2012-36 est de 3 708 024 € HT ;

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



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/499
Séance du 07 octobre 2015**

MARCHE 2015-88

**MARCHE COMPLEMENTAIRE AU MARCHE DE MANDAT DE MAITRISE
D'OUVRAGE (2012-36)**

**DEBRANCHEMENT DU TRAM-TRAIN T4
JUSQU'À CLICHY-SOUS-BOIS ET MONTFERMEIL**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Marchés Publics et notamment son article 35-II-5 ;
- 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** la délibération n° 2012/0203 du 11 juillet 2012 attribuant le marché 2012-36 à la société Systra ;
- VU** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 28 septembre 2015 attribuant le marché 2015-88 à la société Systra ;
- VU** le rapport n°2015/499 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la Directrice Générale à signer le marché 2015-88 avec la société Systra ;

ARTICLE 2 : Précise que ce marché prend fin au terme de la garantie de parfait achèvement des ouvrages réalisés dans le cadre de l'opération. Cette durée est estimée à 54 mois ;

ARTICLE 3 : Précise que le montant de ce marché est de 248 689 € HT ;

ARTICLE 4 : Précise que ce marché complémentaire représente 7.43 % du montant du marché 2012-36 ;

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


Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/500
Séance du 07 octobre 2015**

MARCHE 2015-47

**RECONNAISSANCES GEOTECHNIQUES,
HYDROLOGIQUES ET RECHERCHE DE POLLUTION**

TRAMWAY T9 PARIS-ORLY VILLE

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Marchés Publics et notamment ses articles 160, 161 et 169 ;
- 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** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 21 septembre 2015 attribuant le marché 2015-47 au Groupement GEOLIA (mandataire) / SEFI-INTRAFOR ;
- VU** le rapport n°2015/500 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la société Transamo, mandataire du STIF sur ce projet, à signer le marché 2015-47 avec le groupement GEOLIA (mandataire) / SEFI-INTRAFOR ;

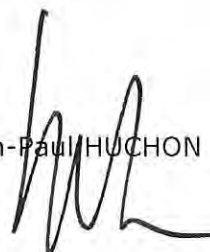
ARTICLE 2 : Précise que ce marché est d'une durée de 72 mois à compter de la notification au titulaire ;

ARTICLE 3 : Précise que ce marché est passé sans montant minimum et sans montant maximum ;

ARTICLE 4 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/502
Séance du 07 octobre 2015**

MARCHE 2015-41

**PROGRAMME DE MODERNISATION DE LA BILLETTIQUE
MISSION D'ASSISTANCE A LA CONCEPTION DU PROGRAMME DE
MODERNISATION DE LA BILLETTIQUE EN ILE-DE-FRANCE**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Marchés Publics et notamment ses articles 144-II-3 et 72 ;
- 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** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 21 septembre 2015 attribuant le marché 2015-41 au GIE Comutitres ;
- VU** le rapport n°2015/502 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la Directrice Générale à signer le marché 2015-41 avec le GIE Comutitres ;

ARTICLE 2 : Précise que la durée de ce marché est de 30 mois à compter de sa notification au titulaire ;

ARTICLE 3 : Précise que les montants de ce marché sont les suivants :

Tranche ferme	10 186 898 € HT
Tranche conditionnelle	150 000 € HT

ARTICLE 4 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France


Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/503
Séance du 07 octobre 2015**

**MARCHE 2015-87
MARCHE COMPLEMENTAIRE AU MARCHE N°2013-76-
LOT2 « TERRASSEMENT ASSAINISSEMENT CHAUSSEE
EQUIPEMENT SIGNALISATION »**

**TCSP MASSY-SACLAY PHASE 2
ECOLE POLYTECHNIQUE-CHRIST DE SACLAY**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Marchés Publics et notamment son article 35-II-5 ;
- 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** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 28 septembre 2015 émettant un avis favorable à la conclusion du marché 2015-87 ;
- VU** le rapport n°2015/503 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la société SETEC, mandataire du STIF sur l'opération TCSP Massy-Saclay phase 2 école polytechnique christ de Saclay, à signer le marché 2015-87 avec le groupement EUROVIA IDF/ VALENTIN/ SIGNATURE/ LES PAVEURS DE MONTROUGE ;

ARTICLE 2 : Précise que le montant de ce marché est de 763 439,65 € HT ;

ARTICLE 3 : Précise que marché 2015-87 représente 6.66 % du marché 2013-76 ;

ARTICLE 4 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/504
Séance du 07 octobre 2015**

**AVENANT N°1 AU MARCHE 2013-76
LOT 2 « TERRASSEMENT ASSAINISSEMENT CHAUSSEE
EQUIPEMENT SIGNALISATION »
TCSP MASSY – SACLAY PHASE 2**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Marchés Publics et notamment son article 20 ;
- 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** la délibération n°2014/035 du 5 mars 2014 attribuant le marché 2013-76 au groupement EUROVIA IDF/ VALENTIN/ SIGNATURE/ LES PAVEURS DE MONTROUGE ;
- VU** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 28 septembre 2015 émettant un avis favorable à la conclusion de l'avenant n°1 au marché 2013-76 ;
- VU** le rapport n°2015/504 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la société SETEC Organisation, mandataire du STIF sur le projet TCSP Massy – Saclay Phase 2, à signer l'avenant n°1 au marché 2013-76 lot 2 avec le groupement EUROVIA IDF/ VALENTIN/ SIGNATURE/ LES PAVEURS DE MONTROUGE ;

ARTICLE 2 : Précise que le montant de cet avenant est de 2 242 007,04 € HT ;

