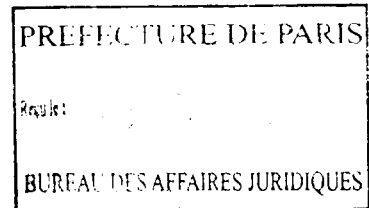


Délibération n° 2009/0900

Séance du 7 octobre 2009



**RESEAU REGIONAL STRUCTURANT
CREATION DE LA LIGNE DE SERVICES ROUTIERS DE PÔLE A PÔLE
MONTFERMEIL/CLICHY – ROISSY CDG**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région d'Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la délibération n°2006-0573 du 5 juillet 2006 relative au renforcement de l'offre sur un réseau structurant de transport routier en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2008/0444 du 9 juillet 2008, approuvant la procédure de consultation relative à la création de nouvelles liaisons routières de pôle à pôle dans le cadre de la mise en place d'un réseau régional structurant ;
- VU** la délibération n°2009/0517 du 27 mai 2009, approuvant la modification de la procédure de consultation relative à la création de nouvelles liaisons routières de pôle à pôle dans le cadre de la mise en place d'un réseau régional structurant ;
- VU** l'avis de la commission de l'offre de transport du 25 septembre 2008 ;
- VU** le rapport n° 2009/0900 ;
- VU** l'avis de la commission de l'offre de transport du 1^{er} octobre 2009 ;

DECIDE

Article 1^{er} : la ligne 293 293 100 « Montfermeil/Clichy – Roissy CDG » est inscrite au plan régional des transports.

Article 2 : le groupement solidaire TRA et CIF est autorisé à exploiter la ligne susvisée, pour une durée de 7 ans comme suit :

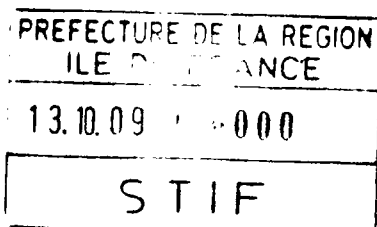
- Sont créées les sous-lignes n°01 et 02
 - sous-ligne 1 sens aller « Rond point des sciences » commune de Chelles à « Roissypole aéroport CDG1 » commune de Tremblay – en – France.
 - sous-ligne 2 sens retour « Roissypole aéroport CDG1 » commune de Tremblay – en – France à « Rond point des sciences » commune de Chelles

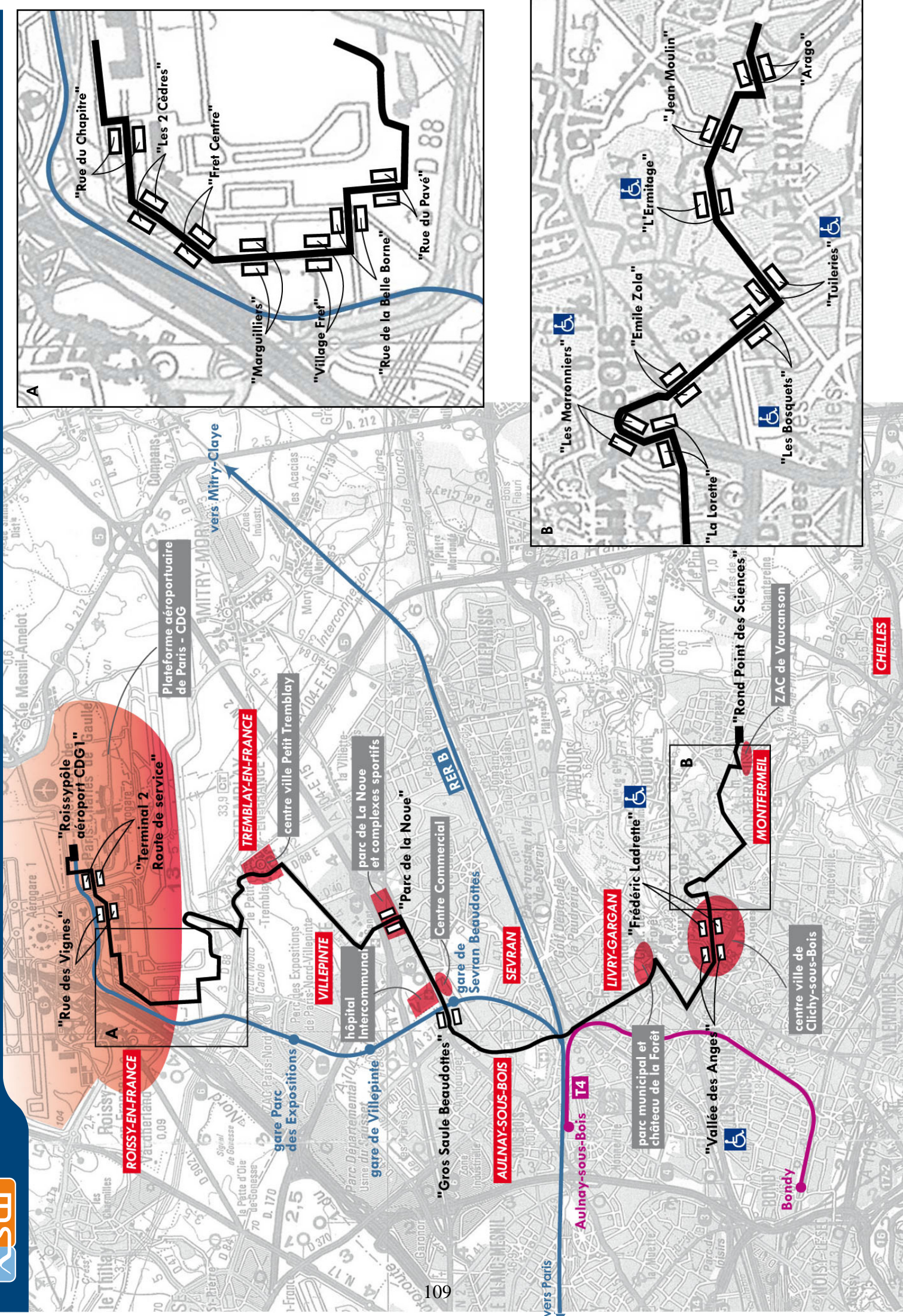
Article 3 : le contrat d'exploitation de la ligne « Montfermeil/Clichy – Roissy CDG » annexé à la présente délibération est approuvé et la directrice générale est autorisée à signer ledit contrat avec le groupement solidaire TRA/CIF.

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







Direction de l'Exploitation
Offre Routière

CONTRAT D'EXPLOITATION D'UNE LIGNE DE SERVICES ROUTIERS DE POLE A POLE

« Montfermeil/Clichy – Roissy CDG »

I OBJET DU CONTRAT

1. PREAMBULE

Par délibération du Conseil du 5 juillet 2006, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) a marqué sa volonté de développer l'offre de transport en Ile-de-France notamment par la création d'un réseau régional structurant. En grande couronne, une des actions du STIF vise à faciliter les liaisons de pôles à pôles et de rocades par un renforcement de l'offre sur des lignes existantes et par la création de nouvelles lignes.

Par délibération du Conseil du 9 juillet 2008, le STIF a approuvé la procédure de consultation relative à la création de nouvelles liaisons routières de pôle à pôle dans le cadre de la mise en place d'un réseau régional structurant.

Le contrat a pour objet l'exploitation de la ligne Montfermeil/Clichy - Roissy CDG dont les modalités techniques et financières sont exposées ci-après.

2. PARTIES CONTRACTANTES

Le contrat sera conclu entre la « personne publique » et le « titulaire » désignés ci-dessous :

La personne publique :

- le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 9-11 avenue de Villars à Paris (7^{ème}), (n° SIREN 287 500 078 / n° SIRET 287 500 078 00012), représenté par sa directrice générale, Mme MOUGARD en vertu de la délibération n° _____ du _____, ci-après désigné le « STIF »,

Le titulaire :

- le groupement solidaire dont le mandataire est l'Entreprise Transports Rapides Automobiles (TRA), 241 chemin du Loup, 93420 Villepinte représentée par son directeur général Eric BERTHIER.

Le groupement est composé de deux entreprises TRA et CIF.

L'Entreprise s'engage à exécuter les prestations dans les conditions définies au présent projet de contrat.

3. DUREE DU CONTRAT

Le contrat prend effet au 1 novembre 2009 et s'achève au 31 décembre 2016.

Le contrat conclu entre le STIF et l'Entreprise est constitué, par ordre de priorité décroissante, du présent contrat, de ses annexes (y compris la proposition du candidat), du cahier des charges propre à la ligne définie au titre II ci-dessous.

II L'EXECUTION DU CONTRAT

4. LA PRODUCTION DU SERVICE A ASSURER

1. LA CONSISTANCE DU SERVICE

La ligne « Montfermeil/Clichy - Roissy CDG » relie le terminus « Rond Point des Sciences » (Commune de Chelles) au terminus « Roissypôle Aéroport CDG1 » (Commune de Tremblay-en-France). Entre l'arrêt « Rond point des Sciences » sur la commune de Chelles et l'arrêt « Vallée des Angès » sur la commune de Clichy-sous-Bois est appliquée une interdiction de trafic local (ITL). L'itinéraire précis de la ligne (cartographie, axes empruntés, arrêts) est présenté en **Annexe n°1**.

Le niveau de service de référence défini pour cette ligne est le suivant, exprimé en nombre d'Allers / Retours quotidiens par type de journées détaillé en **Annexe n°2**.

- 70 courses en jour/semaine,
- 44 courses le samedi,
- 44 courses les dimanches et jours fériés

Le service est identique pour toute l'année.

Le kilométrage de la ligne est de 28,68 km.

2. LES AUTRES COMPOSANTES DU SERVICE

L'exploitation de la ligne objet de la présente consultation comporte, outre la production de l'offre désignée ci-dessus et décrite dans les annexes correspondantes, l'engagement suivant :

L'engagement dans une démarche de qualité cohérente avec la démarche d'ensemble engagée au niveau des services routiers d'Île-de-France. L'Entreprise devra procéder à la mise en place d'un dispositif de mesure de la qualité produite sur la ligne.

5. LE MATERIEL ROULANT

L'Entreprise fournit tous les biens nécessaires à l'exécution des services et en particulier les véhicules, ainsi que les équipements nécessaires à leur garage, leur entretien et leurs équipements relatifs à l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

3. DISPOSITION CONCERNANT LE MATERIEL ROULANT

Les véhicules dédiés à ce service sont neufs. Nonobstant, dans l'attente de l'acquisition des véhicules définitifs, le service débutera avec des véhicules affectés provisoirement, dont l'état de parc est joint en annexe, et ce, jusqu'au 1^{er} juin 2010 au plus tard.

Le niveau de la qualité de service pour l'offre repose sur un certain nombre de critères relatifs au matériel roulant, que l'Entreprise devra impérativement respecter.

Les véhicules sont tenus en bon état de propreté intérieure et extérieure.

4. TYPE DE VEHICULES

Les véhicules mis à disposition par l'Entreprise devront obligatoirement respecter les normes législatives et réglementaires en vigueur et notamment les normes relatives à la circulation sur autoroute si l'itinéraire emprunte ce type de voies, ainsi que les normes d'accessibilité des PMR.

Les véhicules retenus comportent 103 places dont 40 places assises. Ils sont équipés d'un système de billetterie magnétique et compatible télébillettique ; d'une girouette avant et arrière indiquant le code public et la destination ; à l'arrière des véhicules le code public ; de moyen de télécommunication radio-téléphonique ou liaison GSM entre le véhicule et le poste central de l'Entreprise.

Les véhicules respecteront la norme environnementale « Euro 5 ».

5. DECOUPE DE VEHICULE

Il sera défini par le STIF à partir de sa nouvelle charte d'habillage Mobilien. Il conviendra de se rapprocher du STIF (direction de la communication) pour l'obtenir. Cette charte précise les conditions de coexistence avec une éventuelle identité autre que celle du STIF. Tout projet d'habillage conçu à partir de la charte devra être validé par le STIF dans un délai minimum de 6 semaines. En cas de détérioration de l'habillage, le prestataire devra le rétablir à son initiative et à sa charge dans les meilleurs délais (maximum 2 mois)

6. CONTROLE DES VEHICULES

Les véhicules (y compris ceux de réserve) seront déclarés au STIF; la liste de ces véhicules constitue l'« inventaire A » des biens mis à disposition. Cet inventaire précise la marque et le type du véhicule

retenu pour ce contrat. L'inventaire A est établi par l'Entreprise retenu avant la signature du présent contrat.

Durant les premiers mois du contrat, l'inventaire A sera complété des informations nécessaires pour prendre la forme de l'inventaire détaillé du parc appelé « Etat de Parc » et dont la copie est fournie en **Annexe n°3**. (L'évolution de l'inventaire A sera effective au plus tard durant le premier mois suivant le démarrage du contrat).

Cet « Etat de Parc » est ensuite mis à jour annuellement par l'Entreprise, chaque mois de janvier.

7. ENTRETIEN DES VEHICULES

Pour des raisons de sécurité et de qualité de service, il est essentiel que les véhicules utilisés sur la ligne soient parfaitement entretenus.

L'Entreprise propose le programme de maintenance préventive et d'entretien qu'il envisage de mettre en œuvre pour répondre à cet objectif, il précise les moyens (internes ou externes) dont il dispose pour l'exécution de ce programme.

Le STIF se réserve la possibilité de procéder à tout moment (ou de faire procéder par un mandataire) à d'éventuelles inspections du matériel en ligne, et mettre en demeure l'Entreprise de remettre à niveau technique ses véhicules sous huitaine (organes mécaniques et équipements) ou sous 48 heures (propreté).

8. GESTION DES SITUATIONS IMPREVUES ET EXCEPTIONNELLES

En cas de situation imprévue et de façon ponctuelle, et pour assurer la continuité du service, l'Entreprise peut avoir recours exceptionnellement à des véhicules non déclarés dans l'inventaire A ou dans l'« Etat de Parc » à condition qu'ils répondent aux normes de capacité et de sécurité demandées et qu'ils n'aient pas plus de 12 ans d'âge.

Dans de telles situations, le STIF doit être avisé dès que possible, et au plus tard le jour même par télécopie.

9. DISPOSITIONS CONCERNANT LES LIEUX DE GARAGE

Le temps nécessaire à une intervention en ligne en cas de panne et la distance à parcourir en haut le pied entre ce dépôt et chacun des terminus de la ligne sont indiqués en annexe. Ces précisions sont contractuelles et resteront constantes durant la durée du contrat, même si l'Entreprise déplace son dépôt (sauf si ce déplacement est effectué pour cas de force majeure).

III QUALITE DE SERVICE

La recherche d'un bon niveau de qualité de service est l'un des objectifs principaux de la politique du STIF. Cette démarche se décline pour la ligne objet du présent projet de contrat dans la continuité du système existant pour les réseaux franciliens et notamment des autres lignes structurantes.

6. OBLIGATIONS DE QUALITE DE SERVICE

L'Entreprise s'engage à respecter un certain nombre d'obligations de qualité de service définies ci-après.

10. INFORMATION VOYAGEURS

L'entreprise met en œuvre les moyens nécessaires à l'élaboration, la mise à jour et la maintenance de l'information, et assure le bon état de marche des équipements permettant sa diffusion.

Sur l'information multimodale : service d'information voyageurs multimodale et multi-opérateurs

Conformément à l'article 27-1 de la loi n°82-1153 d'orientation pour les transports intérieurs (LOTI), il revient au STIF d'assurer la maîtrise d'ouvrage d'un service d'information multimodale à l'attention des voyageurs sur l'ensemble du territoire de l'Île de France. Ce service comprend :

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

L'Entreprise fournit à cet effet au STIF les informations nécessaires à l'alimentation de la base de données communautaire.

L'information fournie par l'Entreprise dans ce cadre se doit d'être fiable, à jour et performante.

Le STIF met à disposition de l'Entreprise un logiciel de saisie nécessaire à la description de l'offre (AMIWIN). Il se tiendra à disposition de l'Entreprise pour la former à cet outil de saisie.

L'entreprise peut utiliser un autre logiciel présentant les mêmes fonctionnalités.

L'Entreprise s'engage à ce que la codification des sous-lignes dans la base de données communautaire soit homogène avec celle des annexes techniques des décisions du STIF relatives à la description des itinéraires.

Information théorique à bord des véhicules

Les informations suivantes doivent être disponibles :

A l'extérieur :

- code ligne (à l'avant et à l'arrière du véhicule),
- nom du terminus vers lequel il se dirige,

A l'intérieur :

- schéma de ligne indiquant les arrêts (affiché ou à dispositions auprès du conducteur)
- et tarifs en vigueur.

Information théorique aux points d'arrêt

Tous les points d'arrêts sont équipés de l'information suivante, lisible et à jour :

- nom de l'arrêt,
- nom de l'Entreprise avec indication des coordonnées de l'entreprise (au minimum adresse ou n° de téléphone),
- code et schéma de la ligne avec le nom de tous les arrêts desservis par la ligne et l'indication des correspondances avec les réseaux ferrés,
- indication de la destination.

Le point d'arrêt présente les horaires de l'une ou l'autre au moins des manières suivantes :

- les horaires de passage à tous les arrêts de la ligne, (les correspondances avec les réseaux ferrés si la ligne est en passage ou en terminus à une gare),
- ou, si leur nombre est manifestement trop important, les horaires de passage aux arrêts majeurs, sans que l'intervalle entre deux arrêts renseignés ne puisse être supérieur à 10 minutes.

Information en cas de situation perturbée prévue ou imprévue

En cas de situations perturbées, l'Entreprise s'engage à donner le plus rapidement possible une information à ses clients dans les véhicules et/ou aux points d'arrêts.

En cas de perturbations prévues autres que les grèves (travaux, manifestations, déviations, ...) :

- L'entreprise s'engage à diffuser, par affichage (ou information temps réel, le cas échéant), l'origine, la nature, le début et la fin prévisionnelle de la perturbation à tous les arrêts :

- au moins 24h avant la perturbation lorsque celle-ci est connue de l'entreprise depuis 72h
 - au moins 12h avant la perturbation lorsque celle-ci est connue entre 24h et 72h à l'avance.
- L'entreprise s'engage à supprimer l'affichage aux points d'arrêts dans les 72h suivant la fin de la perturbation.
- L'entreprise s'engage également à diffuser, par affichage (ou information temps réel, le cas échéant), l'origine, la nature, le début et la fin prévisionnelle de la perturbation à bord des véhicules de la ligne :
 - au moins 24h avant la perturbation lorsque celle-ci est connue de l'entreprise depuis 48h
 - au moins 6h avant la perturbation lorsque celle-ci est connue entre 24h et 48h à l'avance
 - L'entreprise s'engage à supprimer l'affichage à bord des véhicules dans les 48h suivant la fin de la perturbation.

En cas de perturbations imprévues :

L'entreprise s'engage à donner la consigne aux conducteurs d'informer oralement les voyageurs à bord du véhicule sur la nature de la perturbation et ses conséquences sur l'offre.

Information circonstancielle et temps réel aux points d'arrêt

L'entreprise s'engage à déployer d'ici fin 2010 le dispositif d'information circonstancielle et temps réel en utilisant les moyens mis à sa disposition aux principaux arrêts.

L'Entreprise mettra ensuite en œuvre les moyens nécessaires à l'élaboration, la mise à jour et la maintenance de l'information temps réel, et assurera le bon état de marche des équipements permettant sa diffusion.

11. DISPONIBILITE DES EQUIPEMENTS EMBARQUES

- Valideurs,
- Demande d'arrêt,
- Bouton de commande de porte,
- Palettes PMR.

Pour ces différents équipements, l'Entreprise s'assure qu'ils sont en bon état de fonctionnement. En particulier, pour les palettes PMR, l'Entreprise veillera à leur bon fonctionnement afin d'assurer en permanence l'accessibilité des véhicules. Dans le cas de dysfonctionnement constaté, l'entreprise se verra infliger une pénalité de 200 €. De plus, les collectivités étant associées activement dans la mise en accessibilité des points d'arrêt, l'Entreprise participera si besoin aux études d'aménagements.

12. ACCESSIBILITE AUX PERSONNES A MOBILITE REDUITE (PMR)

L'accessibilité des PMR constitue une priorité du STIF, renforcée par les nouvelles obligations fixées par la loi 2005-102 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » adoptée le 11 février 2005.

Conformément à la loi précitée, un schéma directeur d'accessibilité a été adopté par le STIF. Les conclusions et les préconisations de ce schéma directeur s'imposent à ce contrat.

Dès déclaration d'accessibilité de la ligne aux Usagers en Fauteuil Roulant, l'entreprise s'engage à accueillir toute personne à mobilité réduite, sauf en cas d'impossibilité technique avérée.

13. ENGAGEMENTS CONCERNANT LA POLITIQUE COMMERCIALE DE L'ENTREPRISE

Taux de contrôle

2% des voyageurs sont contrôlés chaque année.

Réponses aux réclamations

Toutes les réclamations doivent obtenir une réponse dans les 30 jours suivant la date de réception.

Le principe de présomption de la bonne foi des clients doit être respecté.

A minima, le client doit être informé des suites données à sa réclamation, voire obtenir des excuses quand il a subi un préjudice.

L'Entreprise s'attachera par ailleurs à analyser et exploiter les informations issues des réclamations pour améliorer la qualité du service.

14. LA MESURE DE LA SATISFACTION ET DES ATTENTES DE LA CLIENTELE

L'Entreprise effectue à la fin de la 1^{ère} année d'exploitation puis pour chaque année du contrat une enquête « Satisfaction / Attentes » qui poursuit un double objectif :

- appréhender la perception de la qualité de service et déterminer les attentes de la clientèle notamment l'adéquation du service à la demande,
- identifier, au travers des attentes exprimées, quels pourraient être les axes d'amélioration.

Les modalités de cette enquête (méthodologie et formulaire) devront être validées par le STIF.

15. ENQUETES SUR LES HABITUDES DE DEPLACEMENT DE LA CLIENTELE.

Les habitudes de déplacement de la clientèle seront étudiées au moyen d'un ensemble de données et d'enquêtes effectuées chaque année, à savoir :

Une base de données de la fréquentation résultant du traitement des validations, afin de :

- quantifier et comprendre la montée en charge de la ligne,
- comparer les niveaux de fréquentation (établissement d'un serpent de charge par période et type de jour).

