



**Séance du 11 juillet 2018**

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20180711-2018-371-DE  
Date de télétransmission : 13/07/2018  
Date de réception préfecture : 13/07/2018

**Délibération N° 2018/371**

**AVENANT N°5 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 3  
RESEAU CENTRE ESSONNE**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n°2017/075 du 26 janvier 2017 approuvant le contrat d'exploitation entre le Syndicat des Transports d'Ile-de-France et l'entreprise TICE ;
- VU** les délibérations n°2017/353 du 28 juin 2017, n°2017/853 du 13 décembre 2017 et n°2018/153 du 24 avril 2018 approuvant les avenants n°2, n°3 et n°4 entre le Syndicat des Transports d'Ile-de-France et l'entreprise TICE ;
- VU** le rapport général n°2018/296 et 344 à 379 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport 5 juillet 2018 et de la Commission économique et tarifaire du 6 juillet 2018 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve l'avenant n°5 pour le réseau Centre Essonne ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

**ARTICLE 2 :** autorise le directeur général à signer ledit avenant et ses annexes avec l'entreprise TICE ;

**ARTICLE 3 :** le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération, et notamment de la mise à jour du plan régional des transports. La présente délibération sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

La présidente du Conseil  
du Syndicat des Transports d'Île-de-France

Valérie PÉCRESSÉ



**Séance du 11 juillet 2018**

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20180711-2018-372-DE  
Date de télétransmission : 13/07/2018  
Date de réception préfecture : 13/07/2018

**Délibération N° 2018/372**

**AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 3  
RESEAU EXPRESS HOURTOULE 78**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n°2017/076 du 26 janvier 2017 approuvant le contrat d'exploitation entre le Syndicat des Transports d'Ile-de-France et l'entreprise Cars Hourtoule ;
- VU** le rapport général n°2018/296 et 344 à 379 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport 5 juillet 2018 et de la Commission économique et tarifaire du 6 juillet 2018 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve l'avenant n°2 pour le réseau Express Hourtoule 78 ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

**ARTICLE 2 :** autorise le directeur général à signer ledit avenant et ses annexes avec l'entreprise Cars Hourtoule ;

**ARTICLE 3 :** le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération, et notamment de la mise à jour du plan régional des transports. La présente délibération sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

La présidente du Conseil  
du Syndicat des Transports d'Île-de-France

Valérie PÉCRESSÉ



**Séance du 11 juillet 2018**

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20180711-2018-373-DE  
Date de télétransmission : 13/07/2018  
Date de réception préfecture : 13/07/2018

**Délibération N° 2018/373**

**CONVENTION PARTENARIALE  
RESEAU VALUS ELARGI**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** les délibérations n°2017/039 du 26 janvier 2017 et n°2017/244 du 30 mai 2017 approuvant respectivement les contrats d'exploitation entre le Syndicat des Transports d'Ile-de-France et les entreprises Cars Lacroix et Cars Rose ;
- VU** le rapport général n°2018/296 et 344 à 379 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 5 juillet 2018 et de la Commission économique et tarifaire du 6 juillet 2018 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve la convention partenariale pour le réseau Valbus élargi ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

**ARTICLE 2 :** autorise le directeur général à signer ladite convention et ses annexes avec la Communauté d'agglomération Val Parisis, la Communauté d'agglomération Plaine Vallée, la ville de Saint-Brice-sous-Forêt, le Syndicat Intercommunal pour l'Etude et la Création de Transports Urbains, la société Cars Lacroix et la société cars Rose ;

**ARTICLE 3 :** le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération, et notamment de la mise à jour du plan régional des transports. La présente délibération sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

La présidente du Conseil  
du Syndicat des Transports d'Île-de-France

Valérie PÉCRESSE



**Séance du 11 juillet 2018**

**Délibération N° 2018/374**

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20180711-2018-374-DE  
Date de télétransmission : 13/07/2018  
Date de réception préfecture : 13/07/2018

## **AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE RESEAU PAYS FERTOIS**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n°2017/385 du 28 juin 2017 approuvant la convention partenariale entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France, le département de Seine et Marne, la Communauté de communes du Pays Fertois et l'entreprise Marne et Morin
- VU** le rapport général n°2018/296 et 344 à 379 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 5 juillet 2018 et de la Commission économique et tarifaire du 6 juillet 2018;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le réseau Pays Fertois ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

**ARTICLE 2 :** autorise le directeur général à signer ledit avenant à la convention et ses annexes avec le département de Seine et Marne, la Communauté de communes du Pays Fertois et l'entreprise Marne et Morin.