ARTICLE 3 : Précise que cet avenant augmente de 19,55% le montant du marché initial ;

ARTICLE 4 : Précise que le nouveau montant du marché 2013-76 lot 2 est de 13 712 716,44€ HT ;

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/505
Séance du 07 octobre 2015

AVENANT N°1 AU MARCHE 2013-68
« OUVRAGE D'ART »
TCSP MASSY – SACLAY PHASE 2
(ÉCOLE POLYTECHNIQUE – CHRIST DE SACLAY)

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Marchés Publics et notamment son article 20 ;
- 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** la délibération n°2013/508 du 11 décembre 2013 attribuant le marché 2013-68 à la société RAZEL-BEC ;
- VU** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 28 septembre 2015 émettant un avis favorable à la conclusion de l'avenant n°1 au marché 2013-68 ;
- VU** le rapport n°2015/505 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la société SETEC Organisation, mandataire du STIF sur le projet TCSP Massy – Saclay Phase 2, à signer l'avenant n°1 au marché 2013-68 ;

ARTICLE 2 : Rectifie la délibération n° 2013/508 qui indiquait un montant de 3 879 398.74 € HT alors que l'acte d'engagement indiquait un montant de 3 879 379.41 € HT ;

ARTICLE 3 : Précise que le montant de cet avenant est de 556 524,17 € HT ;

ARTICLE 4 : Précise que cet avenant augmente de 14,35% le montant du marché initial ;

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/507
Séance du 07 octobre 2015

MARCHE 2014-117
MAINTENANCE DE LA PLATEFORME D'INFORMATION VOYAGEUR A
DISTANCE DU STIF

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Marchés Publics et notamment ses articles 57 à 59 et 77 ;
- 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** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 22 janvier 2015 attribuant le marché 2014-117 au groupement Sword / Canal TP ;
- VU** la délibération n°2015/031 du 11 février 2015 attribuant le marché au groupement Sword / Canal TP ;
- VU** le rapport n°2015/507 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Précise que le montant inscrit à l'article 3 de la délibération n° 2015/031 (soit 635 998 € HT) ne concerne que la première année du marché ;

ARTICLE 2 : Précise que le montant de la seconde année du marché n°2014-117 est de 524 470 € HT.

ARTICLE 3 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/508
Séance du 7 octobre 2015**

**AVENANT N°1 AU MARCHE 2011-99
« MANDAT DE MAITRISE D'OUVRAGE »**

**PROLONGEMENT DU T7 ENTRE ATHIS-MONS PORTE DE L'ESSONNE
ET LA GARE DE JUVISY RER**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Marchés Publics et notamment son article 20 ;
- 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** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 19 janvier 2012 attribuant le marché 2011-99 au groupement SYSTRA (mandataire)/Etat d'Esprit et la délibération n°2012/0019 du 8 février 2012 autorisant à signer le marché avec le groupement susmentionné ;
- VU** le rapport n°2015/508 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 1^{er} octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer l'avenant n°1 au marché 2011-99 ;

ARTICLE 2 : Précise que le montant de cet avenant est de 139 530,70 € HT ;

ARTICLE 3 : Précise que cet avenant augmente de 3,78% le montant du marché initial ;

ARTICLE 4 : Précise que le nouveau montant du marché 2011-99 est de 3 831 745,70 € HT ;

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



Délibération n°2015/514
Séance du 07 octobre 2015

LIGNE 18
TRONCON AEROPORT D'ORLY -VERSAILLES CHANTIERS
DU GRAND PARIS EXPRESS

APPROBATION DU DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA
DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE
REALISE PAR LA SOCIETE DU GRAND PARIS

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** le Code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** les articles L 121-8 et suivants du Code de l'environnement et notamment l'article L121-13 et L.121.13.1 ;
- VU** la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- VU** la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, et notamment son article 21 ;
- 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°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;
- VU** le décret n° 2015-303 du 18 mars 2015 relatif à l'association du Syndicat des transports d'Ile de France aux missions de la Société du Grand Paris de conception et de réalisation du réseau de transport public du Grand Paris ;
- VU** la délibération n° 2010/0799 du 8 décembre 2010 qui présente l'avis du STIF sur le projet de transport du Grand Paris ;
- VU** le protocole d'accord signé entre l'Etat et la Région Ile-de-France le 26 janvier 2011, ainsi que le projet Grand Paris Express qui en résulte ;
- VU** l'acte motivé adopté par le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris le 26 mai 2011 ;
- VU** le protocole d'accord signé entre l'Etat et la Région Ile-de-France le 19 juillet 2013;
- VU** la délibération n°2011/00475 du 1^{er} juin 2011 qui prend acte du projet Grand Paris Express et énonce des points de vigilance pour le futur projet ;
- VU** la délibération n°2011/0904 du 7 décembre 2011 approuvant le protocole de coordination STIF-SGP ;
- VU** la délibération n°2014/480 du 10 décembre 2014, prenant acte du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la SGP de la ligne 14 Sud du Grand Paris Express, tronçon Olympiades – Aéroport d'Orly,
- VU** le rapport n°2015/514 ;
- VU** les avis de la Commission de la démocratisation du 1^{er} octobre 2015 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 2 octobre 2015 ;

CONSIDERANT l'urgence à améliorer le réseau de transport régional de l'Ile-de-France ;
l'impérieuse nécessité de mobiliser à court terme les ressources publiques indispensables à la réalisation, à un rythme soutenu, des projets du plan de mobilisation et du Grand Paris Express ;