7. CRITERES D'APPRECIATION DE LA QUALITE DE SERVICE (INDICATEURS)

Au-delà des différentes obligations de qualité de service décrites ci-dessus, l'entreprise doit mettre en place le suivi de plusieurs indicateurs qui définissent les engagements prioritaires et soumis à incitation financière.. Ils sont issus pour certains de la norme européenne relative à la qualité de service dans les transports. Les mesures de ces indicateurs sont effectuées par l'Entreprise ou externalisées et à sa charge.

Ces indicateurs sont les suivants :

- Régularité et temps d'attente,
- Information statique aux points d'arrêts,
- Disponibilité de l'information voyageur en temps réel aux points d'arrêts,
- Service rendu par le conducteur
- Etat et netteté intérieurs et extérieurs des véhicules

Ils sont définis en **Annexe n°4** dans les fiches indicateurs. Chaque fiche précise le service de référence, le montant du bonus-malus (celui-ci sera défini lors de la signature du contrat), la méthode et l'organisation de la mesure, ainsi que le calendrier de reporting.

Chacun de ces indicateurs est mesuré et soumis à incitation financière. Les séries statistiques seront transmises au STIF à titre d'information durant cette période. Les indicateurs donneront lieu à bonus malus dès l'année suivante dont les modalités de calcul sont fixées à l'article 24.

L'objectif de l'indicateur régularité pourra être révisé au cours de la 1^{ère} année au regard des résultats des mesures réalisées. Si l'objectif est inchangé, il donnera lieu à bonus/malus dès la 1^{ère} année. Si l'objectif est revu, il ne donnera lieu à bonus/malus qu'à la fin de la 2^{ème} année. Dans ce cas, le montant du bonus/malus affecté à cet indicateur sera neutralisé la 1^{ère} année.

8. LA PROMOTION DU SERVICE

Si un nom commercial de ligne devait être mis en place, il sera choisi en concertation étroite avec le STIF qui décidera in fine du nom et en sera propriétaire ainsi que des noms de domaines associés.

Au-delà des actions générales d'information, de promotions et de communication qui sont réalisées en Île de France pour l'utilisation des Transports Publics, l'Entreprise a la responsabilité de proposer au STIF et de mettre en œuvre des actions spécifiques d'information, de promotion et de communication de la ligne objet de la présente consultation.

Ces actions ont pour objectif de faire connaître la ligne et les avantages qu'elle présente pour sa clientèle potentielle, dans le but d'accroître la fréquentation du service et incidemment de rappeler le rôle du STIF dans l'organisation des transports et plus particulièrement sur la création de cette ligne.

Les candidats présenteront les principes de la politique de promotion de la ligne qu'ils entendent mettre en œuvre, et intégreront explicitement dans le calcul des coûts le budget prévisionnel de cette politique.

L'Entreprise présentera annuellement au STIF, pour validation son plan prévisionnel d'information, de promotion et de communication.

D'une façon plus générale, le STIF est associé en amont de toute action de communication et aux étapes clés du déroulement du projet.

Le délai de sollicitation doit être approprié au type d'action ainsi qu'à son contexte. Ce délai intègre le temps nécessaire à la consultation et à la réflexion du STIF, ainsi qu'un temps réaliste pour que les éventuelles modifications souhaitées par le STIF puissent être prises en compte.

Par ailleurs, le voyageur en Ile-de-France doit percevoir la cohérence et l'unité du système de transport au travers des communications et informations qui lui sont adressées via les médias ou la presse, mais aussi à travers l'ensemble des éléments, signes et messages qu'il rencontre tout au long de son déplacement. Il est donc nécessaire que l'entreprise soit systématiquement proactive sur ces questions, et qu'avant tout renouvellement, mise à jour, création de documents ou de mobiliers, la question de la présence de l'identité du STIF soit posée et qu'une proposition soit formulée dans ce sens au STIF.

IV TARIFICATION APPLIQUEE

9. TARIFS ET CONDITIONS DE TRANSPORT

16. LA TARIFICATION APPLICABLE

Les tarifs applicables aux voyageurs sont ceux fixés par le STIF.

Les titres de transport acceptés ainsi que les conditions de transport relatives aux services de la ligne sont :

- Le Ticket t+ (à l'unité ou en carnet plein et demi-tarif),
- Le Ticket d'accès à bord.
- Le forfait NAVIGO mois et NAVIGO semaine, intégrale,
- Le forfait Solidarité Transport,
- Le forfait gratuité transport,
- Le forfait carte Imagin'R,
- La carte de circulation police
- Le forfait Mobilis,
- La carte scolaire,
- La carte Rubis,
- Le ticket Jeune week-end,
- Le Paris Visite.

Les titres forfait Gratuité Transport, Mobilis, Rubis, ticket Jeune week-end et Paris Visite seront acceptés et ne donneront pas lieu à des recettes voyageurs telles qu'elles sont définies et calculées à l'article 18.

17. VENTE ET CONTROLE DES TITRES DE TRANSPORT

Les voyageurs auront la faculté d'accéder aux véhicules, soit en présentant un titre de transport, soit en achetant un ticket d'accès à bord auprès du conducteur.

Les titres de transport peuvent être acquis dans les points de vente SNCF, RATP, auprès des entreprises d'OPTILE ou des dépositaires agréées, à l'exception des tickets d'accès à bord.

Tous les voyageurs doivent être en possession d'un titre de transport validé et/ou accompagné des justifications requises pour leur utilisation conformément aux indications figurant à l'intérieur des véhicules et aux conditions générales de vente et d'utilisation de ces titres.

Vente de la carte scolaire

1. L'Entreprise délivre aux élèves qui satisfont les critères d'éligibilité définis par décision du STIF, une carte scolaire permettant d'effectuer quotidiennement un aller-retour sur le trajet entre leur domicile et l'établissement scolaire fréquenté.

2. Un prix de référence est fixé pour la carte scolaire. Le prix de référence de la carte varie avec le nombre de sections parcourues par l'élève.

La revalorisation annuelle des prix de référence intervient par décision du STIF. La décision est prise généralement au 31 mars et au plus tard le 30 avril, afin de permettre aux départements de délibérer sur le montant de leur subvention et fixer ainsi la part parentale.

3. La part acquittée par les familles ou les tiers payant représente 35% du prix de référence, elle constitue le prix public.

Contrôles

L'Entreprise organisera régulièrement et de manière aléatoire, les contrôles nécessaires pour s'assurer que chaque voyageur présent dans le véhicule est muni d'un titre de transport valable et valide. La fréquence de ces contrôles devra au minimum permettre le respect des objectifs fixés à l'article 13 ci-dessus.

L'Entreprise adressera annuellement au STIF un compte rendu des contrôles précités.

V REMUNERATION ET INTERESSEMENT DU TITULAIRE

10. REMUNERATION DU TITULAIRE

18. PRINCIPES GENERAUX RELATIFS A LA REMUNERATION

Le compte financier du service de référence sera proposé, traduisant l'équilibre économique du contrat entre le STIF et l'Entreprise. Il comprendra l'ensemble des produits et charges supportés par l'Entreprise et fait apparaître une juste rémunération pour marge et aléas, contrepartie des risques assumés par l'Entreprise.

Le compte financier prévisionnel, établi conformément à **l'Annexe 5** sur la base du bordereau de prix unitaires, sera annexé au contrat.

L'Entreprise perçoit des recettes voyageurs 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.

Les ressources de l'Entreprise sont les suivantes :

- **les recettes voyageurs**, telles que calculées à l'article 19,
- **les recettes liées aux activités annexes** telles que décrites à l'article 20,
- les contributions versées par le STIF correspondants à :
 - la **contribution forfaitaire C1**, liée aux charges d'exploitation destinées à couvrir les obligations de service public, définie comme la différence entre, d'une part, le coût du service calculé sur la base du bordereau de prix et, d'autre part, la somme des montants de l'objectif de recettes voyageurs et des recettes annexes prévisionnelles ;

- la contribution C2, égale à l'écart entre l'indexation de l'objectif de recettes voyageurs aux tarifs du 1^{er} janvier 2008, actualisé selon le taux d'indexation utilisé pour C1 et ce même montant au tarif du 1^{er} janvier de l'année considérée.

Outre sa rémunération, l'Entreprise est soumise à des intéressements, des bonifications ou des pénalités liés à sa performance dans l'exécution du service de référence, constitués des composantes suivantes :

- un intéressement à la qualité du service produit, décrit à l'article 23,
- des pénalités sur l'exécution du contrat définies à l'article 26, notamment en cas de non-réalisation de l'offre kilométrique du service de référence

19. LES RECETTES VOYAGEURS

Modalités de détermination des recettes voyageurs

L'Entreprise doit être dotée de systèmes billettique et de remontées des validations magnétiques et télébillettiques fiables, sécurisés et auditable. Ces systèmes sont décrits à l'**Annexe n°12**.

Les recettes voyageurs sont déterminées à partir, d'une part, des tarifs et des prix annuels définis pour les abonnements, permettant de reconstruire une recette voyageurs « abonnements », et d'autre part, du trafic voyageurs mesuré par les validations réelles.

Les règles de calcul des recettes voyageurs reconstituées sont les suivantes :

- Pour les tickets en carnet, plein tarif et demi-tarif, et les tickets d'accès à bord :

$$RV1 = (P_{(t+; DT)} \times NV_{(t+; DT)}) + (P_{(t+; PT)} \times NV_{(t+; PT)}) + (P_{tab} \times NV_{tab})$$

Pour les trois types d'abonnements suivants :

- Pour les abonnements Intégrale, carte Orange et carte de circulation police,

$$RV2_{CO} = [P_{V_{CO}} + P_{S_{CO}} \times S_{ABO}] \times NV_{CO}$$

- Pour la carte Imagine'R :

$$RV2_{IMR} = [P_{V_{IMR}} + P_{S_{IMR}} \times S_{ABO}] \times NV_{IMR}$$

- Pour le Forfait Solidarité Transport :

$$RV2_{FST} = [P_{V_{FST}} + P_{S_{FST}} \times S_{ABO}] \times NV_{FST}$$

$$RV2 = RV2_{CO} + RV2_{IMR} + RV2_{FST}$$

- Pour les abonnements avec des tiers payants (carte scolaire) :

RV3 = Participation voyageurs + Recettes tiers payant

Avec :

$P_{(t+;PT)}$: prix ticket t+ plein-tarif ; $P_{(t+;DT)}$: prix du ticket t+ demi-tarif ; P_{tab} : prix du ticket d'accès à bord

P_v et P_s : prix voyageur et section par type d'abonnements, révisés annuellement par décision du STIF.

Au 1^{er} janvier 2008, les valeurs de P_v et P_s sont les suivantes :

- **$P_{vCO} = 0,0858 \text{ €}$, $P_{sCO} = 0,1986 \text{ €}$**
- **$P_{vIMR} = 0,0588 \text{ €}$, $P_{sIMR} = 0,1361 \text{ €}$**
- **$P_{vFST} = 0,0208 \text{ €}$, $P_{sFST} = 0,0481 \text{ €}$**

NV : nombre annuel de validations pour chaque type d'abonnements ; nombre annuel de tickets d'accès à bord ; nombre annuel **de premières validations pour les tickets t+ en carnet**

S_{ABO} : sectionnement moyen « abonnements » de la ligne. Il est identique pour tous les types d'abonnements.

Le sectionnement moyen S_{ABO} est fixé à 7 pour toute la durée du contrat. En cas de suppression de l'ITL, le sectionnement moyen S_{ABO} sera revu à la baisse en concertation avec l'Entreprise.

La recette voyageur d'une carte scolaire correspond au prix public (35% de son prix de référence). La recette de l'année scolaire septembre n/juin n+1 est affectée à l'année n.

Les modifications des règles de calcul des recettes voyageurs en cours de contrat feront l'objet d'un avenant pour traiter leurs répercussions sur les objectifs de recettes voyageurs et sur la contribution forfaitaire C1.

Nombre de validations pris en compte

- Nombre de validations trimestriel

Le nombre de validations par catégorie de titre est basé sur les extractions des valideurs sur les mois et trimestres civils, les reports d'un trimestre à l'autre n'étant pas autorisé. Ce nombre trimestriel correspond au nombre figurant dans la base des extractions fournie par le constructeur des équipements de validation.

Pour les contrôles, le STIF s'appuiera sur les remontées des données de validation telles que décrites à l'**Annexe n°12**. L'Entreprise devra justifier les écarts constatés.

- Régularisation annuelle et traitement des incidents

Les ajustements de la base des extractions sont autorisés après l'envoi de la déclaration trimestrielle uniquement dans le cas de récupération des données des valideurs et des pupitres en réparation chez le constructeur.

La déclaration de ces données et des montants correspondants est effectuée dans le cadre de la facture annuelle.

Calcul de l'objectif de recettes voyageurs

Pour chaque année du contrat, un objectif de recettes voyageurs est fixé selon les règles de calcul des recettes voyageurs détaillées ci-dessus.

Le montant de l'objectif de recettes voyageurs annuel est revu au cours du contrat par l'actualisation des tarifs et des prix annuels, ($P_{(t+; PT)}$ P_{VABO} et P_{SABO}) et aux modifications du service de référence qui génèrent de nouvelles recettes voyageurs.

20. LES RECETTES ANNEXES

Les recettes annexes seront forfaitaires et constituées notamment des recettes liées à la concession des espaces publicitaires, des indemnités forfaitaires versées par les voyageurs en situation de fraude et, plus généralement, de toute autre recette perçue par l'Entreprise.

L'entreprise donnera une estimation annuelle de ces recettes compte tenu du niveau d'offre contractuelle et de ses estimations de trafic voyageurs.

Les recettes annexes seront indexées selon les modalités prévues pour la contribution C1.

21. LES CONTRIBUTIONS DU STIF

La contribution forfaitaire C1 couvrant les charges liées à l'exploitation est définie comme la différence entre, d'une part, le coût du service calculé sur la base du bordereau de prix et, d'autre part, la somme des montants de l'objectif de recettes voyageurs et des recettes annexes prévisionnelles.

Par ailleurs, le STIF versera à l'Entreprise :

1. La compensation de l'écart entre l'indexation des recettes voyageurs et les hausses tarifaires

La contribution C2 couvre l'écart entre l'objectif de recettes voyageurs indexé selon les modalités prévues pour la contribution C1 et le montant de l'objectif de recettes voyageurs actualisé des hausses tarifaires du STIF.

La méthode de calcul du taux d'évolution tarifaire est décrite dans l'**Annexe n°6**.

2. **Les recettes voyageurs** diminuées des recettes effectives collectées par l'Entreprise

L'Entreprise conserve les recettes de tickets d'accès à bord, des cartes scolaires et toute recette collectée et reversée éventuellement par une autre entreprise..

Le montant versé par le STIF correspond au **montant RV2** des recettes des abonnements faisant l'objet de validations tel qu'il est défini et calculé ci-dessus.

La contribution forfaitaire versée par le STIF est actualisée et versée à l'Entreprise selon les modalités définies à l'**Annexe 7**. Elles ne varient pas en fonction de recettes voyageurs perçues par l'Entreprise, sauf dans les cas de modifications significatives de l'offre ou de modifications de la tarification en cours d'exécution du contrat qui seront traitées par voie d'avenant.

En cas de disparition d'un indice les parties conviennent de se rencontrer pour définir par avenant les nouvelles modalités d'actualisation de la contribution forfaitaire ainsi que les coefficients de raccordement.

11. INTERESSEMENT DU TITULAIRE A LA QUALITE DU SERVICE

22. BONUS-MALUS DE QUALITE DE SERVICE

Le système repose, pour chaque indicateur sur la fixation de 3 valeurs de référence auxquelles sera comparé, à l'issue de chaque année du contrat, le résultat annuel de l'indicateur. Ces valeurs de référence sont définies comme suit :

- valeur « Objectif » si le résultat annuel de l'indicateur est égal à cette valeur, il ne donne lieu ni à bonus, ni à malus ;
- valeur « Supérieur » : si le résultat annuel de l'indicateur est supérieur ou égale à cette valeur, il donne lieu au bonus maximal ;
- valeur « Inférieur » : si le résultat annuel de l'indicateur est inférieur ou égal à cette valeur, il donne lieu au malus maximal.

Toute valeur du résultat annuel compris entre « Inférieur » et « Supérieur » donne lieu, selon le cas, à un malus ou à un bonus égal au rapport entre la valeur de l'indicateur et l'objectif d'une part et l'amplitude entre l'objectif et la borne inférieure ou supérieure multipliée par la valeur maximale du bonus-malus.

Principe général de calcul :

$$\text{Bonus} = \text{bonus maximum} \times \frac{(\text{Valeur} - \text{Objectif})}{(\text{Valeur Sup} - \text{Objectif})}$$

$$\text{Malus} = \text{malus maximum} \times \frac{(\text{Valeur} - \text{Objectif})}{(\text{Valeur Inf} - \text{Objectif})}$$

VI FONCTIONNEMENT DU SERVICE : AUTRES OBLIGATIONS DU TITULAIRE

12. REALISATION DE L'OFFRE SE SERVICE

Sauf en cas de force majeure ou assimilable, tel que le droit de retrait pour cause de sécurité publique, l'Entreprise est tenue d'assurer l'offre de service définie contractuellement.

En cas de non réalisation, partielle ou totale, ponctuelle ou continue du service due à la défaillance de l'Entreprise, de ses prestataires, il sera appliqué une pénalité financière pour non réalisation de l'offre, telle que décrite à l'article 26.

Est considérée comme force majeure, toute circonstance ou fait extérieur aux Parties et indépendant de leur volonté, imprévisible, irrésistible ou qui ne peut être empêché par elles malgré leurs efforts pour y remédier. Sont assimilés à des cas de force majeure, les aléas exceptionnels qu'il n'a pas été possible de programmer et/ou de surmonter malgré des efforts raisonnables, tels que de graves et subites perturbations dues à des mesures de police ou des travaux de voirie non programmés.

Dans les cas exposés ci-dessus, l'Entreprise entreprend le plus rapidement possible tous les efforts et diligences raisonnablement possibles pour limiter les effets de ces événements. Elle doit mettre en place des services de remplacement.

En toutes hypothèses, l'Entreprise doit signifier le plus rapidement possible au STIF toute interruption significative dans l'exploitation de la ligne, que cette dernière soit de son fait ou non, quelle qu'en soit l'origine, ainsi que des mesures qu'elle met en œuvre.

23. ENGAGEMENT DE SERVICE ET D'INFORMATION PAR L'ENTREPRISE EN CAS DE GREVE

1. Plan de transport adapté

Conformément à la loi 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, en cas de perturbations significatives résultant d'un préavis de grève pour un jour donné, (hors cas de grève pour problèmes de sécurité publique consécutifs à des agressions de voyageurs ou de personnel de l'entreprise), l'entreprise s'engage à assurer 50% de l'offre de référence d'un jour normal de la ligne.

Selon le niveau de conflictualité, l'entreprise met en place un plan de transport adapté, dont le niveau de service est de 50% de l'offre de référence de la ligne. Le plan de transport adapté détermine l'amplitude et la fréquence des dessertes.

Dans ce cas et lorsque l'indicateur de régularité existe, sa mesure est neutralisée.

En cas de grève entraînant des perturbations de plus d'une journée, l'entreprise s'engage à proposer aux voyageurs des moyens de substitution, dans la mesure de la disponibilité de ces derniers.

2. Plan d'information des voyageurs

L'entreprise s'engage à délivrer aux voyageurs, au plus tard 24 heures avant le début d'une perturbation prévisible, une information gratuite, précise et fiable par les différents médias (téléphone non surtaxé, internet si possible).

L'information sur les prévisions de circulation est affichée aux points d'arrêts et à bord des véhicules et disponible également auprès du centre d'informations téléphoniques de l'entreprise.

Les prévisions de service modifié 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.

L'entreprise 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 n°8**.

3. Remboursement des voyageurs

En application de l'article 9 de la loi précitée, l'entreprise s'engage à rembourser les voyageurs porteurs d'abonnement hebdomadaires, mensuels ou annuels en cas de défaut d'exécution du plan de transport ou du plan d'information demandés par le STIF, lorsqu'elle est directement responsable de ce défaut d'exécution.

Ce remboursement des voyageurs est à la charge de l'entreprise. Ses modalités sont précisées dans **l'Annexe n°9**.

L'entreprise communiquera au STIF le mois suivant la période de grève les données quantitatives des remboursements voyageurs (nombre de remboursements par titre et la somme totale du remboursement en € HT).

4. Audits et contrôles

L'entreprise 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+10 après la fin de la grève et sont récapitulés dans le tableau de bord trimestriel.

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.

L'entreprise recevra communication des résultats obtenus.

Le STIF assure le suivi de l'offre réalisée afin de mesurer le respect par l'Entreprise de ses engagements de production. La mesure de la réalisation de l'offre de référence porte sur la production kilométrique du service de référence, actualisée des modifications pérennes, (article 30) .

Le calcul de l'activité kilométrique réelle de l'Entreprise sur la ligne se fonde sur un système déclaratif, établi par l'Entreprise, permettant d'identifier mensuellement les services non réalisés (ou réalisés en plus) par rapport au service de référence. Elle utilise à cet effet un tableau du type de celui présenté à l'**Annexe n° 11** (cette annexe sera complétée par le candidat retenu lors de la signature du contrat d'exploitation).

L'Entreprise s'engage à produire au STIF des récapitulatifs trimestriels et annuels de ces décomptes, au plus tard le 30 du mois suivant chaque trimestre.

L'Entreprise est tenue :

- d'établir les km commerciaux contractuels KCC non faits, au moyen de la main courante ou de tout autre moyen garantissant la continuité des séries historiques ;
- de calculer par an le taux de non réalisation qui en résulte au regard de l'offre contractuelle contenue dans le service de référence, conformément à l'**Annexe n°2**.
- 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, les incidents matériels et les aléas normaux de circulation ;
 - o les cas spécifiques des grèves dans l'Entreprise (« type B ») ;
 - o les cas de force majeure et assimilés (« type C »).

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

25. PENALITES POUR NON REALISATION DE L'OFFRE DE REFERENCE

Des pénalités sont appliquées pour non réalisation dans les cas de type A.

L'Entreprise encourt une pénalité pour non réalisation de l'offre (**Annexe n°10**) pour chaque course X km non faite en totalité (KCC).

La pénalité est proportionnelle au kilométrage de la course. Elle est égale à 3 euros HT par KCC. Dans une limite de 1% de non réalisation globale sur l'année, la pénalité est diminuée de moitié, à 1,5 euro HT par KCC.