**ARTICLE 3 :** Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération, et notamment de la mise à jour du plan régional des transports. La présente délibération sera publiée au recueil des actes administratifs du STIF.

La présidente du Conseil  
du Syndicat des Transports d'Île-de-France

Valérie PÉCRESSE



**Séance du 11 juillet 2018**

**Délibération N° 2018/375**

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20180711-2018-375-DE  
Date de télétransmission : 13/07/2018  
Date de réception préfecture : 13/07/2018

## **AVENANT N°2 A LA CONVENTION PARTENARIALE RESEAU EST SEINE-ET-MARNE ET MONTOIS**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n°2017/049 du 26 janvier 2017 approuvant la convention partenariale entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France, la Communauté de communes du Provinois, la commune de Nangis et l'entreprise Procars ;
- VU** la délibération n°2017/840 du 13 décembre 2017 approuvant l'avenant n°1 à la convention partenariale entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France, la Communauté de communes du Provinois, la commune de Nangis, le département de Seine et Marne et l'entreprise Procars ;
- VU** le rapport général n°2018/296 et 344 à 379 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 5 juillet 2018 et de la Commission économique et tarifaire du 6 juillet 2018 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve l'avenant n°2 à la convention partenariale pour le réseau Est- Seine-et-Marne et Montois ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

**ARTICLE 2 :** autorise le directeur général à signer l'avenant n°2 à la convention partenariale et ses annexes avec la Communauté de communes du Provinois, la commune de Nangis, le Département de Seine-et-Marne et l'entreprise Procars ;

**ARTICLE 3 :** le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération, et notamment de la mise à jour du plan régional des transports. La présente délibération sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

La présidente du Conseil  
du Syndicat des Transports d'Île-de-France

Valérie PÉCRESSE



**Séance du 11 juillet 2018**

**Délibération N° 2018/376**

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20180711-2018-376-DE  
Date de télétransmission : 13/07/2018  
Date de réception préfecture : 13/07/2018

## **AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE RESEAU CITALIEN 065**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n°2017/686 du 3 octobre 2017 approuvant la convention partenariale entre le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, la Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud, la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine, le Département de Seine et Marne et l'entreprise Transdev Lieusaint ;
- VU** le rapport général n°2018/296 et 344 à 379 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 5 juillet 2018 et de la Commission économique et tarifaire du 6 juillet 2018;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le réseau CITALIEN ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

**ARTICLE 2 :** autorise le directeur général à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec la Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud, la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine, le Département de Seine et Marne et l'entreprise Transdev Lieusaint ;

**ARTICLE 3 :** le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération, et notamment de la mise à jour du plan régional des transports. La présente délibération sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

La présidente du Conseil  
du Syndicat des Transports d'Île-de-France

Valérie PÉCRESSE

**Séance du 11 juillet 2018**

**Délibération N° 2018/377**

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20180711-2018-377-DE  
Date de télétransmission : 13/07/2018  
Date de réception préfecture : 13/07/2018

**AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE  
RESEAU EXPRESS 47/50**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n°2017/536 du 28 juin 2017 approuvant la convention partenariale entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France, le département de Seine et Marne et l'entreprise Procars ;
- VU** le rapport général n°2018/296 et 344 à 379 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 5 juillet 2018 et de la Commission économique et tarifaire du 6 juillet 2018 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le réseau Express 47/50 ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

**ARTICLE 2 :** autorise le directeur général à signer ledit avenant à la convention et ses annexes avec le département de Seine et Marne et l'entreprise Procars.

**ARTICLE 3 :** Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération, et notamment de la mise à jour du plan régional des transports. La présente délibération sera publiée au recueil des actes administratifs du STIF.

La présidente du Conseil  
du Syndicat des Transports d'Île-de-France



Valérie PÉCRESSÉ



**Séance du 11 juillet 2018**

**Délibération N° 2018/378**

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20180711-2018-378-DE  
Date de télétransmission : 13/07/2018  
Date de réception préfecture : 13/07/2018

**AVENANT N°2 A LA CONVENTION PARTENARIALE  
RÉSEAU ARLEQUIN – 003-095-040**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n°2017/535 du 28 juin 2017 approuvant la convention partenariale entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France et le Département de Seine et Marne, La Communauté de communes de l'Orée de la Brie, La Communauté de communes Brie des Rivières et Châteaux et les entreprises Transdev SETRA, N4 Mobilités, Darche-Gros et Transdev Etablissement de Saint Fargeau Ponthierry ;
- VU** la délibération n°2017/707 du 3 octobre 2017 approuvant l'avenant n°1 à la convention partenariale entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France et le Département de Seine et Marne, La Communauté de communes de l'Orée de la Brie, La Communauté de communes Brie des Rivières et Châteaux et les entreprises Transdev SETRA, N4 Mobilités, Darche-Gros et Transdev Etablissement de Saint Fargeau Ponthierry ;
- VU** le rapport général n°2018/296 et 344 à 379 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 5 juillet 2018 et de la Commission économique et tarifaire du 6 juillet 2018 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve l'avenant n°2 à la convention partenariale pour le réseau Arlequin ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