CONSIDERANT la volonté réaffirmée par le Premier ministre le 6 mars 2013 pour la réalisation d'un projet d'aménagement à l'échelle de l'agglomération parisienne, pour améliorer le cadre de vie des habitants, corriger les inégalités territoriales et faire de l'Ile-de-France une région compétitive et solidaire, renommé « Nouveau Grand Paris » avec un matériel roulant de capacité adaptée aux tronçons ;

CONSIDERANT la décision du Premier ministre en Conseil des ministres le 9 juillet 2014 de confirmer le calendrier de réalisation en 2 phases de la ligne 18 aux horizons 2024 et 2030 ;

CONSIDERANT le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la réalisation de la ligne 18 entre Aéroport d'Orly et Versailles-Chantiers transmis au STIF le 27 juillet 2015 ;

CONSIDERANT

- l'avis de la RATP, gestionnaire d'infrastructures du réseau Grand Paris Express, en date du 7 septembre 2015 qui formule des remarques sur les conditions de maintenances des infrastructures ;
- l'avis de la RATP, opérateur de transport gestionnaire d'infrastructures des réseaux en interface, en date du 9 septembre 2015 ;
- l'avis de la SNCF, opérateur de transport et gestionnaire d'infrastructures des réseaux en interface, en date du 24 septembre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : approuve le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la SGP pour la réalisation de la ligne 18, tronçon Aéroport d'Orly - Versailles Chantiers du Grand Paris Express avec deux réserves :

- réserve sur les coûts de réalisation du projet L18
- réserve sur le calendrier de réalisation du projet L18

ARTICLE 2 : Demande que le projet qui sera déclaré d'utilité publique intègre les éléments suivants :

S'agissant de l'exploitation et maintenance de la ligne :

- la précision sur les fonctionnalités et la configuration du site SMR de Palaiseau aux différents horizons de mise en service
- l'accueil du parc de matériel roulant de la ligne estimé à 30 rames sans remisage en ligne
- l'adéquation du site industriel de Palaiseau avec les besoins de maintenance des infrastructures de la ligne aux différents horizons en lien avec la RATP-GI
- l'identification des dispositifs mis en œuvre pour garantir un niveau de disponibilité optimale de l'infrastructure
- la précision, au vu de l'avis exprimé par la RATP-GI, des conditions d'accès au viaduc pour les interventions de maintenance
- les choix techniques retenus pour protéger le PCC des risques susceptibles de survenir remettant en cause l'exploitation de la ligne 18 et garantir en cas de sinistre, la continuité de l'exploitation de la ligne 18, ainsi que la localisation du PCC de repli es mesures qui seront prises pour faire fonctionner la ligne entre Orly et Orsay-Gif
- les modalités pour garantir la continuité du service lors de la réalisation de la deuxième phase
- la localisation des jonctions entre les voies de circulation permettant d'établir des services provisoires

S'agissant de la sécurité :

- La prise en considération l'avis du STIF et de RATP-GI sur les différents dossiers de sécurité, avant leur envoi au préfet de région
- L'association de la RATP en tant que futur gestionnaire à la démonstration de sécurité sur les différents dossiers de sécurité,
- La validation préalable du STIF de toute contrainte exportée sur le futur exploitant.

S'agissant des interconnexions ferroviaires :

L'intégration des aménagements nécessaires à la qualité des correspondances avec le réseau existant avec un périmètre comprenant à la fois les espaces existants et les espaces créés en intégrant les mesures conservatoires liées aux évolutions d'offre à horizon 2030.

- en gare de Massy-Palaiseau :
 - au vu de l'avis de la RATP, un dimensionnement suffisant des quais du RER B de la gare de Massy-Palaiseau pour accueillir les voyageurs de la ligne 18 ;
 - des conditions de sécurité de cet établissement implanté au milieu des voies ferrées sans impact sur le réseau ferré en cas de situation perturbée.
 - la compatibilité du projet avec l'évacuation de tous les voyageurs, y compris si la passerelle sud n'était pas réhabilitée à l'arrivée de la ligne 18.en gare de Versailles Chantiers
- en gare de Versailles-Chantiers :
 - la réalisation de l'accès reliant la porte de Buc au réseau ferré via la nouvelle passerelle de correspondance du GPE dans la perspective de répartir au mieux les flux sur l'ancienne et la nouvelle passerelles qui desservent le bâtiment voyageurs.

S'agissant de l'intermodalité :

- La prise en charge par le projet des besoins d'arrêts nouveaux ou de gares routières supplémentaires ainsi que les éventuelles modifications d'accès viaire pour chacune des gares.

ARTICLE 3 : Demande à la SGP de préciser,

S'agissant du trafic et de l'évaluation socio-économique :

- le détail du calcul des gains « transports » valorisés dans l'évaluation socio-économique de la ligne 18 pour réaliser l'évaluation socioéconomique du projet selon la méthode francilienne et tout particulièrement les hypothèses faites pour l'estimation des bénéfices des usagers liés aux grands équipements. A défaut d'une transmission des éléments de calcul nécessaires d'ici la fin de l'année 2015, le STIF engagera une mission d'expertise à ce sujet.
- le bilan pour l'autorité organisatrice au sein des administrations publiques dans la pièce H du dossier d'enquête publique.

Le STIF souligne la faiblesse de la rentabilité économique du projet comparée aux autres projets du Nouveau Grand Paris déjà étudiés. Le trafic de la ligne 18 est limité, environ 100 000 voyageurs journaliers sont attendus en 2030, au regard d'un coût d'investissement de l'ordre de 3 Mds€.