13. MODIFICATIONS DE L'OFFRE DE SERVICE

26. PRINCIPES GENERAUX POUR L'EVOLUTION DE L'OFFRE

Il s'agit d'une ligne nouvelle. L'offre doit pouvoir s'adapter en fonction du rythme de montée en charge du trafic. Au cours de la première année d'exploitation les parties conviennent de dresser un bilan et le cas échéant d'ajuster l'offre par rapport à la demande.

Par la suite, les modifications de services à la hausse ou à la baisse seront conçues et réalisées dans les conditions ci-après et feront l'objet d'une décision du STIF avec ou non ajustement du service de référence.

Le service de référence peut être modifié de façon temporaire ou pérenne.

27. MODIFICATIONS TEMPORAIRES

Sans incidence financière

Dans les cas de travaux ponctuels effectués sur la voirie (ou de toute autres difficultés routières temporaires), des modifications pourront être apportées au fonctionnement des services. Ces modifications porteront selon les cas sur l'implantation de certains points d'arrêts, sur des modifications d'itinéraires, éventuellement sur certaines adaptations des horaires. L'entreprise en avertira le STIF par courrier.

Dans les cas d'urgence non prévus, l'Entreprise prendra les mesures d'adaptation qu'elle estimera nécessaires, et en avertira sans délais le STIF.

Avec incidence financière

Les modifications temporaires de l'offre de référence pouvant éventuellement conduire à une modification de l'offre de référence avec incidence financière relèvent de deux causes distinctes :

- en cas de travaux longs perturbant significativement la réalisation de l'offre de référence,
- en cas de renforcements d'offre décidés par le STIF et liés à des événements exceptionnels.

La décision de modification de l'offre de référence est prise par le STIF ainsi que leur impact financier (cf bordereau n°9 de la maquette de charge).

28. MODIFICATIONS PERENNES

Le STIF peut demander des modifications à la consistance et aux modalités d'exploitation des services.

Concernant les points d'arrêt, le STIF pourra demander un à deux points d'arrêt supplémentaires en début ou en cours de contrat sans que les unités d'œuvre ne soient remises en cause.

Ces modifications consistent notamment à une augmentation de la fréquence justifiée par les niveaux de trafic, mais également à des modifications d'amplitudes permettant de répondre mieux à une demande des voyageurs. L'objectif de trafic et la rémunération seront modifiés en conséquence. Si ces modifications majorent les charges du contrat initial de plus de 30%, toutes choses égales par ailleurs, les modifications feront l'objet d'un avenant aux documents contractuels (projet de contrat et annexes concernées par les modifications). Les cas de modifications majorant les charges du contrat de moins de 30 % devront également être actés, au minimum, par un échange de courriers

14. INFORMATIONS RECIPROQUES

29. PRINCIPES GENERAUX

Les Parties 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 les difficultés rencontrées.

L'Entreprise doit répondre dans un délai raisonnable à toute demande d'information émanant du STIF. Elle s'engage en outre à porter à brefs délais à la connaissance du STIF tout incident grave (accident de la circulation, problème social grave, difficultés sur les équipements ou installations, problèmes de sécurité..) qui, par sa portée, est susceptible d'avoir des incidences de quelque nature que ce soit sur le service. Lorsque l'information est verbale, elle doit être confirmée par un écrit.

L'Entreprise s'engage également à transmettre au STIF les informations décrites aux articles suivants,

Toutes les informations transmises par l'Entreprise au STIF sont communiquées sur fichier informatique facilement exploitable et par voie électronique à la demande du STIF.

30. INFORMATION ANNUELLE ET RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITE

Au plus tard au 31 janvier suivant l'année de mise en service, l'Entreprise communique :

- les éléments de trafic, de recettes, l'état du parc et tout autres éléments permettant au STIF de s'assurer de la bonne exécution du contrat.

Sur le fondement des principes des articles L 1411-3 et R 1411-7 du Code Général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005, l'Entreprise transmet chaque année au STIF et, au plus tard dans les cinq mois suivant la clôture de l'exercice comptable, un rapport contenant les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du présent contrat ainsi qu'une analyse de la qualité de service.

L'Entreprise devra en conséquence produire un tel rapport, ce qui implique que soit mis en place une comptabilité analytique permettant l'analyse des produits et des charges afférents à l'exploitation du réseau, ainsi que la mise en évidence du personnel affecté à l'exploitation du contrat avec le STIF.

Ce rapport comprendra notamment :

Eléments financiers

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 de référence, des activités annexes et le suivi de la politique de gestion des biens et investissements. Le compte-rendu financier devra notamment comporter les éléments suivants :

- le compte de résultat de l'exercice présenté et commenté par nature de produits et charges concourant à l'exécution de la convention, selon le format en vigueur dans l'Entreprise. 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 évènements 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 présentation analytique des comptes décomposant les produits et charges par grandes fonctions (conduite, entretien et maintenance du matériel roulant et des installations fixes, services en stations ...).

Ainsi que les autres éléments financiers prévus à l'Article L 1411-3 du Code général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005.

Compte rendu technique.

- l'état des travaux réalisés par l'Entreprise au cours de l'exercice ;

- L'état des travaux envisagé par elle et l'état de vieillissement des équipements constaté et prévisible sur l'exercice à venir ;

- Un bilan des moyens matériels engagés. Celui-ci devra comprendre un compte-rendu détaillé des cessions et acquisitions de biens (transmission d'une copie des factures d'investissement), des assurances souscrites (uniquement en cas de modification des polices d'assurances), ainsi que les inventaires et états des lieux établis contradictoirement.

- Un état du renouvellement des biens et immobilisations nécessaires à l'exploitation du service ;

Ainsi que les autres éléments financiers prévus à l'Article L 1411-3 du Code général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005.

A la demande du STIF et sous réserve de confidentialité, l'Entreprise transmettra avec son rapport annuel une annexe strictement à usage interne comprenant :

- les comptes annuels (bilan, compte de résultat détaillé et annexes) de l'exercice clos de l'Entreprise, certifiés conformes par un Commissaire aux comptes agréé, ainsi que la liasse fiscale ;

- un tableau des effectifs de l'Entreprise au 31 décembre de l'année échue ;

- un tableau faisant apparaître le nombre des départs et des recrutements lors de l'année échue ;

- un récapitulatif des maturités, taux et amortissements des lignes d'emprunts (bancaires ou autres).

L'Entreprise 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.

15. CONTRÔLE

31. PRINCIPES

Le STIF dispose d'un pouvoir de contrôle sur les conditions d'exécution par l'Entreprise des obligations de service public liées au présent contrat.

Le STIF peut effectuer ou faire effectuer à tout moment des enquêtes, audits ou contrôles portant sur :

- le fonctionnement du service ;
- ses performances notamment en termes de qualité, pour des mesures complémentaires à celles prévues dans le cadre du dispositif de qualité mis en place en application de l'article n°8 ci-dessus;

L'information transmise par l'Entreprise et ses méthodes d'élaboration, notamment en matière de mesures de la qualité de service, et d'élaboration du Rapport Annuel d'Activité.

Le STIF peut également procéder à tout moment à des contrôles inopinés.

32. MODALITES PRATIQUES

Ces enquêtes, audits ou contrôles sont effectuées soit par le STIF, soit par l'Entreprise elle-même à la demande du STIF et après accord de celle-ci.

Dans le cas où ils sont effectués par le STIF, celui-ci peut avoir recours à des organismes de contrôle extérieurs et choisis par lui. La procédure de contrôle est alors définie de manière indépendante par ces organismes, en accord avec le STIF. Les méthodes de contrôle mises en œuvre et ses résultats s'imposent dans tous les cas à l'Entreprise. Le STIF prend à sa charge le coût de ces enquêtes, audits ou contrôles. Le STIF se portera garant vis-à-vis de l'entreprise du respect de la confidentialité des informations correspondantes.

Dans le cas où ils sont effectués par l'Entreprise par ses moyens propres, celle-ci n'en répercute pas le coût au STIF. L'enquête est réalisée dans des conditions validées par le STIF.

Les enquêtes et audits, font l'objet d'une information préalable de l'entreprise dans un délai raisonnable.

Les résultats des enquêtes, audits et contrôles sont obligatoirement communiqués à l'autre Partie, dans un délai raisonnable fixé d'un commun accord.

Dans les cas où les résultats de ces enquêtes, audits et contrôles ne seraient pas conformes à ceux que l'Entreprise obtient par ses propres mesures, notamment en matière de mesure de la qualité de service et de pénalités, un débat contradictoire est engagé entre les deux parties dans le mois qui suit la remise des résultats.

16. ASSURANCE

33. RESPONSABILITE

L'Entreprise assure l'exploitation des services qui lui sont confiés par le présent contrat dans le respect de la législation et de la réglementation en vigueur et, notamment, de celle touchant à la sécurité.

A ce titre, elle est responsable vis-à-vis des voyageurs et des tiers, des dommages occasionnés par le fonctionnement du service et contractuellement vis-à-vis ou STIF.

L'Entreprise garantit le STIF contre toute action en responsabilité susceptible de résulter du mauvais fonctionnement des moyens d'exploitation.

34. ASSURANCES

L'Entreprise s'engage à contracter auprès d'une ou plusieurs compagnies d'assurances notoirement solvables, toutes les polices d'assurances nécessaires à la couverture des risques suivants :

- Dommages matériels, bris de machine, aux biens mobiliers affectés à l'exploitation du service, quel qu'en soit le propriétaire à la date du sinistre. Devront impérativement figurer parmi les faits générateurs des dommages le vol, l'incendie, le vandalisme et le dégât des eaux ;
- Responsabilité civile professionnelle générée par l'exploitation du service.

L'Entreprise devra justifier de la souscription de ces polices dans les 45 jours à compter de la prise d'effet du présent contrat.

Le STIF pourra exiger à tout moment la preuve du paiement régulier des primes à leur date normale d'échéance.

L'Entreprise et ses assureurs renonce à tout recours contre le STIF pour tous les dommages évoqués aux présentes et réciproquement.

17. FIN DE CONTRAT

35. EXPIRATION NORMALE DU CONTRAT

Le contrat prend effet au 1^{er} novembre 2009 et jusqu'au 31 décembre 2016.

La fin normale du contrat, n'ouvre droit à aucune indemnité à la charge de l'une ou l'autre des parties.

Sauf dispositions législatives et réglementaires en vigueur au moment de l'expiration, aucune clause concernant la reprise du personnel ou de versement d'une quelconque indemnité, ne pourra être invoquée à l'encontre du STIF ou de la nouvelle société qui deviendrait éventuellement nouvellement attributaire du même service.

36. RESILIATION - DECHEANCE

Résiliation de droit

Le STIF se réserve la possibilité de résilier le contrat, sans mise en demeure et sans indemnité, dans les cas suivants :

- dissolution de la société,
- mise en liquidation des biens,
- radiation du registre des entreprises de transport,
- non respect des capacités professionnelles et financières prévues par le décret du 3 juillet 1992,
- perte de l'honorabilité professionnelle prévue par le décret du 3 juillet 1992,
- cession du bénéfice du contrat et de l'exploitation à un tiers, sans autorisation du STIF,
- non exploitation du service.

Déchéance

L'Entreprise peut être déchue du bénéfice du contrat, sans indemnisation, notamment dans les cas suivants :

- fraude et malversation de sa part dans le cadre de l'exécution de ce contrat,
- inobservation de la réglementation du travail,
- inobservation grave ou transgression répétée des conditions d'exploitation du services, ou de toutes dispositions législatives et réglementaires relatives au domaine des transports,
- interruption de tout ou partie du service pendant une période de plus de cinq jours consécutifs, sauf cas de force majeure,
- si du fait du transporteur, la sécurité vient à être compromise, notamment par défaut d'entretien du matériel.

La déchéance est prononcée par le STIF, après mise en demeure de l'Entreprise de remédier aux fautes constatées.

Résiliation unilatérale

Le STIF peut résilier unilatéralement le présent contrat à tout moment pour des motifs d'intérêt général. Cette résiliation devra être notifiée à l'Entreprise par lettre recommandée avec accusé de réception et moyennant un préavis de 9 mois.

En cas de rupture anticipée du présent contrat à l'initiative du STIF pour des motifs d'intérêt général, celui-ci s'engage à verser à l'Entreprise, en réparation du préjudice subi, une indemnité conforme à la législation et aux principes jurisprudentiels en vigueur.

Les sommes dues à l'Entreprise au titre du présent article sont versées dans les trois mois de la date de résiliation.

De la même façon, l'Entreprise pourra résilier le contrat moyennant un préavis de 9 mois à tout moment des présentes, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celui-ci pourrait être tenu par ailleurs.

Toutes les difficultés auxquelles pourrait donner lieu l'exécution du présent contrat seront jugées par le Tribunal Administratif de Paris compétent.

Durant le délai que pourra exiger l'intervention du jugement, l'exécution du contrat sera poursuivie à moins que la personne responsable du contrat, représentant l'autorité organisatrice n'en ordonne expressément la suspension.

18. REVISION

Pour tenir compte de l'évolution des conditions économiques et techniques d'exécution du présent contrat, ainsi que des événements extérieurs aux parties de nature à modifier le contrat sans en bouleverser l'économie générale (sauf sujétions techniques imprévues par les parties), les conditions financières du présent contrat peuvent être revues, notamment en cas de modification importante de la législation, et notamment de la législation fiscale ou sociale ou de la réglementation technique, ou des règles applicables à la profession de transporteur entraînant des charges supplémentaires.

Le réexamen des conditions financières du contrat a lieu, à la demande :

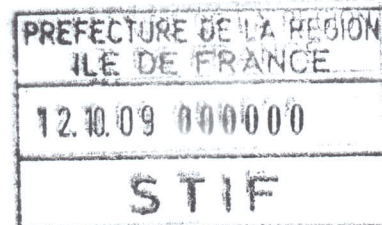
- soit du STIF
- soit de l'entreprise

Les parties se concertent pour procéder au réexamen et trouver un accord, dans un délai de six mois à compter de la saisine, sur les éventuelles modifications à apporter par avenant aux documents contractuels.

Fait à Paris le

Pour le STIF

Pour l'Entreprise



**PROLONGEMENT DE LA LIGNE N°100-100-012
« T2 La Défense – Issy Val de Seine RER »
EXPLOITEE PAR LA RATP et RESTRUCTURATION BUS**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le contrat du 21 février 2008 conclu entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP, notamment son annexe A.2. (Service de référence)
- VU** le dossier technique N° 615 relatif au prolongement du tramway T2 enregistré par le STIF le 18/03/2009 ;
- VU** le rapport n° 2009/0901-0902 ;
- VU** l'avis de la commission de l'offre de transport en date du 1^{er} octobre 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le service de référence de la ligne de tramway T2 est augmenté annuellement de 306 980 KT commerciaux, selon un niveau de service défini en annexe jointe dans le cadre du prolongement à la station Porte de Versailles.

ARTICLE 2 : La restructuration du réseau de bus est approuvée dans les conditions définies aux annexes techniques jointes à la présente délibération.

ARTICLE 3 : En année pleine, la contribution publique s'élève à 4,254 M€ HT2007, se répartissant en ajustement de la contribution C11 pour 1,127 M€ HT2007, de la contribution C12 pour 1,052 M€ HT2007 et de la contribution C2 pour 2,075 M€ HT2007. (La contribution C11 inclut l'impact des recettes directes de 1,964 M€ HT2007).

Pour l'année 2009, la contribution publique s'élève à 1,145 M€ HT2007 se répartissant en ajustement de la contribution C11 à hauteur de 0,866 M€ HT2007 et de la contribution C2 à hauteur de 0,279 M€ HT2007. (La contribution C11 inclut l'impact des recettes directes de 0,264 M€ HT2007).

ARTICLE 4 : L'accès à la ligne T2 à partir des nouvelles stations est gratuit pour tous les voyageurs le week-end de la mise en service du prolongement.

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



12

Porte de versailles Quai 2 + 1 heure
LA DEFENSE

LAJ + SAM + DIM PTH

Longueur de la ligne 13,706 km				Vitesse commerciale théorique 25,38 km/h																	Type de matériel exploité TRAMWAY CITADIS 60, TRAMWAY CITADIS 30								
Départs semaine LAJ				Départs samedi																	Départs dimanche								
Nombre de voitures maxi 20				Kilométrage commercial 4607							Intervalle mini pratiqué 4							Intervalle maxi pratiqué 92							Intervalle heure creuse 14,4				
				3h	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	24h	1h	2h	Total	Nb kms
Mission	Longueur	Premier départ	Dernier départ																									Total	Nb kms
De LD1 à PV1	13,706	738	1944					1								1	3	4	2	5								16	219,296
De LD1 à PV2	13,706	712	2026					3	8	7	4	4	3	4	4	3	1	3	5	1	2							52	712,712
De LD2 à PV1	13,706	530	2430			1	3	3	7	6	4	4	4	4	3	1	3	6	1	2	1+2	3	3	2			66	904,596	
De LD2 à PV2	13,706	545	2239			1	3	2								1	5	3	1	6	4	2	1				29	397,474	
De MX1 à LD2	10,081	502	520			2																					2	20,162	
De MX2 à PV1	3,625	504	1656			4	1	4	1							1	4										15	54,375	
De MX2 à PV2	3,625	555	1754			1	2	3									1	1									8	29,000	
De PV1 à IS	2,243	2406	106																						3	1	4	8,972	
De PV1 à LD1	13,706	919	1928								2	2															28	383,768	
De PV1 à LD2	13,706	522	2354			3	4	6	8	2	2	3	4	4	4	3				1	4					57	781,242		
De PV1 à IS	2,243	857	2332							1	2	1								2	1			1	1		9	20,187	
De PV2 à LD1	13,706	636	1950			2	7	7	3	2	4	4	4	3	3					1							40	548,240	
De PV2 à LD2	13,706	611	2334			2				2	2				1	7	6	7	5	2			1	1			36	493,416	
De PV2 à IS	2,243	924	2143							3	1								2	4	5						15	33,645	
																											377	4607,085	
																													342,4

Nombre de voitures maxi 11				Kilométrage commercial 3286							Intervalle mini pratiqué 7							Intervalle maxi pratiqué 137							Intervalle heure creuse 20				
				3h	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	24h	1h	2h	Total	Nb kms
Mission	Longueur	Premier départ	Dernier départ																									Total	Nb kms
De LD2 à PV1	13,706	530	130			1	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	3	4	2	1+1	4	3	3	2	64	877,184	
De LD2 à PV2	13,706	545	2400			1	2	2	3	3	3	3	3	3	4	3	4	4	5	3	4	3			1		54	740,124	
De MX1 à LD2	10,081	502	520			2																					2	20,162	
De MX2 à PV1	3,625	505	1604			4										1											5	18,125	
De MX2 à PV2	3,625	623	1325			1		1						1													3	10,875	
De PV1 à IS	2,243	109	206																								4	8,972	
De PV1 à LD2	13,706	522	2454			3	3	3	2	3	3	3	4	3	4	4	4	4	3	2+2	4	2	4	3		3	1	67	918,302
De PV1 à IS	2,243	2232	2232																								1	2,243	
De PV2 à LD2	13,706	627	2236			2	2	4	3	3	3	3	4	3	4	4	4	3	4	1			1				49	671,594	
De PV2 à IS	2,243	1925	2436																1	3	3				1		8	17,944	
																											257	3285,525	
																													477,22

Nombre de voitures maxi 7				Kilométrage commercial 2309							Intervalle mini pratiqué 9,36							Intervalle maxi pratiqué 60							Intervalle heure creuse 24				
				3h	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	24h	1h	2h	Total	Nb kms
Mission	Longueur	Premier départ	Dernier départ																									Total	Nb kms
De LD2 à PV1	13,706	630	2430					2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	2	2	3	3	2			47	644,182
De LD2 à PV2	13,706	706	2141					1	3	2	3	2	3	2	3	2	3	3	3	2	2	2						36	493,416
De MX1 à LD2	10,081	601	601			1																					1	10,081	
De MX2 à PV1	3,625	555	1637			1	3									1											5	18,125	
De MX2 à PV2	3,625	714	714					1																			1	3,625	
De PV1 à IS	2,243	2406	106																								4	8,972	
De PV1 à LD2	13,706	612	2354			3	3	4	2	3	2	3	2	3	2	3	3	2	3	2	2	2	2	3			47	644,182	
De PV1 à IS	2,243	2232	2232																								1	2,243	
De PV2 à LD2	13,706	730	2234					2	1	3	2	3	2	3	2	3	2	3	3	1	2	2	1				35	479,710	
De PV2 à IS	2,243	1931	2147																	1		1					2	4,486	
																											179	2309,022	

LD1 LA DEFENSE PV1 Porte de versailles Quai 1 PV2 Porte de versailles Quai 2 LD2 LA DEFENSE MX1 LES MOULINEAUX MX2 LES MOULINEAUX IS ISSY VAL DE SEINE



Régie Autonome des Transports Parisiens
54 Quai de la Rapée
75599 Paris Cedex 12
Département Bus

SERVICE DE REFERENCE AU 1ER NOVEMBRE 2009

Restructuration du réseau de bus lors du prolongement du tram T2 à la Porte de Versailles





39 GARE DU NORD ROND POINT VICTOR HUGO

Longueur de la ligne 11,408 km				Vitesse commerciale théorique 12,07 km/h																	Type de matériel exploité AGORA V2								
Départs semaine																													
Nombre de voitures maxi 17				Kilométrage commercial 2312					Intervalle mini pratiqué 5,39					Intervalle maxi pratiqué 19					Intervalle heure creuse 10										
				3h	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	24h	1h	2h	Total	Nb kms
Mission	Longueur	Premier départ	Dernier départ																										
De VH à GN	11,427	610	2230					5	8	8	6	6	6	5	6	6	7	7	6	4	4	4	3				97	1108,419	
De VC à GN	9,529	610	610					1																				1	9,529
De COV à GN	8,930	600	616					2																				2	17,860
De COV à PR	5,005	623	623					1																				1	5,005
De GN à VH	11,389	640	2230					2	6	7	7	7	6	5	6	6	6	7	6	6	4	3					96	1093,344	
De GN à XV	8,340	2238	2323																				2	2			4	33,360	
De PR à VH	7,288	645	645					1																				1	7,288
De COL à VH	2,333	550	1652					1	6	5	1					1	2										16	37,328	
218																													
Départs samedi																													
Nombre de voitures maxi 15				Kilométrage commercial 1957					Intervalle mini pratiqué 8					Intervalle maxi pratiqué 17					Intervalle heure creuse 13,16										
				3h	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	24h	1h	2h	Total	Nb kms
Mission	Longueur	Premier départ	Dernier départ																										
De VH à GN	11,427	610	2230					4	5	6	5	5	5	4	5	5	6	6	5	5	4	4	3				83	948,441	
De VC à GN	9,529	610	610					1																				1	9,529
De COV à GN	8,930	600	600					1																				1	8,930
De COV à PR	5,005	625	625					1																				1	5,005
De GN à VH	11,389	640	2230					2	5	5	5	5	4	5	4	5	6	6	6	5	4	4	3				79	899,731	
De GN à XV	8,340	2013	2319																				2	2	2			6	50,040
De PR à VH	7,288	643	643					1																				1	7,288
De COL à VH	2,333	550	1654					1	4	1	1		1		1	1	2										12	27,996	
184																													
Départs dimanche																													
Nombre de voitures maxi 9				Kilométrage commercial 1244					Intervalle mini pratiqué 11,28					Intervalle maxi pratiqué 24					Intervalle heure creuse 20,34										
				3h	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	24h	1h	2h	Total	Nb kms
Mission	Longueur	Premier départ	Dernier départ																										
De VH à GN	11,427	730	2230						2	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	4	3	3	2				52	594,204	
De COV à GN	8,930	656	619					1	2	1																		4	35,720
De GN à VH	11,389	730	2230					2	3	4	3	3	3	4	3	4	3	4	4	4	4	3	3	2			52	592,228	
De GN à XV	8,340	2025	2319																				1	2	1			4	33,360
De COL à VH	2,333	711	1644					2				1	1			1											5	11,665	
117																													

VH ROND POINT VICTOR HUGO GN GARE DU NORD VC VAUGIRARD CROIX NIVERT COV CONVENTION VAUGIRARD PR PALAIS ROYAL XV MAIRIE DU XV_{Vernier} dir issy COL CONVENTION LECOURE



Régie Autonome des Transports Parisiens
54 Quai de la Rapée
75599 Paris Cedex 12
Département Bus

SERVICE PROPOSE AU 13 NOVEMBRE 2009



290

Z.I VELIZY E.NORD
Issy val de Seine

Sous Réseau BUS Banlieue

Longueur de la ligne 13,935 km				Vitesse commerciale théorique 16,59 km/h																Type de matériel exploité AGORA V2								
Départs de lundi à vendredi																												
Nombre de voitures maxi				Kilométrage commercial				Intervalle mini pratiqué								Intervalle maxi pratiqué				Intervalle heure creuse								
7				545				10,31								29				-								
				3h	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	24h	1h	2h	Total
Mission	Longueur	Premier départ	Dernier départ																									
De ENS à IVS	14,638	1625	1825														2	4	2									8
De GP à ENS	1,753	1615	1654														3											3
De GP à MF	0,924	550	730		1	3	2																					6
De IVS à ENS	10,865	1623	1733														3	2										5
De IVS à MF	10,036	623	1936			2												1	4	2								9
De IVS à MI2	1,030	840	2007						1	3											2	1						7
De IVS à PAS	13,232	655	839				1	3	3																			7
De MF à IVS	10,560	555	1925			1	4	3											1	2								11
De MI2 à IVS	1,470	615	1704				1										3	1										5
De PAS à IVS	12,275	746	850					1	3																			4
65																												

ENS Z.I VELIZY E.NORD IVS Issy val de Seine GP GEORGES POMPIDOU MF Eglise de Meudon la forêt MI2 MAIRIE D'ISSY 290 PAS Z.I VELIZY PASTEUR



Régie Autonome des Transports Parisiens
54 Quai de la Rapée
75599 Paris Cedex 12
Département Bus

SERVICE PROPOSE AU 13 NOVEMBRE 2009

Ligne 100-100-290

Plan de la ligne avec sectionnement
Situation : Février 2008

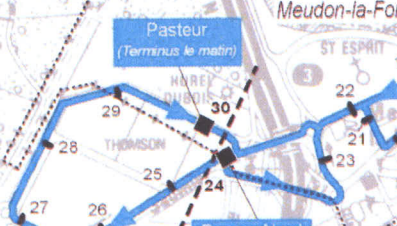
Longueur de la ligne :

Matin	
IVS → Meudon Pasteur	= ? km
Meudon Pasteur → IVS	= ? km
Mie Issy → Meudon Pasteur	= 12,202 km
Meudon Pasteur → Mie Issy	= 11,039 km
Soir	
Europe Nord → Mie Issy	= 13,402 km
Mie Issy → Europe Nord	= 9,835 km
Eglise de Meudon → Mie Issy	= 9,324 km
Mie Issy → Eglise de Meudon	= 9,006 km



1ère section

2ème section



5ème section

4ème section

3ème section

itinéraire et point d'arrêt :

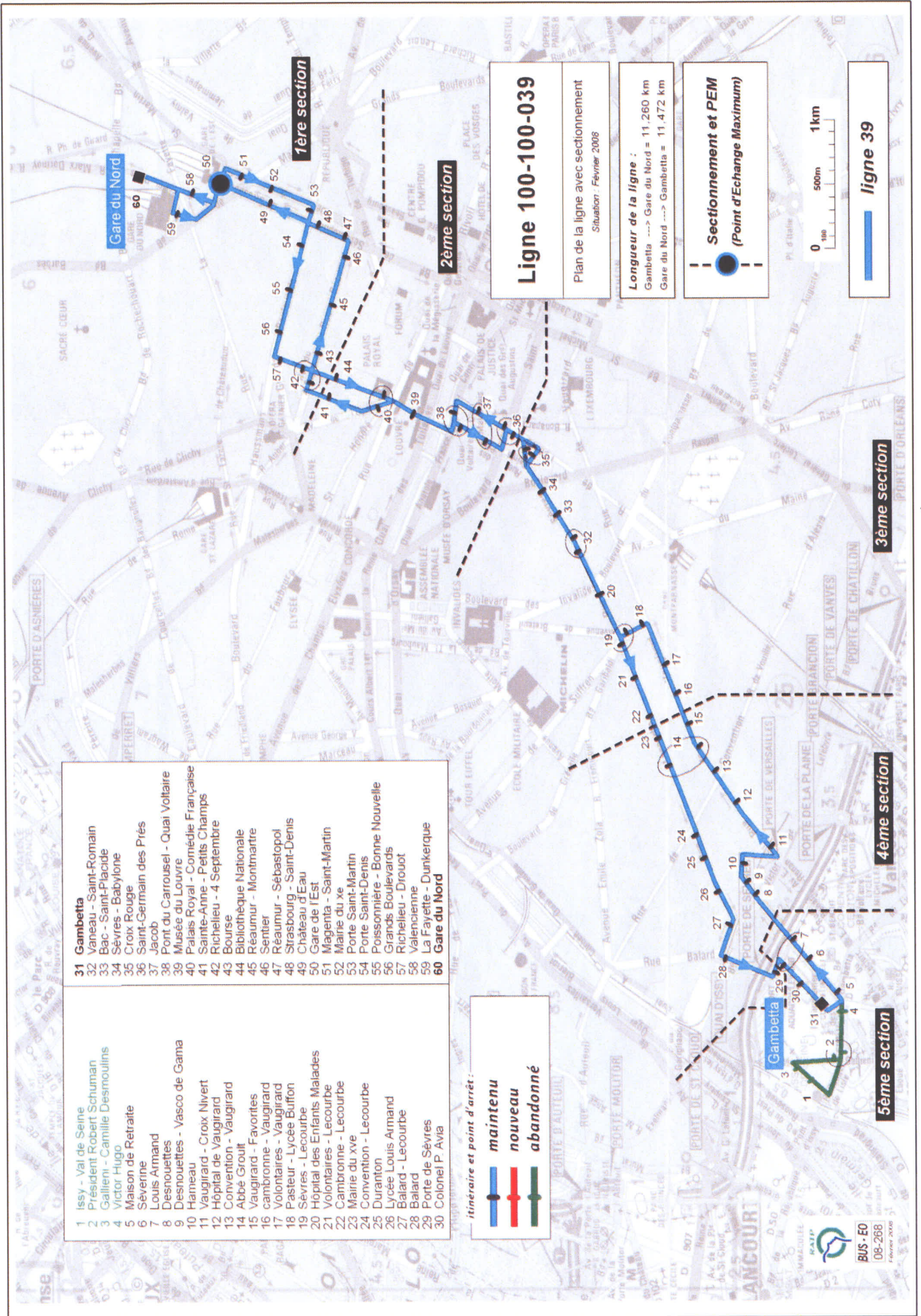
- maintenu**
- nouveau**
- abandonné**

- 1 Issy Val-de-Seine
- 2 Président Robert Schuman
- 3 Victor Hugo
- 4 Mairie d'Issy Métro
- 5 Cimetière
- 6 Hôpital Percy
- 7 Marquis
- 8 Place du Garde
- 9 Jardin Parisien - Hôpital Béclère
- 10 Parc Technologique
- 11 Galilée - Piscine du Plessis
- 12 Galilée - Cité de la Plaine
- 13 Newton - Galilée
- 14 Descartes - Galilée
- 15 Réaumur - Descartes
- 16 Pavé Blanc
- 17 Georges Pompidou
- 18 Tapis Vert
- 19 Eglise de Meudon-la-Forêt
- 20 Roseraie
- 21 Eglise - Avenue de Celle
- 22 Le Lac
- 23 De Lattre de Tassigny
- 24 Europe Nord (Terminus le soir)
- 25 Latécoère
- 26 Dewoitine
- 27 Nieuport
- 28 Le Bois
- 29 Copernic
- 30 Pasteur (Terminus le matin)

ligne 290

Sectionnement et PEM
(Point d'Echange Maximum)





- 31 Gambetta**
- 32 Vaneau - Saint-Romain
 - 33 Bac - Saint-Placide
 - 34 Sévres - Babylone
 - 35 Croix Rouge
 - 36 Saint-Germain des Prés
 - 37 Jacob
 - 38 Pont du Carrousel - Quai Voltaire
 - 39 Musée du Louvre
 - 40 Palais Royal - Comédie Française
 - 41 Sainte-Anne - Petits Champs
 - 42 Richelieu - 4 Septembre
 - 43 Bourse
 - 44 Bibliothèque Nationale
 - 45 Reaumur - Montmartre
 - 46 Sentier
 - 47 Reaumur - Sébastopol
 - 48 Strasbourg - Saint-Denis
 - 49 Château d'Eau
 - 50 Gare de l'Est
 - 51 Magenta - Saint-Martin
 - 52 Maine du xe
 - 53 Porte Saint-Martin
 - 54 Poissonnière - Bonne Nouvelle
 - 55 Grands Boulevards
 - 57 Richelieu - Drouot
 - 58 Valencienne
 - 59 La Fayette - Dunkerque
 - 60 Gare du Nord**

- 1** Issy - Val de Seine
- 2** Président Robert Schuman
- 3** Gallieni - Camille Desmoulins
- 4** Victor Hugo
- 5** Maison de Retraite
- 6** Séverine
- 7** Louis Armand
- 8** Desnouettes - Vasco de Gama
- 9** Hameau
- 10** Vaugirard - Croix Nivert
- 11** Hôpital de Vaugirard
- 12** Convention - Vaugirard
- 13** Abbe Groult
- 14** Vaugirard - Favorites
- 15** Vaugirard - Vaugirard
- 16** Cambromme - Vaugirard
- 17** Pasteur - Lycée Buffon
- 18** Sévres - Lecourbe
- 19** Hôpital des Enfants Malades
- 20** Volontaires - Lecourbe
- 21** Cambromme - Lecourbe
- 22** Mairie du xve
- 23** Convention - Lecourbe
- 24** Durance
- 25** Lycée Louis Armand
- 26** Balard - Lecourbe
- 27** Balard
- 28** Balard
- 29** Porte de Sévres
- 30** Colonel P. Avia

Itinéraire et point d'arrêt :

- maintenu
- nouveau
- abandonné

Syndicat des transports d'Ile-de-France



Délibération n° 2009/0902

Séance du 7 octobre 2009

**PROLONGEMENT DE LA LIGNE N°100-100-012
« T2 La Défense – Issy Val de Seine RER »
EXPLOITEE PAR LA RATP et RESTRUCTURATION BUS**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le contrat du 21 février 2008 conclu entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la SNCF ;
- VU** le dossier technique N° 615 relatif au prolongement du tramway T2 enregistré par le STIF le 18/03/2009 ;
- VU** le rapport n° 2009/0901-0902 ;
- VU** l'avis de la commission de l'offre de transport en date du 1^{er} octobre 2009;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : les recettes directes de la SNCF sont diminuées de 0,547 M€_{HT2007} en effet année pleine et de 0,074 M€_{HT2007} pour l'année 2009.

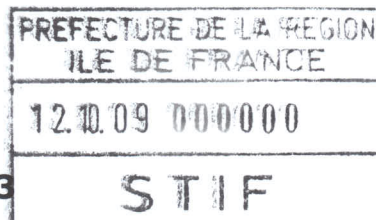
ARTICLE 2 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

Syndicat des transports d'Ile-de-France



Délibération n°2009/0903

Séance du 7 octobre 2009

**DELEGATION DE COMPETENCE POUR L'ORGANISATION
DE LA DESSERTE REGULIERE LOCALE D'HERBLAY**

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

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la délibération n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n° 318 du 18 juin 2009 du Conseil Municipal d'Herblay ;
- VU** le rapport n°2009/0903 ;
- VU** l'avis de la commission de l'offre de transport du 1^{er} octobre 2009 et de la commission économique et tarifaire du 2 octobre 2009;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : La commune d'Herblay reçoit délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France pour l'organisation et la mise en place d'une desserte régulière locale.

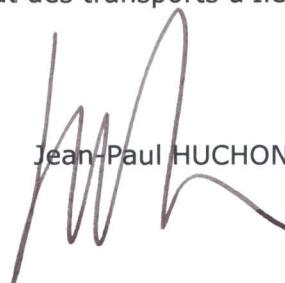
ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France à la commune d'Herblay pour l'organisation et la mise en place d'une desserte régulière locale est approuvée.

ARTICLE 3 : La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 2 de la présente délibération.

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

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

Jean-Paul HUCHON



**Convention du
de délégation de compétence
en matière de services réguliers locaux**

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41 rue de Châteaudun à Paris (9^{ème}), (n°SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° ----- du 7/10/2009, ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Ville d'Herblay, ayant son siège 43, rue du Général de Gaulle, et représentée par son maire, M. Patrick BARBE, en vertu de la délibération du Conseil municipal n° 318 du 18 Juin 2009, ci-après désignée « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération du conseil du STIF n° 2007/0048 du 14/02/2007 sur les dessertes de niveau local,
- VU** la délibération du Conseil Municipal d'Herblay n° 318 du 18 Juin 2009

PREAMBULE

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

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

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

Conformément à l'article 1^{er}-II, alinéa 6, de l'ordonnance précitée, le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, autorités organisatrices de proximité, dans le cadre d'une convention.

Cette délégation de compétence s'inscrit dans une volonté d'améliorer l'offre de transport et de mieux répondre aux attentes des usagers.

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

TITRE I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1- Objet

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

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

Le STIF délègue à l'AOP les compétences définies à l'article 5.2. Ces compétences sont principalement de définir le contenu du service, d'en organiser la mise en œuvre et d'en désigner l'exploitant. Il est rappelé que compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert complet de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'article 12, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2- Durée

La présente convention est conclue pour une durée de 6 ans à compter de sa date de notification par le STIF.

Article 3- Principes généraux

Article 3.1- Principe d'exclusivité de l'AOP

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

Article 3.2- Principe de coopération et de transparence

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

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion. Elle produit chaque année avant le 1^{er} avril au STIF un rapport d'exercice des compétences déléguées conformément aux dispositions de l'article 10.

Article 4- Droits et obligations du STIF

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

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

Article 5- Droits et obligations de l'AOP

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

En vertu de la présente convention, l'AOP est responsable de l'organisation du service régulier local décrit ci-dessous :

- Desserte communale d'Herblay composée de deux lignes assurant les liaisons entre :
 - le quartier Sud ouest avec le Centre ville via le pôle d'échanges d'Herblay
 - les quartiers Est et Nord avec le Centre Ville via le pôle d'échanges d'Herblay

Article 5.2- Compétences déléguées

L'AOP s'engage à assurer les compétences suivantes de l'autorité organisatrice qui lui sont déléguées par le STIF :

- l'inscription du service au plan régional de transport, conformément aux propositions de rédaction figurant à l'annexe II ;
- l'exploitation des services, soit directement en régie, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'AOP après, si cette dernière le souhaite, mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'article 5.3 et à l'Annexe I,
- le financement des services, sans le concours du STIF,
- le suivi et le contrôle de l'exécution des services en particulier dans le respect du cahier des charges annexé à la présente convention,
- l'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou de suppression d'offre de transport, ou de qualité de service selon les modalités fixées à l'Annexe I,
- le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent,

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

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

Article 5.3- Désignation de l'exploitant

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

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

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

Dans tous les cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre une procédure d'instruction qui consiste à demander l'avis des entreprises de transport exploitant des lignes régulières sur le secteur géographique concerné.

Cet avis est demandé sur la base d'un document envoyé par l'AOP comprenant les itinéraires et les arrêts (descriptif, cartographie, etc...), les fréquences et l'amplitude par type de jour. Dans ce cadre, l'AOP devra s'inspirer du dossier technique mis en place par le STIF.

Dans le cas où l'AOP déciderait d'organiser une mise en concurrence, la procédure d'instruction devra être mise en œuvre, sans spécifier l'opérateur pressenti, qu'au terme des négociations et avant la délibération sur le choix le choix de l'exploitant.

En outre, conformément à l'article 16 II du décret n°2005-664 du 10 juin 2005, « *l'inscription prend effet si le syndicat n'a pas fait opposition dans un délai de trois mois à compter de la notification de la décision de l'AOP* ».

La convention passée entre l'AOP et le transporteur doit être transmise au STIF pour information dans les 10 jours suivants la délibération de l'AOP. Sa durée ne peut excéder le terme de la présente convention.

TITRE II - TARIFICATION ET FINANCEMENT DU SERVICE

Article 6- Tarification applicable

L'accès aux services visés à l'article 5.1 est gratuit.

Article 7- Financement par l'AOP

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

TITRE III - INFORMATION ET CONTROLE

Article 8- Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées

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

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

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

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

Article 9- Contrôle

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

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

Article 10- Evaluation de la délégation de compétence

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

TITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 11- Responsabilité

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

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

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

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

Article 12- Résiliation

Article 12.1- Résiliation pour faute

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

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

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

Article 12.2- Résiliation amiable

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

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

Article 13- Fin de la convention

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

Article 14- Litiges

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

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

Fait à
Le

En double exemplaire,

Le STIF

L'A.O.P.

Le Maire d'Herblay

ANNEXE I

CAHIER DES CHARGES POUR LE SERVICE REGULIER LOCAL DE LA VILLE D'HERBLAY

1. ELEMENTS DE CONTEXTE

La Ville d'Herblay souhaite créer un service régulier local afin de relier les différents quartiers de la ville, et notamment la place de la Libération où se trouvent de nombreux commerces de proximité ainsi que le marché. La Ville souhaite offrir à sa population un service complémentaire à la ligne régulière 030-030-007, qui a pour vocation le rabattement sur la gare.

2. ORGANISATION DU TRANSPORT

2.1. Conditions générales d'exploitation

2.1.1. Zone géographique desservie

La ligne Citébus dessert en boucle différents secteurs de la ville (habitat, commerce local, marché d'alimentation, cimetière, équipements publics).

2.1.2. Ayants droit

Service ouvert à tous les voyageurs.

2.1.3. Description de la consistance et de la nature du service

- *Nombre de lignes :* 1

Itinéraires desservis :

1/ Itinéraire sous-ligne 1

Place de la Libération (arrêt : Place de la Libération)
Rue d'Argenteuil
Rue de la Tour Fine
Chemin de Montigny
Rue Molière (arrêt : Espace Malraux)
Rue de Paris
Rue de Franconville (arrêt : Rue de Franconville)
Chemin de la Plâtrière
Boulevard Joffre
Boulevard des Ambassadeurs (arrêt : Comble)
Boulevard des Ambassadeurs (arrêt : Pommeraie)
Boulevard des Ambassadeurs (arrêt : Chemin du Parc)
Route de Pierrelaye (Route de Pierrelaye)
Chemin des Beauregards (arrêt : Piscine)
Route de Pierrelaye
Boulevard des Ambassadeurs
Rue des Chardonnerets
Rue de l'Orme Macaire (arrêt : Cimetière)
Rue de Pontoise (arrêt : Bibliothèque)
Rue de Paris
Place de la Libération (arrêt : Place de la Libération)

- *Longueur moyenne de chaque course* : 7.1 Km
- *Durée moyenne de chaque course* : 25 minutes
- *Jour de fonctionnement* : mardi, jeudi, mercredi, vendredi, samedi et dimanche
- *Heures actuelles des premiers et derniers départs* :

Mardi, jeudi, mercredi, vendredi et samedi :

	<u>premiers départs</u>	<u>derniers départs</u>
<u>matin</u>	9 h 00	12 h 30
<u>après-midi</u>	14 h 00	19 h 00

Dimanche :

	<u>premiers départs</u>	<u>derniers départs</u>
<u>matin</u>	9 h 00	13 h 00

- ***Intervalles prévus*** : 30 minutes
9 points d'arrêt en semaine et un premier départ à 9 h 00 du mardi au dimanche.
- ***Fréquence journalière*** :
18 courses par jour sont à effectuer, les mardis, mercredis, jeudis, vendredis et samedis,
9 courses par jour sont à effectuer, les dimanches.

2/ Itinéraire sous-ligne 2

Place de la Libération (arrêt : Place de la Libération)

Rue des Chantepuits

Rue des 3 Mousquetaires

Rue Benoni Crosnier

Boulevard Oscar Thévenin (arrêt : Gare)

Boulevard du 11 Novembre

Rue du Port aux Vins

Rue de Corneilles (arrêt : Rue de Corneilles)

Rue du Val

Avenue du Général Leclerc (arrêt : Général Leclerc)

Avenue du Général Leclerc (arrêt : Gaillon)

Avenue Foch (arrêt : Les Lions)

Avenue Foch (arrêt : Alouettes)

Avenue Foch (arrêt : Les Lions)

Avenue des Pierges

Chemin de Conflans-Sainte-Honorine (arrêt : Perriers)

Rue Sainte Honorine

Rue de Conflans

Rue de Chennevière (arrêt : Chennevière)

Rue Jean Leclair

Rue Benoni Crosnier

Boulevard Oscar Thévenin (arrêt : Gare routière)

Rue du Général de Gaulle

Place de la Libération (arrêt : Place de la Libération)

- *Longueur moyenne de chaque course* : 8.350 Km
- *Durée moyenne de chaque course* : 25 minutes
- *Jour de fonctionnement* : mardi, jeudi, mercredi, vendredi, samedi et dimanche

- *Heures actuelles des premiers et derniers départs :*

Mardi, jeudi, mercredi, vendredi et samedi :

	<u>premiers départs</u>	<u>derniers départs</u>
<u>matin</u>	9 h 00	12 h 30
<u>après-midi</u>	14 h 00	19 h 00

Dimanche :

	<u>premiers départs</u>	<u>derniers départs</u>
<u>matin</u>	9 h 00	13 h 00

- **Intervalles prévus :** 30 minutes
9 points d'arrêt en semaine et un premier départ à 9 h 00 du mardi au dimanche.
- **Fréquence journalière :**
18 courses par jour sont à effectuer, les mardis, mercredis, jeudis, vendredis et samedis,
9 courses par jour sont à effectuer, les dimanches.