ARTICLE 4 : Demande à la SGP de poursuivre le travail engagé études ultérieures :

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20151007-2015-514-DE
Date de réception en préfecture : 12/10/2015
Date de réception en préfecture : 12/10/2015

S'agissant de l'exploitation et maintenance de la ligne :

- la faisabilité d'augmentation d'amplitude du service de nuit au regard de la disponibilité des infrastructures ;
- l'évaluation des impacts sur les conditions de maintenance des infrastructures de l'hypothèse d'une augmentation de l'amplitude de service de soirée et les nuits du vendredi, samedi et veilles de fêtes ;
- le traitement des risques d'inondation d'une zone du Plateau de Saclay.

S'agissant des gares :

- L'explicitation de la démarche de certification de type haute qualité environnementale et tout autre système de management environnemental mis en œuvre pour maîtriser les coûts d'exploitation ;
- La mise en place d'un dispositif d'information multimodale des voyageurs respectant les prescriptions et préconisations du Schéma Directeur de l'Information Voyageur d'Ile-de-France; l'organisation et l'aménagement des espaces et des circulations garantissant l'accessibilité de l'ensemble du réseau à tous les voyageurs, y compris les personnes handicapées (recherche de couleurs, de sonorisation,...), dans la continuité du Schéma Directeur de l'Accessibilité, la mise en place dispositifs et équipements de sécurité permettant les échanges nécessaires avec les autres opérateurs de transport assurant les missions de sécurité sur les réseaux de transport ;
- L'intégration dans la conception de chacune des gares des prescriptions figurant en annexe 1 du rapport.

S'agissant de l'intermodalité :

- L'intégration à la conception de chacune des gares des prescriptions figurant en annexe 2 du rapport ;
- L'intégration dans la conception des gares des conclusions des études de pôle.

S'agissant des travaux :

- L'emploi de techniques constructives pour réaliser les ouvrages au-dessus des voies existantes répondant aux contraintes liées à l'exploitation pour minimiser les impacts sur la circulation des trains en particulier et l'accès des voyageurs ;
- La compatibilité du calendrier des travaux avec l'engagement par SNCF d'autres chantiers dans le même secteur, tels que l'amélioration et la régénération des lignes existantes et le Schéma Directeur de mise en Accessibilité des gares ;
- L'estimation et la prise en charge des services de substitution routière par le projet ;
- La restitution des équipements d'intermodalité qui auront pu être impactés pendant les travaux ;
- Le lancement d'études détaillées avec les opérateurs pour s'assurer de la faisabilité d'évacuation des déblais permettant de garantir la robustesse du réseau ferré national ;
- L'identification des lignes de bus susceptibles d'être affectées pendant les travaux, les solutions temporaires pour amoindrir ces impacts négatifs, en collaboration avec les exploitants et intégrer les coûts correspondants au projet.

ARTICLE 5 : Demande à la SGP de préciser :

S'agissant des coûts d'exploitation du projet :

- Le coût de maintenance patrimoniale de la ligne.

ARTICLE 6 : Demande l'installation d'un comité de pôle pour chaque gare, piloté par les collectivités locales ou les établissements publics au travers des études d'intermodalité financées par la SGP, plafonnées à hauteur de 100 k€ par gare, après la signature d'une convention avec la SGP et le STIF garant de l'intermodalité.

ARTICLE 7 : Demande à la SGP :

S'agissant du calendrier :

- Dans la suite des études et avant l'avis qu'il rendra sur l'avant-projet, le STIF demande à la SGP de lui transmettre le calendrier détaillé de réalisation du projet L18.

ARTICLE 8 : la Directrice générale du STIF est mandatée par le conseil afin de transmettre la présente délibération et le rapport qui l'accompagne auquel sont annexées les remarques formulées par les opérateurs RATP et SNCF au Préfet de la Région Ile-de-France, en vue de son intégration au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la SGP pour la réalisation de la ligne 18, d'aéroport d'Orly à Versailles-Chantiers du Grand Paris Express, et de prendre toute disposition pour informer la commission d'enquête qui sera désignée.

ARTICLE 9 : la Directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France


Jean-Paul HUCHON

Délibération n°2015/515
Séance du 7 octobre 2015

LIGNE 17 NORD
TRONÇON LE BOURGET RER – LE MESNIL-AMELOT
DU GRAND PARIS EXPRESS

APPROBATION DU DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA
DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE REALISE PAR LA SGP

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** le Code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-6 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** les articles L 121-8 et suivants du Code de l'environnement et notamment l'article L121-13 et L.121.13.1 ;
- VU** la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- VU** la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, et notamment son article 21 ;
- 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°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;
- VU** le décret n° 2015-303 du 18 mars 2015 relatif à l'association du Syndicat des transports d'Ile de France aux missions de la Société du Grand Paris de conception et de réalisation du réseau de transport public du Grand Paris
- VU** la délibération n° 2010/0799 du 8 décembre 2010 qui présente l'avis du STIF sur le projet de transport du Grand Paris ;
- VU** le protocole d'accord signé entre l'Etat et la Région Ile-de-France le 26 janvier 2011, ainsi que le projet Grand Paris Express qui en résulte ;
- VU** l'acte motivé adopté par le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris le 26 mai 2011 ;
- VU** le protocole d'accord signé entre l'Etat et la Région Ile-de-France le 19 juillet 2013 ;
- VU** la délibération n°2011/00475 du 1^{er} juin 2011 qui prend acte du projet Grand Paris Express et énonce des points de vigilance pour le futur projet ;
- VU** la délibération n°2011/0904 du 7 décembre 2011 approuvant le protocole de coordination STIF-SGP ;
- VU** la délibération n°2014/246 du 5 juin 2014 prenant acte du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la SGP des lignes : 16 – St-Denis-Pleyel-Noisy-Champs, 17 – St-Denis-Pleyel-Le Bourget RER, 14 – Mairie de St-Ouen-St-Denis-Pleyel du Grand Paris Express ;
- VU** la délibération n°2015/045 du 11 février 2015 prenant acte du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la SGP de la Ligne 15 ouest du Grand Paris Express - tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel ;
- VU** le rapport n°2015/515 ;