2.1.4. Matériel roulant

Le service sera effectué à l'aide d'un véhicule type micro bus d'une vingtaine de places dont une dizaine de places assises. De plus, le véhicule devra permettre d'accueillir les personnes à mobilité réduite. Le véhicule devra répondre aux différentes réglementations et normes en vigueur.

La société devra disposer d'une réserve de matériel suffisante pour pallier sans délai les défaillances du mini-bus en service. Ce matériel devra être identique en dimensions et capacité à celui en service courant.

Ce véhicule sera peint aux couleurs souhaitées par la ville d'Herblay.

EQUIPEMENTS DEMANDES

- Equipement de sécurité conformes (transmission téléphone et / ou radio etc...)
- Plancher facilement accessible pour les personnes transportées et non glissant
- Porte drapeaux de part et d'autre du véhicule
- Palette d'accès pour les personnes à mobilité réduite.

2.2. Qualité de service

2.2.1. Délais de réservation

Il s'agit d'un service urbain gratuit, à horaires fixes et non d'un service à la demande.

2.2.2. Information voyageurs

Le transporteur s'engage à remplir les obligations suivantes :

- Mise en place de l'information voyageurs en cas de perturbation du trafic, de déplacement d'arrêt ou de déviation,
- Mise à jour de l'information voyageurs aux points d'arrêt et dans le bus,
- Confection des fiches horaires pour les voyageurs,
- Surveillance et maintenance des points d'arrêt.

INFORMATION DES VOYAGEURS AUX POINTS D'ARRÊT

Le transporteur informera les usagers du service, en mettant à leur disposition les supports d'informations suivants :

- Plan de ligne
- Fiche horaires à disposition des voyageurs
- Cadre infos voyageurs (déviation, travaux...)

2.2.3. Contrôle des titres

Il s'agit d'un service gratuit. Il ne sera donc pas procédé au contrôle de titres de transport.

2.2.4. Continuité du service et exigences de qualité

Le transporteur est tenu de mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour effectuer la prestation prévue au contrat et pour pallier aux difficultés qu'il pourrait rencontrer (panne, etc...).

Le transporteur devra disposer d'une réserve de matériel suffisante pour pallier sans délai les défaillances du mini-bus en service. Ce matériel devra être identique en dimensions et capacité à celui en service courant.

Il fournira en particulier le véhicule de transport, qui devra répondre aux différentes normes et réglementations en vigueur. Le véhicule devra être en excellent état de marche et de propreté. Le prestataire fournira aussi le personnel de conduite nécessaire au service prévu.

En cas d'indisponibilité du service, il sera fait application de pénalités prévues au CCATP :

- Pour service non fait : 600 (SIX CENT) euros TTC, par jour constaté après notification au prestataire par télécopie ou tout autre moyen choisi par la Personne Publique.
- Pour retard de début de service ou fin prématurée de plus de 30 minutes, de 150 (CENT CINQUANTE) euros TTC après notification au prestataire par télécopie ou tout autre moyen choisi par la Personne Publique.

3. ECONOMIE GLOBALE DU SERVICE

3.1. Estimation du trafic

Le nombre d'usagers transportés annuellement par les deux sous-lignes est d'environ 15.480 voyageurs.

3.2. Niveau d'offre

Le kilométrage annuel parcouru est d'environ 91.205,40 kms.

3.3. Tarification

La tarification applicable est la gratuité.

3.4. Bilan économique prévisionnel

Le coût prévisionnel du contrat relatif au marché est estimé annuellement à 378 355,13 € HT. (Valeur janvier 2009)

4. DESIGNATION DE L'EXPLOITANT

L'exploitant sera retenu à l'issue d'une consultation de gré à gré.

Le marché est passé pour une période de six ans à compter du 1^{er} décembre 2009 jusqu'au 1^{er} décembre 2015.

La collectivité prendra à sa charge les surcoûts liés au renforcement éventuel des lignes.

Les modalités de paiement par la collectivité seront conformes aux règles de la comptabilité publique.

ANNEXE II

CREATION DE LA LIGNE N° « » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « »

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2007-0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2009-/xxxx du 7 octobre 2009 approuvant la délégation de compétence au profit de la Commune d'Herblay relative à l'exploitation d'une desserte de niveau local ;
- VU** la convention du jj/mm/aaaa de délégation de compétence relative à l'exploitation de la ligne n°;
- VU** les résultats de l'instruction ;

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° est inscrite au plan régional des transports.

ARTICLE 2 : L'entreprise « » est autorisée à exploiter la ligne susvisée pour une durée de 6 ans, comme suit :

- Sont créées les sous-lignes n° 01 et 02 dans les conditions définies dans la convention d'exploitation de gré à gré.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2009/0904

Séance du 7 octobre 2009



**DELEGATION DE COMPETENCE POUR L'ORGANISATION
DE LA DESSERTE REGULIERE LOCALE DU MESNIL-AUBRY**

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

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la délibération n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n° 24/2009 du 6 mai 2009 du Conseil Municipal du Mesnil-Aubry ;
- VU** le rapport n°2009/0904 ;
- VU** l'avis de la commission de l'offre de transport du 1^{er} octobre 2009 et de la commission économique et tarifaire du 2 octobre 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : La commune du Mesnil-Aubry reçoit délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France pour l'organisation et la mise en place d'une desserte régulière locale.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France à la commune du Mesnil-Aubry pour l'organisation et la mise en place d'une desserte régulière locale et prévoyant une prise en charge par le STIF de 11 759 € en année pleine, revalorisée chaque année en fonction de la hausse du barème harmonisé, est approuvée.

ARTICLE 3 : La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 2 de la présente délibération.

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

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

Jean-Paul HUCHON

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

**Convention du
de délégation de compétence
en matière de services réguliers locaux**

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41, rue de Châteaudun à Paris (9^{ème}), (n°SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° ----- du 7/10/2009, ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Ville du Mesnil-Aubry, ayant son siège Place de la Mairie, et représentée par son maire, M. Hervé DEZOBRY, en vertu de la délibération du Conseil municipal n° 24/2009 du 6 mai 2009, ci-après désignée « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération du conseil du STIF n° 2007/0048 du 14/02/2007 sur les dessertes de niveau local,
- VU** la délibération du Conseil Municipal du Mesnil-Aubry n° 24/2009 du 6 mai 2009

PREAMBULE

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

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

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

Conformément à l'article 1^{er}-II, alinéa 6, de l'ordonnance précitée, le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, autorités organisatrices de proximité, dans le cadre d'une convention.

Cette délégation de compétence s'inscrit dans une volonté d'améliorer l'offre de transport et de mieux répondre aux attentes des usagers.

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

TITRE I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1- Objet

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

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

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

Article 2- Durée

La présente convention est conclue pour une durée de 5 ans à compter de sa date de notification par le STIF.

Article 3- Principes généraux

Article 3.1- Principe d'exclusivité de l'AOP

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

Article 3.2- Principe de coopération et de transparence

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

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion. Elle produit chaque année avant le 1^{er} avril au STIF un rapport d'exercice des compétences déléguées conformément aux dispositions de l'article 10.

Article 4- Droits et obligations du STIF

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

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

Article 5- Droits et obligations de l'AOP

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

En vertu de la présente convention, l'AOP est responsable de l'organisation du service régulier local décrit ci-dessous :

- Desserte communale du Mesnil-Aubry vers la Gare d'Ecouen composé de 2 vacations Matin, 2 vacations Soir.

Article 5.2- Compétences déléguées

L'AOP s'engage à assurer les compétences suivantes de l'autorité organisatrice qui lui sont déléguées par le STIF :

- l'inscription du service au plan régional de transport, conformément aux propositions de rédaction figurant à l'annexe II ;

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

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

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

Article 5.3- Désignation de l'exploitant

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

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

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

Dans tous les cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre une procédure d'instruction qui consiste à demander l'avis des entreprises de transport exploitant des lignes régulières sur le secteur géographique concerné.

Cet avis est demandé sur la base d'un document envoyé par l'AOP comprenant les itinéraires et les arrêts (descriptif, cartographie, etc...), les fréquences et l'amplitude par type de jour. Dans ce cadre, l'AOP devra s'inspirer du dossier technique mis en place par le STIF.

Dans le cas où l'AOP déciderait d'organiser une mise en concurrence, la procédure d'instruction devra être mise en œuvre, sans spécifier l'opérateur pressenti, qu'au terme des négociations et avant la délibération sur le choix de l'exploitant.

En outre, conformément à l'article 16 II du décret n°2005-664 du 10 juin 2005, « *l'inscription prend effet si le syndicat n'a pas fait opposition dans un délai de trois mois à compter de la notification de la décision de l'AOP* ».

La convention passée entre l'AOP et le transporteur doit être transmise au STIF pour information dans les 10 jours suivants la délibération de l'AOP. Sa durée ne peut excéder le terme de la présente convention.

TITRE II - TARIFICATION ET FINANCEMENT DU SERVICE

Article 6- Tarification applicable

Les services visés à l'article 5.1. sont accessibles avec les produits tarifaires de la tarification francilienne suivants :

- Le forfait Carte Orange (semaine ou mois)
- Le forfait Intégrale (annuel)
- Imagine'R
- Le forfait Gratuité Transport
- Le forfait Solidarité transport
- Carte Rubis
- Le forfait carte circulation police
- Le ticket t+
- Le ticket d'accès à bord.

Le STIF décide des évolutions de cette tarification.

Les seules recettes tarifaires perçues par l'AOP ou l'exploitant désigné sont celles issues de la vente de tickets d'accès à bord.

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

L'AOP adhère à la charte du système télébillettique NAVIGO, jointe en Annexe III de la présente convention, et s'engage à la respecter. L'AOP mandate le STIF pour se faire représenter au sein des comités mentionnés dans la charte. Elle s'engage en outre, à faire respecter la dite charte par toute personne, physique ou morale, qu'elle autorise à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système NAVIGO, en intégrant des dispositions en ce sens dans les contrats qu'elle passe avec ces personnes.

En cas de modification tarifaire décidée par le STIF, l'AOP est informée des spécifications détaillées retenues pour les titres créés ou modifiés. L'AOP et son exploitant doivent prendre en compte ces évolutions et réaliser les évolutions techniques nécessaires en respectant le planning établi par le STIF pour la mise en œuvre du titre de transport créé ou modifié.

Article 7- Financement par l'AOP

Sous réserve des dispositions de l'article 8, l'AOP supporte toute les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées : les contributions versées par l'AOP sont la

contrepartie de la réalisation des services délégués, et notamment, des obligations de service public incombant à l'exploitant.

Article 8- Participation du STIF au financement du service (uniquement dans le cas de l'application de la tarification francilienne au minimum)

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

Conformément aux modalités approuvées à l'article 2 de ladite délibération, la participation du S.T.I.F. au financement du service régulier local du Mesnil-Aubry est fixée à :
11 759 € (valeur 2009 TTC)

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

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

Article 9- Modalités de règlement de la participation du STIF

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

Domiciliation bancaire :
TRESORERIE D'ECOUEN BDF PONTOISE
Code banque : 30001
Guichet : 00651
N° de compte : D9500000000
Clé RIB : 57

TITRE III - INFORMATION ET CONTROLE

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

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

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

- analyse détaillée de l'usage du service : résultats de validation des titres de transport, données statistiques alternatives sur la fréquentation, nombre moyen, médian, maximum et minimum de voyageurs par course,
- niveau d'offre réalisé, nombre de courses non réalisées,
- évolution de l'offre de transport en nombre de services, kilomètres commerciaux parcourus, nombre de véhicules et de conducteurs en équivalent temps plein,

- compte(s) financier(s) de l'exécution des services confiés au(x) transporteur(s) comportant en produits, les contributions de l'AOP, les autres contributions publiques (RIF, STIF, CG, autre collectivité...), les autres produits d'exploitation, financiers ou exceptionnels, en charges, les charges d'exploitation des services ; et plus généralement tout autre produit ou charge rattachable à l'exécution du service,
- conditions d'exercice des compétences déléguées et difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

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

Article 11- Contrôle

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

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

Article 12- Evaluation de la délégation de compétence

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

TITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 13- Responsabilité

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

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

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

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

Article 14- Résiliation

Article 14.1- Résiliation pour faute

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

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

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

Article 14.2- Résiliation amiable

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

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

Article 15- Fin de la convention

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

Article 16- Litiges

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

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

Fait à

Le

En double exemplaire,

Le STIF

L'A.O.P.

Le Maire du Mesnil-Aubry

ANNEXE I
CAHIER DES CHARGES POUR LE SERVICE REGULIER LOCAL
DU MESNIL-AUBRY

1. ELEMENTS DE CONTEXTE

Suite à la restructuration de la ligne 046-046-002 (Persan – Saint-Martin-du Tertre - Montsault) liée à la nouvelle sectorisation scolaire, la commune du Mesnil Aubry a saisi le STIF le 5 mai 2009, afin de mettre en place une desserte régulière locale qui rabat les actifs sur la gare d’Ecouen-Ezanville.

2. ORGANISATION DU TRANSPORT

2.1. Conditions générales d’exploitation

2.1.1. Zone géographique desservie

La ligne « Le Mesnil-Aubry – Ecouen Gare » dessert 3 points d'arrêt sur la Commune du Mesnil-Aubry puis la Gare d’Ecouen-Ezanville.

2.1.2 Ayants droit

Service ouvert à tous les voyageurs porteurs d’un titre de transport correspondant à la tarification francilienne soit celle visée à l’article 6 de la convention.

2.1.3 Description de la consistance et de la nature du service

▪ *Nombre de ligne :* 1

▪ **Itinéraire desservi : Sous ligne 1**

- Place des fêtes Le Mesnil-Aubry
- Place de la Mairie Le Mesnil Aubry
- Avenue des Platanes Le Mesnil-Aubry
- Ecouen Gare Ecouen

▪ *Longueur de la sous ligne :* 6,4 Km

▪ *Durée moyenne de chaque course :* 15 minutes

▪ **Le plan de la ligne**

Le plan de la ligne avec le sectionnement, conforme aux dispositions approuvées par le conseil de STIF du 11 juillet 2000, est joint.

▪ **Jour de fonctionnement de la sous ligne 1**

Lundi Mardi Mercredi Jeudi Vendredi

	<u>Premiers départs</u>	<u>derniers départs</u>
<u>Matin</u>	6 heures 40	7 heures 20
<u>Après-midi</u>	17 heures 55	18 heures 30

	DEPART MESNIL-AUBRY		DEPART ECOUEN GARE	
	1 ^{er} départ	2 ^{ème} départ	1 ^{er} départ	2 ^{ème} départ
			17 H 55	18 H 30
Place des Fêtes	6 H 40	7 H 20	18 H 10	18 H 40
Place de la Mairie	6 H 42	7 H 22	18 H 12	18 H 42
Avenue des Platanes	6 H 45	7 H 25	18 H 15	18 H 45
Ecouen gare	6 H 55	7 H 35		

- **Fréquence journalière :**
4 courses par jour sont à effectuer,
- **Périodes de fonctionnement**
52 semaines par an

2.1.2. Matériel roulant

Le service sera effectué à l'aide d'un véhicule de 22 places assises. De plus, le véhicule devra permettre d'accueillir les personnes à mobilité réduite. Le véhicule devra répondre aux différentes réglementations et normes en vigueur.

La société devra disposer d'une réserve de matériel suffisante pour pallier sans délai les défaillances du véhicule en service. Ce matériel devra être identique en dimensions et capacité à celui en service courant.

EQUIPEMENTS DEMANDES

- Equipement de sécurité conformes (transmission téléphone et / ou radio etc...)
- Plancher facilement accessible pour les personnes transportées et non glissant
- Porte drapeaux de part et d'autre du véhicule
- Palette d'accès pour les personnes à mobilité réduite.

2.2. Qualité de service

2.2.1. Délais de réservation

Sans objet

2.2.2. Information voyageurs

Le transporteur s'engage à remplir les obligations suivantes :

- Mise en place de l'information voyageurs en cas de perturbation du trafic, de déplacement d'arrêt ou de déviation,
- Mise à jour de l'information voyageurs aux points d'arrêt et dans le bus,
- Confection des fiches horaires pour les voyageurs,
- Surveillance et maintenance des points d'arrêt.

INFORMATION DES VOYAGEURS AUX POINTS D'ARRÊT

Le transporteur informera les usagers du service, en mettant à leur disposition les supports d'informations suivants :

- Plan de ligne
- Fiche horaires à disposition des voyageurs
- Cadre infos voyageurs (déviation, travaux...)

2.2.3. Contrôle des titres

La présentation des titres de transports donnera lieu à une validation systématique à l'entrée (VSE) dans le véhicule.

Un contrôle régulier sera effectué par des contrôleurs assermentés.

2.2.4. Continuité du service et exigences de qualité

Le transporteur est tenu de mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour effectuer la prestation prévue au contrat et pour pallier aux difficultés qu'il pourrait rencontrer (panne, etc...).

Le transporteur devra disposer d'une réserve de matériel suffisante pour pallier sans délai les défaillances du véhicule en service. Ce matériel devra être identique en dimensions et capacité à celui en service courant.

Il fournira en particulier le véhicule de transport, qui devra répondre aux différentes normes et réglementations en vigueur. Le véhicule devra être en excellent état de marche et de propreté. Le prestataire fournira aussi le personnel de conduite nécessaire au service prévu.

En cas d'indisponibilité du service, il sera fait application de pénalités prévues au CCATP :

- Pour service non fait : 600 (SIX CENT) euros TTC, par jour constaté après notification au prestataire par télécopie ou tout autre moyen choisi par la Personne Publique.
- Pour retard de début de service ou fin prématurée de plus de 30 minutes, de 150 (CENT CINQUANTE) euros TTC après notification au prestataire par télécopie ou tout autre moyen choisi par la Personne Publique.

3. ECONOMIE GLOBALE DU SERVICE

3.1. Estimation du trafic

Nombre de voyageur mensuel attendu par type de titres :

- 560 cartes oranges ou Cartes Imagine'R étudiants

3.2. Niveau d'offre

520 h annuelles conducteurs

1 véhicule

6 656 Km annuels.

3.3. Tarification

Titre de transport correspondant à la tarification francilienne soit celle visée à l'article 6 de la convention.

3.4. Bilan économique prévisionnel

Le coût prévisionnel du contrat relatif au marché est estimé annuellement à 31 892 € HT. (Valeur janvier 2009)

4. DESIGNATION DE L'EXPLOITANT

L'exploitant sera retenu à l'issue d'une consultation de gré à gré.

Le marché est passé pour une période de cinq ans à compter du 1^{er} décembre 2009 jusqu'au 1er décembre 2014.

La collectivité prendra à sa charge les surcoûts liés au renforcement éventuel des lignes.

Les modalités de paiement par la collectivité seront conformes aux règles de la comptabilité publique.

ANNEXE II

CREATION DE LA LIGNE N° .. «LE MESNIL-AUBRY – ECOUEN GARE» EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE «.....»

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2007-0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2007-xxxx du 7 octobre 2009 approuvant la délégation de compétence au profit de la Commune du Mesnil-Aubry relative à l'exploitation d'une desserte de niveau local ;
- VU** la convention du jj/mm/aaaa de délégation de compétence relative à l'exploitation de la ligne n°;
- VU** les résultats de l'instruction ;

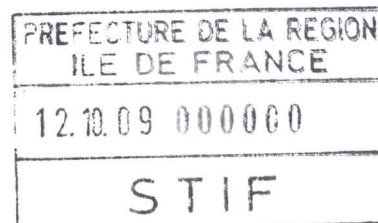
DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° .. « Le Mesnil-Aubry – Ecoeuen Gare» est inscrite au plan régional des transports.

ARTICLE 2 : L'entreprise «» est autorisée à exploiter la ligne susvisée pour une durée de 5 ans, comme suit :

- Est créée la sous-ligne n° 01 dans les conditions définies dans la convention d'exploitation de gré à gré.

Syndicat des transports d'Ile-de-France



Délibération n° 2009/0905

Séance du 7 octobre 2009

**AVIS SUR LE PROJET DE PLAN DE DEPLACEMENTS DU SYNDICAT
D'AGGLOMERATION NOUVELLE DE SENART EN ESSONNE**

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

- VU** le code général des collectivités territoriales ;
- VU** la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée, d'orientation des transports intérieurs (loi dite LOTI) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Île-de-France ;
- VU** la délibération du Comité syndical du syndicat d'agglomération nouvelle de Sénart en Essonne du 17 juin 2009 arrêtant le projet de Plan de Déplacements ;
- VU** le projet de Plan de Déplacements du syndicat d'agglomération nouvelle de Sénart en Essonne ;
- VU** le rapport n° 2009/0905 ;
- VU** l'avis de la commission de la qualité de service du 1^{er} octobre 2009 ;

CONSIDERANT que l'élaboration d'un PLD est une démarche volontaire de la collectivité permettant de participer aux objectifs du PDUIF,

CONSIDERANT que le PLD du syndicat d'agglomération nouvelle de Sénart en Essonne doit préciser et décliner les prescriptions du PDUIF,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : Partage les grands objectifs et enjeux des politiques de transport dans lequel s'inscrit le Plan de Déplacements du syndicat d'agglomération nouvelle de Sénart en Essonne, en cohérence avec le Schéma directeur régional d'Ile-de-France et le Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France.