VU les avis de la Commission de la démocratisation du 1^{er} octobre 2015 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 2 octobre 2015 ;

CONSIDERANT l'urgence à améliorer le réseau de transport régional en Ile-de France et l'impérieuse nécessité de mobiliser à court terme les ressources publiques indispensables à la réalisation, à un rythme soutenu, des projets du plan de mobilisation et du Grand Paris Express ;

CONSIDERANT la volonté réaffirmée par le Premier ministre le 6 mars 2013 pour la réalisation d'un projet d'aménagement à l'échelle de l'agglomération parisienne, pour améliorer le cadre de vie des habitants, corriger les inégalités territoriales et faire de l'Ile-de-France une région compétitive et solidaire, renommé « Nouveau Grand Paris » avec un matériel roulant de capacité adaptée aux tronçons ;

CONSIDERANT la décision du Premier ministre en Conseil des ministres le 9 juillet 2014 de confirmer le calendrier de réalisation en 2 phases de la ligne 17 Nord aux horizons 2024 et 2030 ;

CONSIDERANT le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la réalisation de la ligne 17 Nord entre Le Bourget RER et Le Mesnil-Amelot transmis au STIF le 8 septembre 2015 ;

CONSIDERANT

- L'avis de la RATP, gestionnaire d'infrastructures du réseau Grand Paris Express, en date du 7 septembre 2015 qui formule des remarques sur la sécurité et sur les conditions de réalisation des opérations de maintenances des infrastructures.
- L'avis de la SNCF, opérateur de transport et gestionnaire d'infrastructures des réseaux en interface, en date du 24 septembre 2015.

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Approuve le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la SGP pour la réalisation de la ligne 17 Nord, tronçon Le Bourget RER - Le Mesnil-Amelot du Grand Paris Express avec 4 réserves :

- réserve sur la capacité du système 16/17 de répondre à long terme à la demande de trafic.
- réserve sur la méthode retenue pour établir l'évaluation socio-économique du projet de ligne 17 Nord.
- réserve sur les coûts de réalisation du projet L17 Nord.
- réserve sur le calendrier de réalisation du projet L17 Nord.

ARTICLE 2 : Demande que le projet qui sera déclaré d'utilité publique intègre les éléments suivants :

S'agissant de l'exploitation et de la maintenance de la ligne :

- un dimensionnement de l'infrastructure et des systèmes des lignes 16 et 17 pour un intervalle sur le tronc commun de 95 secondes à la mise en service de la ligne 17 (2024), et de 90 secondes ou moins à horizon 2030 et au-delà, de démontrer que le système 16/17 est robuste en terme d'exploitation aux différents horizons de mise en service de la ligne 17.

- La capacité de remisage du système 16/17 à accueillir un nombre de rames de l'ordre de 60 rames sans remisage en ligne.
- L'adéquation du site industriel d'Aulnay avec les besoins des lignes 15, 16, 17 aux différentes mises en service des lignes 15, 16 et 17.
- Les dispositifs mis en œuvre afin de garantir un niveau de disponibilité de l'infrastructure optimale vis-à-vis du service voyageurs.
- La précision, au vu de l'avis exprimé par la RATP-GI, des conditions d'accès au viaduc pour les interventions de maintenance.
- Les choix techniques retenus pour protéger le PCC des risques susceptibles de survenir remettant en cause l'exploitation des lignes 16/17 et garantir en cas de sinistre, la continuité de l'exploitation, ainsi que la localisation d'un PCC de repli.
- La méthode de gestion des mises en service successives et les contraintes associées en termes de systèmes afin de minimiser les impacts sur les tronçons de la ligne 16 déjà en exploitation en 2024 et de garantir la robustesse en mode nominal et dégradé.
- Le nombre et l'emplacement :
 - des jonctions entre les deux voies de circulation.
 - des voies d'évitement.
 - des rames de réserve.

S'agissant de la sécurité :

- La garantie d'une approche globale de la sécurité cohérente, entre la SGP, la RATP-GI, le-s futur-s exploitant-s de la ligne 16/17 déjà en service et le STIF.
- L'association de la RATP en tant que futur gestionnaire des infrastructures à la démonstration de sécurité.
- La prise en considération par la SGP de l'avis du STIF (et de la RATP-GI) sur les différents dossiers de sécurité, avant leur envoi au préfet de région.
- La validation au préalable du STIF des contraintes exportées sur le futur exploitant.

S'agissant des interconnexions ferroviaires :

L'intégration des aménagements nécessaires à la qualité des correspondances avec le réseau existant avec un périmètre comprenant à la fois les espaces existants et les espaces créés en intégrant les mesures conservatoires liées aux évolutions d'offre à horizon 2030.

- en gare du Parc des Expositions :
 - Le dimensionnement et la configuration de la nouvelle passerelle permettant la gestion des flux voyageurs en période nominale et événementielle et garantissent une correspondance efficace entre les quais du GPE et du RER.
- en gare d'Aéroport CDG T2

- L'installation d'un système d'escaliers mécaniques supérieur au standard utilisé sur le réseau existant répondant au niveau de trafic attendu dans des conditions de confort et de sécurité optimales en situation nominale et dégradée.

S'agissant des travaux :

- Les dispositions prises lors des travaux de la ligne 17 afin de minimiser l'impact sur l'exploitation de la ligne 16 à horizon 2024.

S'agissant de l'intermodalité :

- La prise en charge par le projet des besoins d'arrêts nouveaux ou de gares routières supplémentaires ainsi que les éventuelles modifications d'accès viaire pour chacune des gares.

ARTICLE 3 : Demande à la SGP de préciser, s'agissant du trafic et de l'évaluation socio-économique :

- L'intégration du coût du site de maintenance d'Aulnay-sous-Bois dans l'évaluation socio-économique du projet.
- le détail du calcul des gains « transports » valorisés dans l'évaluation socio-économique de la ligne 17 Nord qui permettent de réaliser l'évaluation socioéconomique du projet selon la méthode francilienne et tout particulièrement les hypothèses faites pour l'estimation des bénéfices des usagers liés aux grands équipements. A défaut d'une transmission des éléments de calcul nécessaires d'ici la fin de l'année 2015, le STIF engagera une mission d'expertise à ce sujet.
- la pièce H du dossier d'enquête publique isole le bilan pour l'autorité organisatrice au sein des administrations publiques.

ARTICLE 4 : Demande à la SGP de poursuivre le travail engagé et de préciser dans les étapes ultérieures, en lien avec RATP-GI pour apporter la garantie d'un niveau de disponibilité optimale de l'infrastructure à coût maîtrisé :

S'agissant de l'exploitation et de la maintenance :

- La faisabilité de différents scénarios d'augmentation de l'amplitude du service de nuit sur la ligne 16-17 au regard de la disponibilité de maintenance des infrastructures.
- L'évaluation des impacts sur les conditions de maintenance des infrastructures en prenant en compte l'hypothèse d'une augmentation de l'amplitude du service de soirée et les nuits du vendredi, samedi et veilles de jours fériés.

S'agissant des gares :

- L'explicitation de la démarche de certification de type haute qualité environnementale (HQE) ou tout autre système de management environnemental mis en œuvre pour maîtriser les coûts d'exploitation

- La mise en place d'un dispositif d'information multimodal des voyageurs respectant les prescriptions et préconisations du Schéma Directeur de l'Information Voyageur d'Ile-de-France; l'organisation et l'aménagement des espaces et des circulations garantissant l'accessibilité de l'ensemble du réseau à tous les voyageurs, y compris les personnes handicapées (recherche de couleurs, de sonorisation,...), dans la continuité du Schéma Directeur de l'Accessibilité, la mise en place dispositifs et équipements de sécurité permettant les échanges nécessaires avec les autres opérateurs de transport assurant les missions de sécurité sur les réseaux de transport ;...
- L'intégration dans la conception de chacun des gares des prescriptions figurant en annexe 1 du rapport.

S'agissant de l'intermodalité :

- L'intégration à la conception de chacune des gares des prescriptions figurant en annexe 2 du rapport.
- L'intégration dans la conception des gares des conclusions des études de pôle.

S'agissant des travaux :

- Les techniques constructives employées pour réaliser les ouvrages au-dessus des voies existantes répondant aux contraintes liées à l'exploitation pour minimiser les impacts sur la circulation des trains.
- La compatibilité du calendrier des travaux avec l'engagement par SNCF d'autres chantiers dans le même secteur, tels que l'amélioration et la régénération des lignes existantes et le Schéma Directeur de mise en Accessibilité des gares.
- L'estimation et la prise en charge des services de substitution routière par le projet.
- L'identification des lignes de bus susceptibles d'être affectées pendant les travaux, les solutions temporaires pour amoindrir ces impacts négatifs, en collaboration avec les exploitants et intégrer les coûts correspondants au projet.
- La restitution des équipements d'intermodalité qui auront pu être impactés pendant les travaux.

ARTICLE 5 : Demande à la SGP de préciser:

S'agissant des coûts d'exploitation du projet :

- Le coût de maintenance patrimoniale de la ligne ;

ARTICLE 6 : Demande l'installation d'un comité de pôle pour chaque gare, piloté par les collectivités territoriales ou les établissements publics au travers des études d'intermodalité financées par la SGP, plafonnées à hauteur de 100 k€ par gare, après la signature d'une convention avec la SGP et le STIF garant de l'intermodalité.

ARTICLE 7 : la Directrice générale du STIF est mandatée pour transmettre la présente délibération et le rapport qui l'accompagne auquel sont annexées les remarques formulées par les opérateurs RATP et SNCF au Préfet de la Région Ile-de-France, en vue de son intégration au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la SGP pour la réalisation de la ligne 17 Nord, tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot du Grand Paris Express, et de prendre toute disposition pour informer la commission d'enquête qui sera désignée.

ARTICLE 8 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



Délibération n°2015/516
Séance du 07 octobre 2015

LIGNE 15 EST
TRONÇON ST-DENIS-PLEYEL-CHAMPIGNY CENTRE
DU GRAND PARIS EXPRESS

APPROBATION DU DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA
DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE REALISE PAR LA SGP