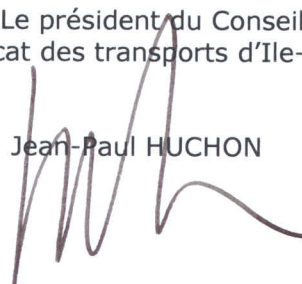
ARTICLE 2 : Invite le syndicat d'agglomération nouvelle de Sénart en Essonne à intégrer à son projet de PLD les observations formulées dans le rapport n°2009/0905

ARTICLE 3 : Emet un avis favorable sur les actions du projet de Plan de Déplacements du syndicat d'agglomération nouvelle de Sénart en Essonne, qui doivent prendre en compte les observations formulées par le STIF. Une déclinaison concrète des actions, allant au-delà des études, devra être entreprise en concertation avec les partenaires.

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

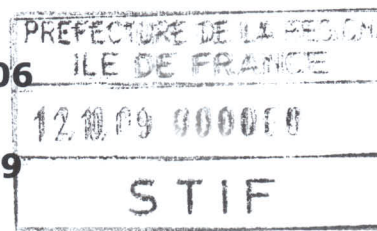


Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2009/0906

Séance du 7 octobre 2009

Marché 2009-48



ADAPTATIONS ET CONSEILS POUR L'HABILLAGE DE VEHICULES ET MOBILIERS LIES AU TRANSPORT FRANCILIEN

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment ses articles 57 à 59 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 17 septembre 2009 attribuant le marché à Quinte & Sens ;
- VU** le rapport n° 2009/0906 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 2 octobre 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché 2009-48 avec la société Quinte & Sens ALYO, marché à bons de commande conclu sans montant minimum et sans montant maximum.

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

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2009/0907

Séance du 7 octobre 2009

Marché 2009-54



**REVISION DU P.D.U.I.F.
EVALUATION DES IMPACTS DU P.D.U.I.F. SUR LA QUALITE DE
L'AIR**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment ses articles 35, 65 et 66 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 17 septembre 2009 attribuant le marché à Airparif ;
- VU** le rapport n° 2009/0907 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 2 octobre 2009 ;

Après en avoir délibéré,

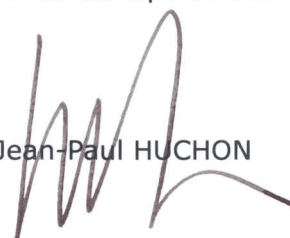
DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché 2009-54 avec l'association Airparif pour les montants suivants : 52 000 € H.T. pour la tranche ferme et 5 000 € H.T. pour la tranche conditionnelle.

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

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

Jean-Paul HUCHON



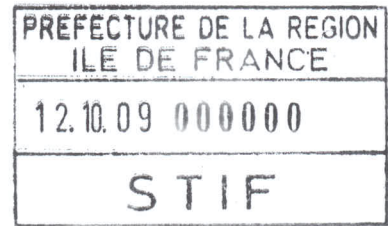
Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2009/0908

Séance du 7 octobre 2009

Marché 2008-48

Avenant n°1



**ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE POUR LA NEGOCIATION
D'UN NOUVEAU CADRE CONTRACTUEL AVEC LES ENTREPRISES
PRIVEES EXPLOITANTES DE LIGNES DE TRANSPORTS PUBLICS
REGROUPEES AU SEIN DE L'ASSOCIATION OPTILE**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment ses articles 20 et 57 à 59 ;
- VU** l'avis de la Commission d'Appel d'Offres en date du 17 septembre 2009 ;
- VU** le rapport n° 2009/0908 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 2 octobre 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer l'avenant n°1 visant à ajuster la mission d'assistance, à redéfinir l'organisation cible de la gestion des contrats type II, à modifier le rythme des paiements et à augmenter le montant du marché de 100 000 € H.T.

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

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

Jean-Paul HUCHON



Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2009/0909

Séance du 7 octobre 2009

Marché 2007-13

Avenant n°2

**ASSISTANCE AU STIF POUR LA PLANIFICATION
FINANCIERE D'OPERATIONS D'INVESTISSEMENT**



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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment ses articles 20 et 57 à 59 ;
- VU** le rapport n° 2009/0909 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 2 octobre 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

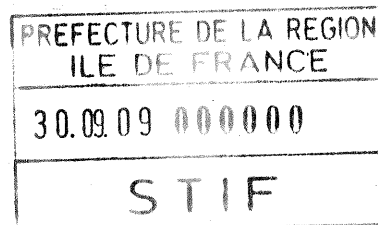
ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer l'avenant n°2 visant à préciser les prestations objet de la tranche conditionnelle 1.

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

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.



Délibération n° 2009/0913.

**Résolutions du Conseil du STIF
réuni en séance extraordinaire
relatives à l'amendement gouvernemental
au projet de loi sur l'organisation
et la régulation des transports ferroviaires**

Séance du 28 septembre 2009

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France, réuni en séance extraordinaire,

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le règlement intérieur du STIF, et notamment son article 15, approuvé par la délibération n°2006-202 du 15 mars 2006,

CONSIDERANT, que les dispositions introduites le 21 septembre 2009 par amendement au projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ARAF) modifiant l'ordonnance du 7 janvier 1959 :

- n'ont fait l'objet d'aucune concertation préalable avec les collectivités d'Ile-de-France,
- privent le STIF d'actifs appartenant indirectement aux collectivités territoriales et indispensables à l'autorité organisatrice pour le plein exercice de ses compétences,
- sont susceptibles, en conférant à la RATP des missions exclusives de gestionnaire d'infrastructures, de faire peser sur les collectivités membres du STIF une charge nouvelle que le STIF ne peut structurellement maîtriser,
- peuvent de ce fait limiter la capacité des collectivités territoriales et du STIF à financer de nouveaux services de transport ainsi que les investissements importants indispensables au développement de l'offre de transports,
- ne tiennent aucun compte de la disparité géographique de l'offre de transports publics en Ile-de-France,
- remettent en cause les compétences du STIF, autorité organisatrice, en le privant de la capacité d'exercer pleinement la maîtrise d'ouvrage des projets d'investissements tout en lui imputant le coût de ceux-ci,

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

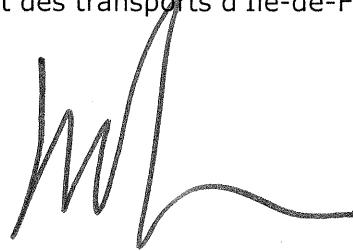
ARTICLE 1^{er} : Il convient d'approuver l'urgence à se réunir ce jour pour les motifs ci-dessus exposés.

ARTICLE 2 : Sont approuvées les résolutions suivantes :

- Le Conseil demande au Gouvernement de rapporter les dispositions de l'amendement et qu'il engage sans attendre une concertation étroite avec les collectivités membres du STIF, et de débattre avec les organisations syndicales et les usagers quant aux conditions d'application en Ile-de-France du règlement (CE) n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route (règlement OSP).
- Le Conseil mandate le Président du Conseil du STIF pour soutenir, encourager et participer à toute action visant à dénoncer des dispositions contraires aux principes constitutionnels de libre administration et d'autonomie financière des collectivités territoriales. A cet effet, la présente délibération sera adressée à l'ensemble des parlementaires et des maires de l'Ile-de-France afin qu'ils agissent en conséquence et qu'ils relaient l'information auprès des franciliens.
- Le Conseil mandate le Président du Conseil du STIF pour prendre toute disposition nécessaire afin de s'assurer que la RATP assume ses missions de service public au bénéfice des usagers franciliens. Il demande au gouvernement d'assurer que la RATP s'engage à réinvestir intégralement les bénéfices substantiels qu'elle annonce pour l'exercice 2009, dans la modernisation du réseau francilien et l'augmentation de l'offre de transports et, en premier lieu, sa mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.
- Le Conseil demande au Gouvernement de garantir le partenariat entre l'Etat et les collectivités territoriales, respectueux des compétences qui leur sont dévolues depuis les lois de décentralisation, pour la mise en œuvre du plan de mobilisation des transports publics en Ile-de-France, afin que l'ensemble des projets et notamment la modernisation du réseau RER, la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14, le renouvellement du matériel roulant, l'accessibilité du réseau aux personnes à mobilité réduite, ainsi que les deux grands projets Arc Express et le prolongement d'Eole, soient réalisés au plus vite, comme l'Etat s'y est engagé.
- Le Conseil du STIF rappelle son attachement au service public de transport et la nécessité de conforter ses entreprises au moment où elles sont confrontées à la menace rampante de privatisation.
- Le Conseil mandate une commission d'experts indépendants afin d'auditer les comptes de la RATP, en particulier le poste des infrastructures inscrites à son bilan, et évaluer, selon différentes méthodes en usage, la valeur des biens patrimoniaux concernés.
- Le Conseil mandate la directrice générale du STIF pour engager, le cas échéant, tout recours juridique contre les dispositions qui seraient contraires aux principes constitutionnels de libre administration et d'autonomie financière des collectivités territoriales.

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

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end, positioned above the printed name.

Jean-Paul HUCHON



Délibération n°2009/0910

Séance du 7 octobre 2009

**CONVENTION DE PARTENARIAT ENTRE LE STIF ET L'ECOLE DES
PONTS PARIS/TECH POUR LA CREATION D'UNE CHAIRE**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le rapport n° 2009/0910 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 2 octobre 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : la convention de partenariat entre le STIF et l'Ecole des Ponts Paris Tech relative à la création d'une chaire « Socio-Economie et Modélisation des Transports Collectifs Urbains de Voyageurs » jointe en annexe de la présente délibération est approuvée.

ARTICLE 2 : la directrice générale est autorisée à signer la convention de partenariat visée à l'article 1.

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

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


Jean-Paul HUCHON

CONVENTION DE PARTENARIAT

CHAIRE SOCIO-ECONOMIE ET MODELISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS DE VOYAGEURS

ECOLE DES PONTS PARISTECH EN ASSOCIATION AVEC LE STIF

Entre, d'une part :

L'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Etablissement Public à caractère scientifique, culturel et professionnel, sise 6-8 Avenue Blaise Pascal, Champs sur Marne, 774555 Marne la Vallée, représentée par Monsieur Philippe COURTIER en qualité de directeur, dûment habilité pour ce faire, désignée dans les présentes par « Ecole des Ponts ParisTech » ou « Ecole »,

Et, d'autre part :

Le Syndicat des Transports d'Ile de France, ci-après dénommé le STIF, Etablissement public... représenté par sa directrice générale, en vertu de la délibération 20060217 du 15 mars 2006.

Dans la présente convention, les signataires sont collectivement désignés « Parties » et individuellement « Partie ».

PREAMBULE

Le STIF, Syndicat des Transports d'Ile de France, est l'autorité organisatrice des transports publics en Région Ile de France. Il veille au fonctionnement durable du système de transport public au service de la population résidante et de l'ensemble des usagers, à la qualité de service, à la limitation des impacts sur l'environnement, et bien sûr au financement du système.

Le STIF planifie le développement du système, en prospectant des évolutions potentielles sous la forme de « scénarios d'offre de transport » qui concernent des projets d'infrastructures, des aménagements des dessertes (en stations, en missions reliant des stations et en horaires des missions), des dispositions tarifaires, ou des services annexes (information, stationnement). Pour identifier les avantages et les inconvénients d'un scénario d'offre, pour en évaluer les coûts et les bénéfices, le STIF simule les effets du scénario sur la demande de déplacement – elle-même soumise à certaines hypothèses d'évolution, au moyen d'un modèle de trafic appelé ANTONIN 2 qu'il a fait développer et dont il est le propriétaire. La simulation détermine les modes et les itinéraires que les voyageurs utiliseraient dans leurs déplacements en tenant compte de l'état de l'offre. La qualité du modèle, son réalisme et son degré de précision, sont cruciaux pour la qualité des prévisions de trafic et pour l'évaluation financière et économique des coûts et des avantages.

L'Ecole des Ponts ParisTech est l'établissement gestionnaire du LVMT, Laboratoire Ville Mobilité Transport, qui est une unité de recherche commune à l'Ecole des Ponts ParisTech, à l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (Inrets) et à l'Université Paris-Est à Marne la Vallée. Au sein du laboratoire, l'équipe de recherche Modélisation-Economie développe des

modèles de transport et d'usage du sol, ainsi que des méthodes d'évaluation économique applicables à ces domaines.

Concernant les transports collectifs et la mobilité afférente, le LVMT a développé : une analyse systémique de la qualité de service ; des analyses physiques de la congestion ; des modèles d'affectation du trafic (problèmes mathématiques et algorithmes informatiques) poussés jusqu'à la simulation numérique sur le réseau francilien (dans une application en partenariat avec la RATP). Le Dossier Recherche n°23 de l'Ecole des Ponts ParisTech, donne un aperçu de ces développements.

Le STIF et le LVMT partagent des intérêts forts sur **la modélisation et l'analyse économique de la mobilité des voyageurs en milieu urbain**, au plan des méthodes et des applications pour le STIF, au plan théorique du développement des connaissances pour le LVMT.

Ces intérêts sont partagés sur le long terme. Un outil de simulation comme ANTONIN 2 ou homologue est développé par générations successives dont chacune dure près de dix ans. Il est alimenté en information par des recueils systématiques de données, certaines quasiment en temps réel mais d'autres recueillies avec une fréquence faible : l'enquête globale de transport de voyageurs est réalisée auprès des ménages franciliens avec une cadence de huit ans. Les agents qui interviennent sur les sujets techniques mentionnés, que ce soit au STIF ou au LVMT, restent en fonction pendant des durées comparables, donc dans un long terme qui représente l'échelle de temps nécessaire à la maturation de l'expertise.

CECI ETANT EXPOSÉ, IL A ÉTÉ CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 : OBJET

1.1 Création de la Chaire

Les Parties conviennent de créer une chaire de recherche et de diffusion des connaissances, ci-après désignée « la Chaire ». Elle est mise en œuvre par l'Ecole des Ponts ParisTech pour le compte des deux parties.

Les Parties décident que la Chaire portera le nom de :

**Chaire SOCIO-ECONOMIE ET MODELISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS DE
VOYAGEURS
Ecole des Ponts ParisTech en association avec le STIF**

Il est précisé que l'expression « Transports Collectifs Urbains » désigne ici l'ensemble des transports collectifs de niveau urbain, suburbain ou régional.

Les travaux relatifs à cette chaire seront effectués dans un esprit scientifique de développement des connaissances. Ils seront constamment orientés vers l'aide à la décision, dans le domaine appliqué de la planification et de la gestion d'un système de transport collectif de voyageurs en milieu urbain.

1.2 Objectif de la Chaire

L'objectif général de la chaire est de contribuer à la capitalisation, au développement, à l'implémentation et à la diffusion des connaissances scientifiques concernant le transport collectif de voyageurs en milieu urbain. Sont tout particulièrement visés : la formation de la qualité de

service telle que perçue par l'utilisateur ; la formation des trafics et les phénomènes de congestion ; les choix de déplacement ; les relations entre l'offre et la demande de transport.

Les connaissances relatives à ces sujets sont intégrées notamment dans des modèles de simulation des déplacements. Le modèle ANTONIN 2 du STIF est un cadre prioritaire pour implémenter des connaissances renouvelées. Comme ce modèle sert à évaluer les coûts et les avantages socio-économiques des grands projets d'investissement en transport collectif, la chaire s'intéressera aussi à la méthodologie d'évaluation socio-économique d'un projet.

ARTICLE 2 : ENTREE EN VIGUEUR ET DURÉE

La présente convention entre en vigueur à sa notification par le STIF par lettre avec accusé de réception. Elle est conclue pour une durée de dix ans à compter de sa notification.

Les Parties conviennent également de se rencontrer au moins un an avant l'échéance des dix ans, pour examiner les suites de la coopération.

ARTICLE 3 : MODALITÉS DE GOUVERNANCE DE LA CHAIRE

Les activités de la Chaire sont dirigées par un responsable scientifique, chercheur senior du LVMT. Le responsable initial de la Chaire est Monsieur Fabien LEURENT, professeur à l'Ecole des Ponts ParisTech.

Pour assurer le suivi d'exécution de la présente convention, sont créés un Comité d'Orientation et d'Evaluation, ainsi qu'un Comité de Pilotage réunissant les Parties. Leur organisation et leurs missions respectives sont les suivantes :

3.1 Comité d'Orientation et d'Evaluation

Le Comité d'Orientation et d'Evaluation est composé de représentants des deux Parties, dans la limite de deux membres par Partie. Ce comité compte également au maximum trois personnalités extérieures qualifiées nommées d'un commun accord par les Parties.

Le président du Comité d'Orientation et d'Evaluation est nommé par le directeur de l'Ecole après consultation du STIF et avis conforme de ce dernier.

Le responsable de la Chaire assiste aux réunions du Comité d'Orientation et d'Evaluation avec voix consultative.

Chacune des Parties est libre de remplacer ses représentants à tout moment, sous réserve d'en informer préalablement par écrit (par lettre simple, fax, courriel, etc.) le président du Comité.

Les personnalités extérieures sont nommées pour la durée de la présente convention.

En cas de vacance pour quelque raison que ce soit, il devra être pourvu au remplacement de la personnalité qualifiée sortante pour la durée des fonctions restant à courir de son prédécesseur, dans les mêmes conditions que celles définies pour sa nomination.

En cas d'absences répétées sans motif valable, les personnalités extérieures qualifiées pourront être déclarées démissionnaires d'office par décision unanime des Parties.

Les membres du Comité peuvent, le cas échéant, être accompagnés par des experts de leur choix, étant précisé que ces derniers assisteront aux délibérations avec voix consultative.

Le Comité d'Orientation et d'Evaluation se réunit au moins une fois par an, au cours du quatrième trimestre de chaque année, sur convocation de son président et/ou à la demande de l'un de ses membres. La convocation est adressée par tout moyen (lettre, fax, courriel etc.).

Le Comité d'Orientation et d'Evaluation est convoqué au moins 15 jours avant la date présumée, sauf accord unanime de ses membres, sur envoi d'un ordre du jour assorti de tout document nécessaire aux délibérations.

Les décisions sont prises à l'unanimité des membres présents. Le comité ne peut valablement délibérer que si au moins un représentant du STIF et un représentant de l'Ecole sont présents.

Le Comité d'Orientation et d'Evaluation a notamment pour missions :

- la supervision et le contrôle de l'activité de la Chaire notamment au vu de la présente convention,
- l'approbation du budget annuel présenté par le Comité de Pilotage,
- l'examen de l'affectation des sommes allouées dans le cadre du budget annuel,
- l'examen du rapport d'activité présenté annuellement par le Comité de Pilotage.

Les comptes-rendus de réunion du Comité d'Orientation et d'Evaluation sont établis par le responsable de la Chaire et approuvés par les membres - si nécessaire par vote électronique. Signés par le président, ils sont déposés au siège de ParisTech.

Les fonctions de membres du Comité ne sont pas rémunérées. Les frais éventuellement engagés par les personnalités extérieures sont remboursés par l'Ecole des Ponts ParisTech, sur justificatifs dans le cadre des règlements en vigueur.

Le secrétariat du Comité d'Orientation et d'Evaluation est assuré par l'Ecole des Ponts ParisTech.

3.2 Comité de Pilotage

Le Comité de Pilotage est composé des deux membres suivants :

- ⇒ le responsable de la Chaire, pour l'Ecole des Ponts ParisTech,
- ⇒ un représentant du STIF désigné par son directeur général.

Chaque partenaire est libre de remplacer l'un de ses représentants à tout moment, sous réserve d'en informer préalablement les autres Parties par écrit (lettre simple, fax, courriel etc.).

La présidence du Comité de Pilotage est assurée par le responsable de la Chaire.

Les représentants de chacune des Parties peuvent, le cas échéant, être accompagnés par des experts de leur choix, étant précisé que ces derniers assisteront aux délibérations avec voix consultative.

Le Comité de Pilotage se réunit au moins deux fois par an (si nécessaire par mode téléphonique) sur convocation de son Président et/ou à la demande de l'une des Parties. La convocation est adressée par tout moyen (lettre, fax, courriel etc.). Le Comité de Pilotage est convoqué au moins 8 jours avant la date fixée, sauf accord unanime des Parties, sur envoi d'un ordre du jour assorti de tout document nécessaire aux délibérations.

Le Comité de Pilotage ne peut valablement délibérer que si ses deux membres sont présents.

Seules des propositions inscrites à l'ordre du jour peuvent faire l'objet d'un vote.

Les décisions sont prises à l'unanimité.

Le Comité de Pilotage a notamment pour mission :

- la définition et le suivi des thématiques de recherche, des programmes d'enseignement et des activités conduites dans le cadre de la Chaire. La Chaire conduit ses différentes activités d'enseignement et de recherche sous forme de projets en retraçant les responsabilités et les moyens associés ;
- l'étude de tout document et rapports établis dans le cadre de la Chaire ;
- l'élaboration des actions menées dans le cadre de la Chaire, tels que l'organisation de colloques ou de missions d'information, les stages, l'attribution de bourses d'excellence etc. ;
- la valorisation de la recherche effectuée dans le cadre de la Chaire ;
- la définition d'une politique en termes de communication (communiqués en lien avec la Chaire, site web, etc.) ;
- l'élaboration du budget qu'il soumettra au Comité d'Orientation et d'Evaluation.;
- l'établissement, sur proposition de son président, d'un rapport d'activité annuel incluant le compte-rendu d'exécution du budget, qu'il soumettra au Comité d'Orientation et d'Evaluation.

Les comptes-rendus de réunion du Comité de Pilotage sont établis et conservés par le responsable de la Chaire. Les comptes-rendus sont signés par le président et soumis à l'approbation du Comité de Pilotage à l'occasion de sa session suivante.

En cas de décision non unanime, ou d'absence de décision sur l'un des points inscrits à l'ordre du jour, mention en est faite au compte-rendu, en précisant les motifs et les positions de chaque membre du comité.

Outre le suivi prévu à travers le comité d'orientation et d'évaluation et le comité de Pilotage, des échanges réguliers pourront être organisés à la demande de l'une des Parties.

Ces échanges pourront prendre la forme d'une participation des parties à différents travaux de recherche, séminaires et cours de la Chaire ou plus généralement, toute autre forme proposée par les comités précités.

Le secrétariat du Comité de Pilotage est assuré par l'Ecole.

ARTICLE 4 : ACTIVITES DE LA CHAIRE

Les activités de la Chaire s'organiseront sur trois plans : recherche, formation et communication internationale, conformément au programme cadre joint en annexe.

Sur le plan de la recherche, celle-ci sera organisée en projets. Les thèmes de recherche spécifiques, en liaison avec la thématique proposée seront lancés à l'initiative du responsable de la Chaire après validation par le comité de pilotage, en s'inspirant des thèmes généraux décrits dans le programme cadre en annexe.