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** le Code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-6 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** les articles L 121-8 et suivants du Code de l'environnement et notamment l'article L121-13 et L.121.13.1 ;
- VU** la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- VU** la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, et notamment son article 21 ;
- 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°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;
- VU** le décret n° 2015-303 du 18 mars 2015 relatif à l'association du Syndicat des transports d'Ile de France aux missions de la Société du Grand Paris de conception et de réalisation du réseau de transport public du Grand Paris ;
- VU** la délibération n° 2010/0799 du 8 décembre 2010 qui présente l'avis du STIF sur le projet de transport du Grand Paris ;
- VU** le protocole d'accord signé entre l'Etat et la Région Ile-de-France le 26 janvier 2011, ainsi que le projet Grand Paris Express qui en résulte ;
- VU** l'acte motivé adopté par le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris le 26 mai 2011 ;
- VU** le protocole d'accord signé entre l'Etat et la Région Ile-de-France le 19 juillet 2013 ;
- VU** la délibération n°2011/00475 du 1^{er} juin 2011 qui prend acte du projet Grand Paris Express et énonce des points de vigilance pour le futur projet ;
- VU** la délibération n°2011/0904 du 7 décembre 2011 approuvant le protocole de coordination STIF-SGP ;
- VU** la délibération n°2012/285 du 10 octobre 2012 prenant acte du contenu du dossier qui prévoit la réalisation du tronçon sud ligne rouge comprise entre Pont de Sèvres et Noisy-Champs ;
- VU** la délibération n°2015/045 du 11 février 2015 prenant acte du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la SGP de la ligne 15 ouest du Grand Paris Express - tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel ;
- VU** la délibération n°2013/525 du 11 décembre 2013 approuvant le bilan de la concertation de la ligne orange ainsi que le principe d'une substitution de la ligne orange en fourche par une ligne 15 est entre Saint-Denis Pleyel et Champigny Centre avec un prolongement de la ligne 11 entre Rosny-Bois Perrier et Noisy-Champs ;

- VU** la délibération n°2015/257 du 08 juillet 2015 approuvant le dossier d'amission projet réalisé par la SGP de la ligne 15 sud du Grand Paris Express tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs ;
- VU** la délibération n°2014/478 du 10 décembre 2014 approuvant le schéma de principe relatif à la ligne 15 est tronçon Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre ;
- VU** la délibération n°2015/044 du 11 février 2015 désignant la Société du Grand Paris comme maître d'ouvrage de la ligne 15 est et approuvant la convention relative à la maîtrise d'ouvrage de la ligne 15 est ;
- VU** le rapport n°2015/516 ;
- VU** les avis de la Commission de la démocratisation du 1^{er} octobre 2015 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 2 octobre 2015 ;

CONSIDERANT l'urgence à améliorer le réseau de transport régional en Ile-de France et l'impérieuse nécessité de mobiliser à court terme les ressources publiques indispensables à la réalisation, à un rythme soutenu, des projets du plan de mobilisation et du Grand Paris Express ;

CONSIDERANT la volonté réaffirmée par le Premier ministre le 6 mars 2013 pour la réalisation d'un projet d'aménagement à l'échelle de l'agglomération parisienne, pour améliorer le cadre de vie des habitants, corriger les inégalités territoriales et faire de l'Ile-de-France une région compétitive et solidaire, renommé « Nouveau Grand Paris » avec un matériel roulant de capacité adaptée aux tronçons ;

CONSIDERANT la décision du Premier ministre en Conseil des ministres le 9 juillet 2014 de confirmer le calendrier de réalisation en 2 phases de la ligne 15 est aux horizons 2025 et 2030 ;

CONSIDERANT le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la réalisation de la ligne 15 est entre Saint-Denis Pleyel et Champigny Centre transmis au STIF le 18 septembre 2015 ;

CONSIDERANT

- l'avis de la RATP, gestionnaire d'infrastructures du réseau Grand Paris Express, en date du 18 septembre 2015 qui formule des remarques sur la sécurité et sur les conditions de réalisation des opérations de maintenance des infrastructures.
- l'avis de la RATP, opérateur de transport et gestionnaire d'infrastructures des réseaux en interface, en date du 22 septembre 2015
- l'avis de la SNCF, opérateur de transport et gestionnaire d'infrastructures des réseaux en interface, en date du 24 septembre 2015

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Approuve le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la SGP pour la réalisation de la ligne 15 est, tronçon Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre du Grand Paris Express sous réserve de la modification de la pièce H du dossier, prenant en compte les niveaux de fréquentation et les indicateurs socio-économiques présentés au schéma de principe élaboré par le STIF.

ARTICLE 2 : Demande que le projet qui sera déclaré d'utilité publique soit décrit comme un des tronçons constitutifs de la ligne 15 unifiée et intègre les éléments suivants :

S'agissant du remisage et de l'exploitation :

- d'indiquer dans le DEUP que l'offre totale de remisage à l'horizon 2025 est bien de 40 places pour le tronçon L15 est ;
- de justifier et de préciser la répartition des 52 places de remisage prévues à l'horizon 2030 notamment au regard du besoin global de remisage de la ligne aux différents horizons ;
- le maintien des dispositions envisagées dans le schéma de principe du STIF avec un PCC de repli dédié au projet L15 est ;
- la confirmation que le PCC de Champigny est suffisamment dimensionné pour permettre l'exploitation des tronçons de la L15 est mis en service successivement ;
- les modalités de mises en service successives et des contraintes associées afin de garantir la continuité et la performance d'exploitation sur le tronçon de la ligne 15 déjà en service, et d'en évaluer les éventuels impacts.

S'agissant des gares :

- le maintien de tous les accès nécessaires à la bonne desserte du territoire
- le maintien de dispositions environnementales intégrées à la conception des gares.

S'agissant de la sécurité :

- la garantie d'une approche globale de la sécurité cohérente entre la SGP, la RATP-GI, le(s) futur(s) opérateur(s) des tronçons de la ligne 15 déjà en service et le STIF ;
- la validation préalable par le STIF des contraintes exportées sur le futur exploitant.

S'agissant des interconnexions ferroviaires :

L'intégration des aménagements nécessaires à la qualité des correspondances avec le réseau existant avec un périmètre comprenant à la fois les espaces existants et les espaces créés en intégrant les mesures conservatoires liées aux évolutions d'offre à horizon 2030 dans la poursuite du travail initié par le STIF avec les opérateurs.