Sur le plan de la formation, l'accent sera mis sur le recrutement ou l'invitation d'enseignants de haut niveau, sur des cycles de visite de lieux innovants, et sur le renforcement des moyens des écoles pour la pédagogie. L'activité d'enseignement de la Chaire s'appuiera sur des cours et enseignements d'approfondissement existants, sur des cours spécifiques dans le cadre de la formation initiale et de la formation continue, et sur le développement de stages d'étudiants portant sur la thématique de la Chaire. Elle fera intervenir des enseignants et chercheurs des Écoles, des agents du STIF, et des experts internationaux.

Sur le plan de la communication internationale, la Chaire s'attachera à la veille internationale : tant la veille technique sur les systèmes de transport collectif urbain de voyageurs en termes de structure, de fonctionnement et de performance ; que la veille scientifique sur le développement international des connaissances. Ceci passe par la participation au titre de la Chaire à des conférences internationales, l'organisation de colloques ciblés, l'invitation de spécialistes étrangers académiques ou professionnels, l'organisation de missions d'information ou de stages à l'étranger, l'échange d'étudiants sur des programmes diplômants ou non, et la mise en place d'une politique de publications faisant référence à la Chaire.

ARTICLE 5 : MODALITES FINANCIERES

5.1 Versement

Pendant la durée de la convention, le STIF verse à l'École une subvention affectée au fonctionnement de la Chaire d'un montant maximum de 250 000 € TTC (deux cent cinquante mille euros toutes taxes comprises), pour contribuer aux activités de la Chaire. Ce montant n'est pas actualisable.

Le montant annuel de la subvention pour l'année n sera fixé sur la base d'un projet de budget annuel validé par le Comité d'Orientation et d'Évaluation qui se sera réuni au cours du quatrième trimestre de l'année n-1, sans pouvoir être inférieur à 150 000 € TTC (cent cinquante mille euros toutes taxes comprises). Ce budget prendra notamment en compte les prévisions de besoins en fonction des moyens humains et matériel qui seront nécessaires à son fonctionnement annuel.

| Une estimation du budget annuel [pour l'année 2010](#) détaillé par poste de dépense est annexée à la présente convention.

Le projet de budget annuel sera établi par le comité de pilotage, sur proposition du responsable de la Chaire.

Le montant convenu annuellement sera versé par le STIF sur le compte de l'Ecole des Ponts ParisTech.

Les versements au titre de l'année n auront lieu :

- à hauteur de 50%, au mois de janvier de l'année n à compter de l'année 2010 par virement à la domiciliation indiquée en annexe, sur appel de fonds et présentation du compte rendu du comité de pilotage, validé par les deux parties, incluant le vote du budget annuel, sur seul appel de fond dans le cas de l'année 2010 ;
- à hauteur du solde, à la fin du sixième mois de l'année n, sur appel de fonds et sur présentation par l'Ecole de la copie du budget certifiée par le directeur du LVMT, des comptes et du bilan de l'exercice écoulé. En amont de ce deuxième acompte, le STIF et l'Ecole examineront ces documents, dans le cadre du Comité d'Orientation et d'Evaluation : s'il s'avère que la subvention versée au titre de l'année n-1 n'a pas été totalement utilisée au financement des dépenses objet de cette présente convention, la subvention de l'année n sera alors déduite du reliquat non mandaté. Le montant définitif éventuellement ainsi corrigé sera notifié par courrier.

5.2 Rôle de l'Ecole des Ponts ParisTech

L'Ecole des Ponts ParisTech transmettra au STIF, par retour de courrier, un reçu dûment signé, indiquant notamment les coordonnées complètes du donateur et du bénéficiaire, la somme versée et la date de versement de celle-ci, ainsi que le mode de versement.

L'Ecole des Ponts ParisTech répartira les fonds versés par le STIF entre les différents postes de dépenses.

L'Ecole imputera à la Chaire les frais de gestion qui lui seront directement liés, dans la limite de 5% des versements.

5.3 Utilisation des fonds

La totalité des fonds versés par le STIF sera affectée aux activités relevant de la Chaire (y compris à sa gestion spécifique), ce qui exclut expressément le financement de tout autre poste de dépense de l'Ecole.

L'Ecole des Ponts ParisTech s'engage à remettre, une fois par an au responsable de la Chaire, le décompte des dépenses qui auront été effectuées pour l'exécution de la présente convention.

Le comité de pilotage établira annuellement un compte-rendu d'exécution du budget, sur proposition du responsable de la Chaire. Ce compte-rendu fera apparaître les grandes lignes d'utilisation des fonds, selon des postes par catégorie de dépenses. Les postes comprendront : les emplois affectés à la recherche, les actions de formation, les missions de veille et communication scientifique, les éventuelles sous-traitances pour des tâches spécifiques, etc.

ARTICLE 6 : MOYENS A ENGAGER

Le soutien financier du STIF doit permettre le renforcement quantitatif et qualitatif des moyens humains engagés par l'École dans la recherche et la formation sur les thèmes de la Chaire. Grâce au soutien du STIF, les moyens engagés annuellement comprendront au minimum, un demi-emploi à temps plein pour un chercheur senior (agent de catégorie A+ dans la fonction publique) et un emploi à temps plein d'un chercheur junior (disposant au minimum du titre de docteur).

Ces moyens seront engagés dans les activités de la Chaire selon les critères d'excellence académique que promeut l'École. Au moins un article scientifique sera élaboré annuellement par le chercheur senior et soumis pour publication à une revue scientifique internationale classée en rang A par l'Agence d'Evaluation de la Recherche et de l'Enseignement Supérieur (AERES).

ARTICLE 7 : DROITS CONCÉDÉS

7.1 Les Parties s'accordent mutuellement le droit de mentionner et de reproduire leur nom, raison sociale, et leurs marques respectives désignées ci-après, aux seules fins d'exécution de la présente convention :

- Ecole des Ponts ParisTech
- Le logo Ecole des Ponts ParisTech
- Le STIF
- [Le nom "STIF"]
- [le logo "STIF"]

7.2 Dans l'hypothèse où les travaux de la Chaire tant en ce qui concerne la recherche que la formation donneraient lieu à des publications quelles qu'elles soient (rapports, ouvrages, compte-rendus publiés ou non, etc.), et quel que soit leur support, l'École s'engage à les communiquer au STIF 15 jours au moins, avant leur publication.

Dans tous les cas, ces documents devront comporter la mention « **Chaire SOCIO-ECONOMIE ET MODELISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS DE VOYAGEURS** »

Le STIF pourra choisir, à sa seule discrétion, de faire figurer sa marque ou son logo, sur la jaquette, la couverture ou les documents d'informations concernant ces rapports, ouvrages, compte rendus, etc.

ARTICLE 8 : PROPRIETE ET UTILISATION DES DONNEES

8.1 Résultats des travaux de recherche de la Chaire

Il est entendu entre les Parties que le STIF pourra avoir accès aux connaissances issues de la présente convention, à la documentation afférente, aux logiciels développés et à leurs codes sources etc. Ce droit d'accès inclut la possibilité pour le STIF de modifier ou faire modifier les logiciels développés et de concéder ces connaissances à partenaires. Ces connaissances restent la propriété de l'École des Ponts ParisTech.

8.2 Mise à disposition du modèle de trafic ANTONIN 2 DU STIF

Le STIF s'engage à mettre à disposition de l'Ecole son modèle de trafic ANTONIN 2 pour la durée de la convention. L'Ecole s'engage à n'utiliser ce modèle que dans le cadre des travaux de la chaire et à détruire l'ensemble des données et programme à échéance de cette convention.

Dans l'optique de finir des recherches en cours au terme de la convention, le comité de pilotage pourra décider la libre utilisation du modèle à l'Ecole pour une activité et une durée qui seront alors déterminées par ce même comité.

L'Ecole s'interdit toute communication ou cession à des tiers, totale ou partielle, à titre gracieux ou onéreux, des éléments constitutifs du modèle ANTONIN 2 énumérés ci-après.

La responsabilité du STIF ne pourra en aucun cas être engagée sur l'utilisation qui sera faite du modèle ANTONIN 2 par l'Ecole dans le cadre des activités de la chaire.

En particulier, le STIF ne pourra pas être tenu pour responsable des conséquences éventuelles des erreurs ou imprécisions qui pourraient résulter de l'utilisation du modèle ANTONIN 2 par l'Ecole.

Le terme ANTONIN 2 désigne les éléments ci-après :

- a) Les bases de données concernant :
 - Les réseaux de voirie
 - Les réseaux de transports collectifs
 - Les caractéristiques démographiques et socio-économiques des zones

- b) des modèles et processus :
 - Processus d'échantillonnage synthétique et facteurs d'expansion
 - Modèle désagrégé de possession d'un abonnement de transports collectifs
 - Modèle désagrégé pour la distribution du permis de conduire et la motorisation
 - Modèle désagrégé de fréquence de déplacement
 - Processus de calcul des niveaux de service
 - Modèle désagrégé de choix du mode et de la destination
 - Processus de répartition par période de la journée
 - Processus d'application de la méthode du pivot
 - Processus d'affectation TC (Transports en Commun)
 - Processus d'affectation VP (Voiture Particulière)

Les modèles et processus sont constitués :

- de programmes informatiques fonctionnant sous WINDOWS en langage Borland Pascal
- de programmes informatiques fonctionnant sous CUBE Voyager
- d'ensembles de coefficients ou paramètres estimés à partir d'analyses statistiques

c) la documentation et les rapports correspondants

Il est entendu que le terme ANTONIN 2 désigne exclusivement ces éléments. Tout nouveau module créé dans le cadre de la chaire se verra attribué un nom **par le STIF**. Ce module ne pourra donc pas être désigné par l'appellation ANTONIN 2 dans les publications.

L'Ecole aura accès aux codes sources des différents logiciels.

Droit de propriété

Le STIF déclare qu'il est bien titulaire de l'ensemble des droits permettant de concéder à l'Ecole des Ponts ParisTech les droits d'utilisation du modèle de prévision ANTONIN 2 décrits dans la présente convention

Le STIF reste entièrement propriétaire des données numériques et des outils informatiques fournis, conformément aux dispositions L122-6 et suivant et L341-1 et suivant du code de la propriété intellectuelle.

ARTICLE 9 : COMMUNICATION D'INFORMATIONS ENTRE LES PARTIES – CONFIDENTIALITÉ

9.1 Confidentialité de la présente convention

Les Parties s'autorisent mutuellement à mentionner l'existence de la présente convention au public. Toutefois, elles s'interdisent d'en divulguer aux tiers les conditions et modalités, notamment financières.

Aucun original, ni aucune copie de la présente convention, en totalité ou par extraits, ne doit être communiqué à des tiers.

Les Parties s'engagent à ne communiquer la présente convention, par extrait ou en totalité qu'à ceux des membres de leur personnel permanent qui devront nécessairement en avoir connaissance dans le cadre de leurs fonctions.

Toutefois, il est précisé que les services et organismes de contrôle des comptes internes et externes, autorités de tutelle et autres tiers habilités aux termes d'une loi ou d'un règlement, ne sont pas concernés par cette interdiction.

9.2 Obligation de confidentialité :

Au sens de la présente convention, sont considérées comme confidentielles, toutes les informations, orales ou écrites, transmises par les Parties sous forme de données, de documents, ou toute autre forme, dont chacune des Parties a ou aurait connaissance à l'occasion de l'exécution de la présente convention.

Au sens de la présente convention, ne sont pas considérées comme confidentielles :

- les informations transmises par l'une ou l'autre des Parties tombées dans le domaine public au moment de leur communication ou celles qui seraient dans le domaine public postérieurement à leur communication sous réserve, dans ce cas, que ce ne soit pas le résultat d'une violation d'une obligation de confidentialité ;
- celles pour lesquelles la Partie qui les reçoit peut prouver qu'elle les connaissait déjà préalablement à leur communication ;
- celles communiquées par ou obtenues d'un tiers par des moyens légitimes.

Chacune des Parties s'engage, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention :

- à tenir pour strictement confidentielles, à ne pas publier, ni divulguer les informations visées au présent article à des tiers, ainsi que celle visées à l'article 8.2 (mise à disposition du modèle ANTONIN 2) [y compris ses filiales ou les entreprises liées à lui par des intérêts financiers], sauf accord préalable écrit de l'autre Partie ;
- à n'utiliser lesdites informations que dans le cadre strictement défini de la présente convention, à l'exception de toute autre utilisation ;

- à ne communiquer lesdites informations qu'aux seules personnes physiques ou morales qui auraient directement besoin de les connaître dans le cadre de l'exécution de la présente convention sous réserve d'informer lesdites personnes du caractère strictement confidentiel desdites informations et de l'obtention par elles d'un engagement au respect de la présente confidentialité.

Chacune des Parties se porte fort du respect de la présente obligation de confidentialité par ses propres salariés, intervenants, sous-traitants et ayants droit.

Chaque Partie ne sera dégagée de la présente obligation de confidentialité qu'au terme d'une période de cinq années, suivant le terme de la présente convention.

Chaque Partie est informée que le non-respect des obligations prévues au présent article engagera personnellement sa responsabilité. Le STIF se réserve la possibilité de résilier le présent contrat et par conséquent de cesser les versements dans l'hypothèse d'une telle violation, sans préjudice de toute action en dommages et intérêts consécutive.

9.3 Chaque Partie s'engage à informer préalablement l'autre Partie au cas où elle désirerait effectuer des publications, conférences ou colloques sur les connaissances issues de la présente convention, et au cas où elle désirerait en faire part à des tiers. Chaque Partie, dans ses publications et/ou conférences éventuelles, s'engage à faire mention de la collaboration des Parties.

9.4 Chaque Partie s'engage à informer l'autre Partie des éléments susceptibles d'influencer le bon déroulement du partenariat.

ARTICLE 10 : RESPONSABILITE

Dans la réalisation des activités relatives à la Chaire, l'Ecole et ses intervenants (enseignants, chercheurs, etc.) sont uniquement contraints par les engagements de la présente convention et les thèmes d'activité indiqués dans le programme-cadre en annexe. Au plan intellectuel et scientifique, ils jouissent d'une totale indépendance, notamment en ce qui concerne l'enseignement, la recherche, les travaux, les publications et plus généralement toutes les communications d'informations faites au public à quelque titre ou sous quelque forme que ce soit. C'est pourquoi la responsabilité du STIF ne pourra en aucun cas être recherchée au titre des activités de l'Ecole dans le cadre de la Chaire.

Si toutefois des poursuites étaient intentées à l'encontre du STIF à ce titre, l'Ecole s'engage par avance à communiquer au STIF les éléments dont elle dispose en vue d'assurer sa défense, à titre amiable ou judiciaire. Le STIF disposera de la faculté d'appeler l'Ecole, qu'il s'agisse d'une action judiciaire ou d'une revendication amiable.

Dans ce même cas, L'Ecole s'engage à apporter au STIF son soutien technique. De même, l'Ecole s'engage à étudier la possibilité d'une prise en charge commune des sommes dépensées à l'occasion de ces éventuelles actions et/ou revendications, qu'il s'agisse des dépenses de conseil ou d'avocats, ou des éventuelles condamnations judiciaires ou sommes versées au titre d'une transaction amiable.

ARTICLE 11 : RESILIATION

La présente convention peut être résiliée de plein droit par l'une des Parties en cas d'inexécution par la ou les autres, d'une ou plusieurs des obligations contenues dans ses diverses clauses. Cette résiliation ne devient effective que deux mois après l'envoi par la Partie qui souhaite se retirer d'une lettre recommandée avec accusé de réception exposant ses motifs, à moins que dans ce délai la Partie défaillante n'ait satisfait à ses obligations ou n'ait apporté la preuve d'un empêchement consécutif à un cas de force majeure. L'exercice de cette faculté de résiliation ne dispense pas la Partie défaillante de remplir les obligations contractées jusqu'à la date de prise d'effet de la résiliation et ce, sous réserve des dommages éventuellement subis par la Partie plaignante, du fait de la résiliation anticipée de la convention.

Chacune des Parties pourra résilier la présente convention de plein droit en cas de faute grave de l'autre Partie, immédiatement et sans délai. La Partie lésée notifie à l'autre sa résiliation par lettre recommandée avec accusé de réception. Cette résiliation n'ouvre pas droit à une quelconque indemnisation.

De même, la convention sera résiliée de plein droit dans l'hypothèse où la Chaire viendrait à ne pas être créée pour quelque raison que ce soit dans un délai d'un an à compter de la date de signature des présentes, viendrait à cesser pendant la durée de la présente convention ou si les principes généraux qui la définissent venaient à être remis en cause pour quelque raison que ce soit. Dans un tel cas les sommes versées par le STIF et non déjà utilisées lui seront remboursées sans délai.

ARTICLE 12 : CESSION DE LA CONVENTION

La présente convention, de même que les droits et obligations y afférents, ne peuvent être cédés, concédés, délégués, transférés de quelque manière que ce soit, en tout ou en partie par les Parties, sans l'accord écrit, préalable et unanime de l'autre Partie.

ARTICLE 13 : INTERPRÉTATION

Toutes les clauses et conditions de la présente convention y compris l'exposé préalable et les annexes qui en font partie intégrante sont de rigueur. Chacune d'elles est une condition déterminante de la présente convention sans laquelle les Parties n'auraient pas contracté, sous réserve des stipulations ci-après relatives à la validité.

En cas de difficulté d'interprétation entre l'un quelconque des titres figurant en tête des clauses, et l'une quelconque des clauses, les titres seront déclarés inexistantes.

La présente convention, y compris l'exposé préalable et les annexes, traduit l'ensemble des engagements pris par les Parties contractantes dans le cadre de son objet. Il annule et remplace tous accords écrits et verbaux, remis ou échangés entre les Parties, antérieurement à sa signature.

Toute modification de l'une quelconque des clauses ou conditions devra être constatée par écrit signé par les personnes dûment habilitées par chaque Partie contractante, et constituant un avenant aux présentes.

ARTICLE 14 : VALIDITÉ

Au cas où l'une quelconque des clauses de la présente convention serait déclarée nulle ou inapplicable par la juridiction compétente et ce par une décision définitive, cette clause sera supprimée sans qu'il en résulte la nullité de l'ensemble du contrat dont toutes les clauses demeureront pleinement en vigueur.

Toutefois, dans le cas où la nullité ou l'inapplicabilité d'une clause de la présente convention affecterait gravement l'équilibre juridique et/ou économique de ce dernier, les Parties conviennent de se rencontrer afin de substituer à ladite clause, une clause valide qui lui soit aussi proche que possible tant sur le plan juridique qu'économique.

Si à un quelconque moment, il apparaît que l'une quelconque des clauses et conditions stipulées aux présentes va à l'encontre des dispositions d'un traité, d'une loi, une réglementation, nationale ou internationale, les Parties s'engagent à ne pas résilier la présente convention et à y apporter, dans le respect de son économie, toutes les modifications nécessaires pour la mettre en harmonie avec ces dispositions sans qu'aucune indemnité ne puisse être réclamée à ce titre de part ni d'autre.

ARTICLE 15 : RENONCIATION

Toute renonciation, quelle qu'en soit la durée, à invoquer l'existence ou la violation totale ou partielle d'une quelconque des clauses de la présente convention ne peut constituer une modification, une suppression de ladite clause ou, une renonciation à invoquer les violations antérieures, concomitantes ou postérieures de la même ou d'autres clauses. Une telle renonciation n'aura d'effet que si elle est exprimée par écrit signé par la personne dûment habilitée à cet effet.

ARTICLE 16 : ÉLECTION DE DOMICILE

Pour l'exécution des présentes, les Parties font élection de domicile en leur siège respectif. Tout changement de domicile par l'une des Parties ne sera opposable à l'autre qu'à l'expiration d'un délai de quinze jours à compter de la réception de la notification qui en aura été faite par lettre recommandée avec accusé de réception.

ARTICLE 17 : INDÉPENDANCE DES PARTIES

Les Parties contractantes ne pourront en aucun cas être considérées comme associées d'une entité commune par l'effet de la présente convention.

ARTICLE 18 : LOI APPLICABLE - ATTRIBUTION DE JURIDICTION

La présente convention est régie et interprétée conformément à la loi française.

Les parties sont convenues de se rapprocher en cas de désaccord. Elles rechercheront une solution à leurs éventuels litiges par voie amiable.

En cas d'échec d'une telle procédure de conciliation amiable, le différend sera définitivement tranché par la juridiction compétente.

Fait à Paris, le ***
En deux exemplaires originaux

STIF

Ecole Nationale des Ponts et Chaussées

ANNEXE 1, TECHNIQUE

PROGRAMME CADRE RECHERCHE ET FORMATION

Les activités de la Chaire « Socio-économie et modélisation des transports collectifs urbains de voyageurs » se répartissent en quatre familles, quatre processus :

1. capitalisation de savoir technique,
2. développement de connaissance scientifique,
3. activité de formation,
4. valorisation internationale.

La présente annexe technique esquisse le contenu de chaque processus d'activité. Certaines tâches sont mentionnées car déjà programmées pour les deux premières années d'activité. L'ensemble des tâches seront précisées progressivement par le Comité de Pilotage, inspiré par le Comité d'Orientation et d'Evaluation.

Capitalisation de savoir technique

Il s'agit de présenter clairement et de manière externe, les connaissances qui interviennent dans les simulations réalisées avec ANTONIN-2 et les études d'évaluation socio-économique.

Le Lvmt décrira ces éléments sous une forme structurée, en les situant par rapport à l'état de la pratique et à l'état de la recherche au plan international. La présentation comprendra une discussion critique et des recommandations.

Les livrables seront deux documents destinés à formaliser les connaissances : ces documents seront évolutifs tout au long du partenariat entre le Stif et le Lvmt.

Les deux tâches de capitalisation concernent l'une le modèle de simulation et l'autre les bases d'information.

Capitalisation du modèle de simulation

Document d'analyse comprenant un chapitre par modèle-composant dans la structure d'ANTONIN, et :

- un chapitre « structure d'ensemble »,
- un chapitre « intendance informatique ».

Eléments de planning

- En 2010, organisation en chapitres. Par chapitre, collecte d'informations et présentation synthétique.
- En 2011, ajout par chapitre d'une discussion critique.

Capitalisation des informations relatives à la demande, à l'usage et à l'offre

Document d'analyse comprenant un chapitre par source d'information / base de données :

- Données de trafic de véhicules : comptages, temps de parcours.
- Données de trafic de voyageurs : comptages, enquêtes aux relations origine-destination.
- Enquête Billetterie automatique.

- Enquête de fréquentation commerciale (pour tarification).
- Un chapitre par Enquête comportementale, de type Enquête de préférences déclarées,
- Enquêtes ménages : Enquête Globale Transport, Enquête National Transport, Recensement Général de la Population.
- Un chapitre « structure d'ensemble »
- Un chapitre « intendance informatique ».

Par source d'information, on décrira la méthodologie en termes de :

- méta-données,
- méthode de renseignement, protocole d'administration de l'enquête,
- qualification statistique des données.

Eléments de planning

- En 2010, organisation en chapitres. Par chapitre, collecte d'informations et présentation synthétique.
- En 2011, ajout par chapitre d'une discussion critique.
-

Thèmes de recherche

Cinq thèmes sont à aborder :

- (1) la qualité de service et les choix de déplacement (au niveau du choix d'itinéraire et du choix modal à court terme, par déplacement) ;
- (2) les conditions et les choix de mobilité (en amont du choix modal à court terme, par individu) ;
- (3) la simulation informatique efficace des déplacements sur un réseau plurimodal et de la mobilité dans un territoire ;
- (4) le calibrage d'une telle simulation sur des données observées ;
- (5) les coûts d'usage et de production, les externalités et la tarification.

Qualité de service et choix de déplacement

Pour un voyageur en milieu urbain, la qualité de service intègre : la disponibilité des moyens de transport, dans l'espace et dans le temps ; la fiabilité et l'information ; le confort dans les différentes phases du déplacement, pour les sections marchées comme pour les sections roulées, avec dans ce cas le confort spécifique dans le véhicule.

D'autres aspects de confort ou de commodité relèvent d'une modélisation plus fine des conditions physiologiques et psychologiques, et sortent de notre problématique.

La qualité de service conditionne le coût généralisé d'une option de déplacement, telle qu'un itinéraire via un réseau de TC (transport collectif) : le temps passé dans chaque phase de déplacement, multiplié par un coefficient spécifique de pénibilité, est ajouté au prix pour constituer le coût généralisé. Celui-ci sert de critère pour choisir quel itinéraire suivre sur un réseau d'une origine à une destination ; ou encore, le mode de transport, l'horaire de départ, et même la fréquence du déplacement etc.

Les sujets d'investigation sont :

1. la représentation fine des aspects de la qualité de service, au cours d'un cheminement sur un réseau plurimodal et au niveau d'ensemble d'un déplacement. Cela concerne en particulier la fiabilité, l'information et la congestion. Cette représentation est à décliner par sous-mode de transport, pour caractériser les spécificités de chaque sous-mode ⁽¹⁾ et notamment du tramway par rapport au bus et au métro. On indiquera comment « coder » ⁽²⁾ les caractéristiques d'un sous-mode dans un modèle d'affectation du trafic.
2. La modélisation des phénomènes capacitifs. Il s'agit d'abord d'identifier des ressources à capacité limitée comme le nombre de sièges dans un véhicule de TC, la contenance maximale d'un tel véhicule à un certain plafond d'inconfort, la capacité d'échange aux portes d'un véhicule ou dans un couloir de station... Puis il faut déduire les conséquences en termes de flux et de temps d'attente, dans une logique de file d'attente mais simplifiée pour un régime stationnaire. Ensuite il faut expliciter les effets sur les choix d'options de cheminement, notamment aux points de choix d'itinéraire là où des services concurrents de TC sont disponibles de manière fragmentaire, avec un certain état de congestion. Enfin il faut exprimer l'ensemble des effets de manière intégrée dans un système d'équations mathématiques, qui formalise l'équilibre entre l'offre de transport et la demande de déplacement.
3. L'analyse des conditions de captivité et de flexibilité pour un voyageur client d'un déplacement entre une origine et une destination : quelles caractéristiques excluent tel mode du choix du voyageur ? Quelles circonstances permettent une flexibilité modale, ou une flexibilité temporelle sur le choix d'horaire de départ ?

Eléments de planning

- Sujet 1 : en 2010, traitement qualitatif, en relation avec le Stif pour la conception d'un questionnaire d'enquête et d'un protocole d'enquête (qui interroger, où, choisi comment). En 2011, suivi de l'enquête terrain qui aura été commandée par le Stif à un bureau d'étude spécialisé.
- Sujet 2 : en 2010, inventaire des types d'effets capacitifs, modélisation de la capacité en places assises, de la capacité totale des véhicules et de la capacité en montée-descente des véhicules. En 2011, étude de la capacité des quais en voyageurs, et mise au point d'un simulateur informatique.

Les conditions et les choix de mobilité

Un voyageur réalise des activités établies en des lieux distincts, et pour ce faire il se déplace d'un lieu à un autre à des horaires déterminés dans le planning de ses activités.

Les activités ont un degré d'obligation variable selon le motif : travail ou études, contrainte interpersonnelle telle que l'accompagnement d'un enfant par un adulte, achat ou service, loisir, et retour au domicile. Le voyageur détermine des boucles d'activités et de déplacements, basées en un lieu fixe pour lui, tel que le domicile ou son établissement professionnel. Les contraintes d'ordre spatial, horaire ou interpersonnel, restreignent les boucles possibles. Le voyageur choisit un programme d'activités qui satisfait les contraintes, éventuellement en repoussant celles-ci grâce à des dispositions spécifiques : s'équiper d'une voiture particulière pour réduire le temps de déplacement, ou s'abonner au réseau de transport collectif pour réduire le budget de déplacement,

¹ caractères intrinsèques cf. le manuel américain « Transit Capacity and Quality of Service Manual », et aussi, pour l'usager, perception de l'environnement urbain, soumission aux aléas de circulation, sentiment de sécurité...

² Représentation « codage » du système d'information associé.

Conditions d'arrivée du véhicule ? Qualité de l'attente, selon la fréquence du service et la prédictibilité de la prochaine desserte, selon l'agencement de la station ? Lisibilité de la localisation des stations ?
Quelle modélisation, d'une part dans l'affectation TC, d'autre part dans le choix modal ?

ou reporter dans le temps une activité, ou reporter dans l'espace une activité (par exemple un achat banal peut être réalisé dans divers magasins), et même le choix de son établissement résidentiel.

Les sujets d'investigation sont :

- l'analyse socio-économique des motifs d'activité et de l'organisation des boucles d'activités et de déplacements, sur la base de l'Enquête Globale de Transport de voyageurs en Ile de France (enquête 2009-2010 dès que disponible, et dans l'attente celle de 2001-2002).
- La modélisation économique des boucles comme des options de choix, en explicitant les contraintes sous la forme de coûts confrontés à des budgets et autres marges d'action pour le voyageur. L'objectif est d'introduire un principe microéconomique dans la fonction d'utilité associée à chaque option, en intégrant les éléments de coût (par exemple le coût de stationnement selon le mode de stationnement et la durée de l'activité), alors que dans ANTONIN-2 la fonction d'utilité associée à une option de boucle est avant tout un artifice pragmatique pour formuler des probabilités en fonction de diverses caractéristiques des options, et ne possède guère ou pas de signification économique propre.
- La modélisation de la fréquence des boucles d'activité, par voyageur selon le motif et selon la zone de résidence.
- La modélisation de comment le voyageur adapte ses contraintes, au travers de ses choix à moyen et long terme de destination, de localisation et d'équipement en automobile ou en abonnement de TC.

La sensibilité tarifaire et l'adaptation de la fréquence de déplacement, sont des sujets à coupler avec la problématique 5.

Élément de planning. Thème à démarrer en année 3, 2012.

Simulation efficace des déplacements sur un réseau plurimodal et de la mobilité sur un territoire

Sur un territoire aussi peuplé et équipé en moyens de transport que la région Ile de France, une simulation « réaliste physiquement » dans l'espace et dans le temps et « réaliste socio-économiquement » en termes de contextes de mobilité et de comportement des voyageurs, présente des complexités d'abondance et de sens. Autrement dit, des complexités informatiques et sémantiques.

Les complexités sémantiques font l'objet des deux premières problématiques : la simulation désagrégée pour un voyageur nécessite des calculs importants, afin de simuler des « univers de choix », i.e. des ensembles d'options, pour chacune des décisions à prendre, et de simuler le choix d'une option particulière dans cet univers de choix. La plupart des options sont à caractériser sur le réseau plurimodal de transport : leur recherche et leur spécification sont coûteuses en temps de calcul.

Le coût de calcul est à multiplier par le nombre de voyageurs considérés : donc un facteur de plusieurs millions pour obtenir des résultats d'ensemble.

Enfin, il faut simuler l'interaction entre les conditions d'ensemble notamment les volumes de trafic et les états de congestion, et les conditions désagrégées de mobilité au niveau de chaque voyageur considéré individuellement. Le calcul de cette interaction ajoute un facteur de coût de l'ordre de 50 ou 100 ; c'est le nombre d'itérations nécessaires pour équilibrer l'offre et la demande.

L'enjeu d'investigation est l'efficacité informatique de la simulation. Il y a deux sujets :

- 1) accomplir la recherche et le choix d'option, de manière efficace grâce aux algorithmes les plus performants en complexité théorique et en code d'implémentation.

- 2) Paralléliser autant que possible les calculs, a priori de manière intuitive en répartissant entre un ensemble de processeurs, le traitement d'un ensemble de situations de mobilité, la base de désagrégation étant le voyageur individuel ou le déplacement isolé.

Le travail informatique correspondant devra être compatible avec les logiciels de simulation utilisés par le Stif.

Elément de planning. Thème à démarrer en 2^{ème} semestre d'année 2, 2011, en commençant par les calculs d'affectation sur les réseaux.

Calibrer une simulation sur des données observées

Les résultats d'une simulation peuvent être comparés à des données observées par diverses enquêtes sur le réseau, ou enquêtes réalisées en différé auprès des auteurs des déplacements. Le calibrage de la simulation est un travail d'adaptation progressive des hypothèses numériques et du codage de la représentation, côté simulation, parfois aussi des données, côté observations.

Les méthodologies actuelles de calibrage pour une simulation des déplacements sur un réseau, sont mieux adaptées aux réseaux routiers qu'aux réseaux de TC, car les protocoles de service et les choix de cheminement sont plus simples. Un enjeu fort est d'établir clairement les conséquences des « sophistications TC » pour ces aspects.

Les sujets d'investigation sont :

- au niveau désagrégé d'une situation individuelle de déplacement : établir la fonction de vraisemblance associée à tel ou tel dispositif d'observation sur le réseau, sur la base du modèle économique-probabiliste de choix d'option, et des caractéristiques statistiques du dispositif et du protocole d'observation.
- Au niveau agrégé d'un ensemble de déplacements : établir la fonction de vraisemblance associée à un ensemble d'observations, et concevoir une méthode pour optimiser cette vraisemblance en jouant sur des variables d'action telles que les paramètres de comportement et les volumes de déplacements.

Des tâches liminaires sont nécessaires pour préparer les investigations spécifiques :

- inventorier, et qualifier statistiquement, les sources d'information disponibles. Cf. second projet de capitalisation.
- Elaborer des indicateurs comparatifs entre les résultats d'une simulation et les données observées : à plusieurs niveaux d'agrégation / désagrégation, notamment par période au cours d'une journée simulée, par catégorie de voyageurs, par lieu sur le réseau (par élément nœud, arc, mouvement tournant etc).

Eléments de planning.

- En 2010, début d'une investigation économétrique : élaboration d'un modèle stochastique.
- En 2011, début du calibrage sur des données de préférences révélées.
- En 2012, comparaison entre préférences révélées et préférences déclarées issues de l'enquête sur la perception des attributs de qualité (évoquée pour le thème 1, sujet 1).

Coûts d'usage et de production, externalités et tarification

La problématique des coûts dans un système de transport, est polymorphe et générique : quels coûts sont associés à quelles ressources et à quelles consommations, pour quels acteurs dans quels rôles d'émetteur ou de payeur ou de récepteur, avec quelles contreparties marchandes (le service, pour un acteur-usager) ou quelles autres formes de compensation ? Le circuit économique englobe non seulement des demandeurs-usagers et les producteurs, mais encore la collectivité notamment pour

allouer des ressources aux transports public, ainsi que les acteurs impactés indirectement, hors de l'échange économique de base.

L'approche économique considère les coûts et complémentaiement les utilités, les profits. *Tous les impacts externes ne sont pas négatifs, ou du moins pas négatifs pour l'ensemble des acteurs* : entre autres la fourniture d'accessibilité, la valorisation de l'espace desservi (via la rente foncière) sont a priori positifs... pour ceux qui en bénéficient.

Du côté d'un voyageur, le coût généralisé d'un déplacement recouvre le prix à payer pour le passage, les coûts monétaires des ressources privées utilisées (frais d'amortissement du véhicule, frais de consommables dont énergie), plus l'équivalent monétaire des temps passés, selon l'état d'inconfort. La connaissance statistique des coefficients d'équivalence entre prix et temps passé est un sujet spécifique d'investigation, lié à la mesure empirique et à la problématique du calibrage.

Du côté d'un producteur de transport, de manière analogue aux moyens privés côté voyageur, il faut connaître le coût de production, qui résulte de l'investissement en moyens-ressources et des modalités d'exploitation : les infrastructures, les véhicules, les places de stationnement etc. A ce sujet l'investigation consiste à collecter (évaluer si nécessaire) les éléments de coût.

En l'absence d'externalités, les prix devraient correspondre aux coûts de production. Mais des externalités environnementales sont à considérer : consommation de matières-ressources, émission de polluants et de bruit, accidents donc insécurité. Il importe d'évaluer les coûts de ces impacts, et ce particulièrement quand les récepteurs des impacts sont des acteurs locaux, riverains des lignes de transport.

En amont des externalités environnementales, il y a des externalités de congestion entre les voyageurs et entre les modes : il convient d'en évaluer la forme, le lieu et l'heure, l'ampleur. Par exemple, un voyageur déjà présent dans un véhicule y consomme un élément de capacité qui ainsi n'est pas disponible pour un voyageur qui embarquerait à une station ultérieure. Celui-ci reçoit un service de moindre qualité, qu'il ressent comme plus coûteux, et ce surcoût par défaut de qualité pourrait justifier une réduction tarifaire.

La collectivité, étant responsable du système de transport, cherche à connaître l'ensemble des aspects, les relations économiques entre les acteurs et les externalités. Pour développer le système elle arbitre entre des avantages et des inconvénients : le principal critère de mesure est le bilan économique des bénéfices et des coûts, applicable à un certain scénario d'état du système (ou scénario d'aménagement du réseau, ou politique de transport). Les aspects temporels et les externalités sont convertis en valeur économique « équivalente », par des coefficients de conversion appelés des « valeurs tutélaires » : en effet c'est la collectivité qui fixe chaque valeur en fonction de l'ensemble des enjeux. A ce sujet l'investigation porterait sur la quantification de certains enjeux ; la recommandation et la discussion de valeurs tutélaires ; des bilans par acteurs, afin de discerner les gagnants et les perdants entre deux scénarios alternatifs, et d'identifier des potentialités de compensation.

« Les tarifs sont destinés à dire les coûts, comme une horloge sert à dire l'heure », a dit Marcel Boiteux. En présence d'externalités, ou pour compenser une dispersion des revenus parmi les clients, ou pour réduire les coûts de transaction, les dispositions tarifaires sont très largement modulées : tel est le cas pour les TC en Ile de France. Les sujets d'investigation pourraient concerner :

- la solvabilité de la demande, et la conception de formules tarifaires plus adaptées aux besoins des populations, notamment pour des usages peu fréquents.
- La conception de schémas spatiaux pour une tarification mieux accordée aux coûts de production ainsi qu'aux coûts externes notamment de congestion.

- La conception de modulations temporelles pour lisser les pointes de trafic et mieux répartir la charge au cours du temps.

Eléments de planning :

- 2010 : définition de l'optimum du système sur un réseau de transport collectif, en le distinguant de l'équilibre des usagers. Analyse des coûts d'opportunité de la capacité en place assise le long d'une mission de TC.
- 2011 : analyse des coûts d'opportunité de la capacité totale des véhicules, sur le réseau francilien (au moins le réseau ferré).

Activités de formation

Le Lvmt s'efforcera de renforcer la place de l'ingénierie et de l'économie des transports collectifs dans les formations proposées par l'Enpc en propre ou en tant que partenaire.

Renforcement dans la formation initiale :

- Dans le master Cité-Mobilité, maintenir le cours *Organisation et management des transports collectifs*.
- Dans la formation d'ingénieur, installer un cours *Conception des services de transport et innovation*.

Valorisation internationale

Il s'agit de veille scientifique et technologique d'une part, et de diffusion des connaissances d'autre part.

En matière de veille scientifique et technologique :

- Suivre l'état de la recherche, veille scientifique au plan international : focalisé sur quelques grandes conférences avec mission de représentation et de rapport (TRB³, ETC⁴, WCTR⁵, IATBR⁶), et sur quelques grandes revues scientifiques et techniques (Transportation Research, notamment).
- Suivi de l'état de l'art, veille technique des logiciels et des méthodes opérationnelles d'étude.

Pour la diffusion des connaissances :

- Communication dans les grandes conférences internationales citées précédemment : Congrès annuel du Transportation Research Board (TRB), Conférence Annuelle du Transport (ETC), Forum International du Transport.
- Soumission d'articles à des revues scientifiques, de diffusion internationale et avec comité de lecture.

³ Congrès Annuel du Transportation Research Board, chaque année au mois de janvier à Washington

⁴ European Transport Conference, conférence annuelle « itinérante »

⁵ World Congress for Transportation Research

⁶ International Association on Travel Behaviour Research

ANNEXE 2 : coordonnées bancaires

Ecole des Ponts ParisTech



TITULAIRE DU COMPTE

E.N.P.C.-AGENCE COMPTABLE ÉCOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSEES 6 et 8, avenue Blaise Pascal Cités Descartes Champs-sur-Marne 77 455 Marne-la-Vallée cedex 2				
ADRESSE BANCAIRE DU TITULAIRE DU COMPTE				
DOMICILIATION	CODE BANQUE	CODE GUICHET	NUMERO DE COMPTE	CLE R.I.B.
TPPARIS RGF	10071	75000	00001000379	10
BANK SWIFT Code: BDFEFRPPXXX BANK Account n° FR76 1007 1750 0000 00 10 00 37 910 N° de T.V.A. Intra-communautaire : FR 50 197 535 016 N° de Siret : 197 535 016 00020 Code NAF : 803 Z IDENTIFIANT R DES SAINTS PERES Identifiant R Des Saints Pères N° de Siret : 197 535 016 00020 Code NAF : 803 Z Identifiant Champs s/Marne				

UNIVERSITÉ
— PARIS-EST

École nationale des ponts et chaussées
6 et 8 avenue Blaise-Pascal - F-77455 Marne-la-Vallée cedex 2
Tél. : + 33 (0)1 64 15 30 00 - Fax : + 33 (0)1 64 15 34 09 - www.enpc.fr

ANNEXE 3 : Présentation des actions à mener et budget de l'année 2010

Le tableau ci-dessous présente le budget, les tâches qui seront accomplies durant l'année 2010 pour chacun des 4 processus d'activité de la chaire, comme décrit dans l'annexe 1 (Programme Cadre), ainsi que les dépenses affectées à chacune de ces tâches.

Pour la réalisation de ces tâches, la chaire pourra s'appuyer sur une équipe de :

- 1 directeur de recherche à temps partiel,
- 1 chercheur junior à haut potentiel, ingénieur du corps des Ponts et chaussées, à deux tiers de son temps (en régime de croisière) en comptant la recherche et l'enseignement liés aux thèmes de la chaire
- 1 post doctorant ou équivalent, à temps plein en régime de croisière
- Des doctorants, financés directement ou sur d'autres sources

Par ailleurs, la contribution de professeurs étrangers lors de missions ponctuelles permettra d'étoffer l'équipe.

<i>Processus d'activité</i>	<i>Description des actions à mettre en œuvre sur l'année 2010</i>	<i>Budget global en €</i>	<i>dont participation du STIF en €</i>
1- Capitalisation de savoir technique	- Rédaction initiale des documents de capitalisation, l'un pour le modèle ANTONIN 2 et l'autre pour les informations relatives à l'usage, à la demande et à l'offre	43 421	43 000
2- développement de connaissance technique	- traitement qualitatif pour la conception d'un protocole et d'un questionnaire d'enquête sur la perception du confort et de la qualité de service par les usagers	18 039	18 000
	- inventaire des types d'effets capacitifs	39 464	20 000
	- modélisation dans un modèle de prévision de trafic de la capacité en places assises, de la capacité totale des véhicules et de la capacité en montée-descente des véhicules	83 248	43 000
	- début des travaux sur le thème "calibrer une simulation sur les données observées" (investigations économétrique et élaboration d'un modèle stochastique)	47 699	20 000
	- début des travaux sur le thème "Coûts d'usage et de production, externalités et tarification" (définition de l'optimum du système sur un réseau de transport collectif. Analyse des coûts d'opportunité de la capacité en place assise le long d'une mission de transport collectif)	24 346	20 000
3- activité de formation		18 005	5 000
4- valorisation nationale et internationale	- Participation à au moins deux congrès internationaux comportant des sessions spécialisées sur les transports collectifs de voyageurs	21 391	21 000
Fonctionnement et gestion	- Rapport d'activité annuel, secrétariat des comités	12 535	10 000
Total		308 148	200 000

Délibération n° 2009/0911

Séance du 7 octobre 2009

ADMISSION EN NON-VALEUR



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

- VU** les dispositions du décret n°62-1587 du 29 décembre 1962 ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** l'instruction codificatrice N°05-050-M0 du 13 décembre 2005 relative au recouvrement des recettes des collectivités territoriales et des établissements publics locaux ;
- VU** le rapport de présentation n° 2009/0911 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 2 octobre 2009 ;
- CONSIDERANT** le titre de recette du 26 octobre 2004 émis à l'encontre de la Société PELCO à la suite d'un trop perçu sur le remboursement du versement transport de 1 472,00 €
- CONSIDERANT** que la Société PELCO est mise en liquidation judiciaire, certificat du Tribunal de Commerce de Bobigny de juin 2005 et certificat d'irrécouvrabilité totale et définitive du 1er juillet 2009 établi par Me Blériot
- CONSIDERANT** la mise en œuvre de poursuites par l'Agent comptable du Syndicat des Transports d'Ile de France,
- VU** la proposition d'admission en non-valeur de l'Agent comptable du Syndicat des Transports d'Ile de France,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : la créance à l'encontre de la Société PELCO d'un montant de 1 472,00€ est admise en non-valeur.

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