- en gare de Stade de France :
 - la réalisation d'une correspondance la plus courte et confortable possible avec le RER B.
- en gare de Mairie d'Aubervilliers :
 - la démolition de l'accès existant M12 ainsi que sa reconstitution dans l'émergence de la gare.
- en gare de Drancy-Bobigny :
 - la compatibilité avec le projet TLN phase 2 et la réalisation d'un bâtiment voyageur unique ;
- en gare de Bondy :
 - la prise en compte de l'arrêt d'un maximum de trains dans le dimensionnement des ouvrages souterrains et les espaces voyageurs GPE.

- en gare de Rosny Bois Perrier :
 - la prise en charge par le projet du couloir dédié à la correspondance M15/M11.

S'agissant de l'intermodalité :

- La prise en charge par le projet des besoins de points d'arrêts nouveaux ou de gares routières supplémentaires ainsi que des éventuelles modifications d'accès viaire pour chacune des gares du tronçon.

S'agissant des travaux :

- les conditions d'évacuation des déblais à Val de Fontenay ainsi que les dispositions prises pour préserver les calendriers des autres projets de transport ;
- l'atteinte d'objectifs d'évacuation des déblais par voie fluviale et par voie ferrée figurant au schéma de principe du STIF ;
- les conditions d'organisation du chantier pour minimiser l'impact sur l'exploitation de la ligne 15.

ARTICLE 3 : Réitère à la SGP sa demande d'une évaluation socio-économique qui s'appuie sur les niveaux de fréquentation et les indicateurs socio-économiques présentés au schéma de principe élaboré par le STIF notamment concernant :

- le niveau de fréquentation du projet ;
- le report de la voiture vers les transports collectifs ;
- l'intégration dans les gains de confort de l'impact de la diminution de la charge des tronçons très fréquentés du réseau ;
- le bilan au sein des administrations publiques pour l'autorité organisatrice dans la pièce H du dossier d'enquête publique.

A défaut d'une reprise de la pièce H du dossier d'enquête publique, celui-ci devra être considéré comme non approuvé.

ARTICLE 4 : Demande à la SGP de poursuivre le travail engagé et de préciser dans les étapes ultérieures, en lien avec RATP-GI pour apporter la garantie d'un niveau de disponibilité optimale de l'infrastructure à coût maîtrisé :

S'agissant des travaux :

- les techniques constructives employées pour réaliser les ouvrages au-dessus des voies existantes pour minimiser les impacts sur la circulation des trains ;
- la mise en place de dispositifs limitant les impacts des travaux sur le T1 Val de Fontenay ainsi que sur la gare routière de Fort d'Aubervilliers.
- la réalisation de la gare de Drancy-Bobigny en coordination avec le chantier de la TLN ;
- la compatibilité du calendrier des travaux avec l'engagement par SNCF d'autres chantiers dans le même secteur, tels que l'amélioration et la régénération des lignes existantes et le Schéma Directeur de mise en Accessibilité des gares ;
- l'estimation et la prise en charge des services de substitution routière par le projet ;
- la mise en place pour les lignes de bus susceptibles d'être affectées pendant les travaux, des solutions temporaires pour amoindrir ces impacts négatifs, en collaboration avec les exploitants et que les coûts correspondants soient intégrés au projet ;
- l'intégration de la restitution des équipements d'intermodalité qui auront pu être impactés pendant les travaux.

S'agissant de l'intermodalité :

Le STIF regrette l'abandon par la SGP de l'aménagement des ~~espaces intermodaux du~~ projet

- L'intégration dans la conception de chacun des gares des prescriptions figurant en annexe 2 du rapport ;
- L'intégration dans la conception des gares les conclusions des études de pôle.

S'agissant des gares :

- la mise en place d'un dispositif d'information multimodale des voyageurs respectant les prescriptions et préconisations du Schéma Directeur de l'Information Voyageur d'Ile-de-France; l'organisation et l'aménagement des espaces et des circulations garantissant l'accessibilité de l'ensemble du réseau à tous les voyageurs, y compris les personnes handicapées (recherche de couleurs, de sonorisation,...), dans la continuité du Schéma Directeur de l'Accessibilité, la mise en place dispositifs et équipements de sécurité permettant les échanges nécessaires avec les autres opérateurs de transport assurant les missions de sécurité sur les réseaux de transport.
- l'intégration dans la conception de chacun des gares des prescriptions figurant en annexe 1 du rapport ;

ARTICLE 6 : Demande à la SGP concernant les coûts :

- de préciser le coût de maintenance patrimoniale de la ligne ;

Le STIF note que le coût de la voie de liaison L15 est-L16-17 n'est pas pris en compte dans le budget de l'opération

- d'inscrire le montant correspondant à cette liaison dans un DOI à venir

ARTICLE 7 : Demande l'installation d'un comité de pôle pour chaque gare, piloté par les collectivités locales ou les établissements publics au travers des études d'intermodalité financées par la SGP, plafonnées à hauteur de 100 k€ par gare, après la signature d'une convention avec la SGP et le STIF garant de l'intermodalité.

ARTICLE 8 : la Directrice générale du STIF est mandatée par le conseil afin de transmettre la présente délibération et le rapport qui l'accompagne auquel sont annexées les remarques formulées par les opérateurs RATP et SNCF au Préfet de la Région Ile-de-France, en vue de son intégration au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la SGP pour la réalisation de la ligne 15 est, tronçon Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre, et de prendre toute disposition pour informer la commission d'enquête qui sera désignée.

ARTICLE 9 : 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