**ARTICLE 2 :** autorise le directeur général à signer l'avenant n°2 à la convention partenariale entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France, le Département de Seine et Marne, la Communauté de communes de l'Orée de la Brie, la Communauté de communes Brie des Rivières et Châteaux et les entreprises Transdev SETRA, N4 Mobilités, Darche-Gros et Transdev Etablissement de Saint Fargeau Ponthierry ;

**ARTICLE 3 :** le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération, et notamment de la mise à jour du plan régional des transports. La présente délibération sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

La présidente du Conseil  
du Syndicat des Transports d'Île-de-France

Valérie PÉCRESSÉ



**Séance du 11 juillet 2018**

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20180711-2018-296-DE  
Date de télétransmission : 13/07/2018  
Date de réception préfecture : 13/07/2018

**Délibération N° 2018/296**

## **RESTRUCTURATION DU RESEAU DE BUS PARISIEN**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2016/460 du Conseil du STIF du 5 octobre 2016 ayant donné mandat au directeur général du STIF pour mener à bien une consultation régionale sur le « Grand Paris des Bus » ;
- VU** la délibération n°2016/510 du Conseil du STIF du 6 décembre 2016 ayant approuvé le plan d'actions prioritaires pour le développement de l'offre bus à horizon 2020 ;
- VU** la délibération n°2017/347 du 28 juin 2017 approuvant le bilan de la concertation préalable et le schéma cible relatifs au projet de restructuration du réseau de bus parisien.
- VU** le rapport général n°2018/296 et 344 à 379 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport 5 juillet 2018 et de la Commission économique et tarifaire du 6 juillet 2018 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** décide de confirmer l'engagement d'Ile-de-France Mobilités pour que la mise en œuvre du schéma-cible relatif au projet de restructuration du réseau de bus parisien approuvé le 28 juin 2017 soit engagée, de façon la plus complète possible et au plus tôt ;

**ARTICLE 2 :** décide de mettre en œuvre le réseau de bus parisien restructuré, sur la base des principes et moyens suivants :

- une mise en service de la nouvelle offre en avril 2019 ;
- une offre attractive et performante, fondée sur des vitesses de circulation améliorées, telles que précisées dans l'annexe 1 ;
- pour les lignes affectées actuellement par une dégradation de vitesse commerciale, une trajectoire de rétablissement de la vitesse à l'heure de pointe du soir permettra de revenir à une vitesse commerciale améliorée dans

un horizon de deux ans maximum après la mise en service du réseau restructuré ; l'amélioration progressive des vitesses devant permettre un accroissement des fréquences des lignes considérées ;

- un accroissement du parc limité à 110 bus supplémentaires, électriques ou GNV, pour les lignes du réseau de bus parisien restructuré ;
- la contribution supplémentaire de l'autorité organisatrice pour l'exploitation de ces lignes sera fixée à hauteur d'un montant maximal de 40 M€ CE 2015 en année pleine ;
- les espaces du site de Bagneux seront mis à disposition par la RATP à titre gratuit, leur aménagement ayant déjà été financé par Île-de-France Mobilités ;
- en plus de la centaine d'aménagements déjà décidés, il est demandé à la Ville de Paris de proposer la réalisation progressive d'aménagements de voirie supplémentaires contribuant à l'augmentation, sous deux ans, des performances de vitesse des lignes les plus pénalisées ;
- il est demandé à la Ville de Paris et à la Préfecture de Police de déployer des moyens techniques et humains supplémentaires, prioritairement aux heures de pointes de semaine, pour fluidifier les carrefours identifiés comme les plus difficiles par la RATP, les Portes de Paris les plus congestionnées pour lesquels des difficultés de circulation récurrentes sont rencontrées, ainsi que sur les grands pôles bus des gares parisiennes, pour fluidifier la circulation des bus dans les lieux stratégiques pour le bon fonctionnement du réseau bus parisien ; ces actions n'étant pas exclusives des autres leviers (caméras embarquées, campagne de communication pour faire évoluer les comportements des usagers de la route...) à convenir par les parties prenantes aux fins d'assurer le respect des aménagements dédiés aux bus et la fluidification de leurs conditions de circulation ;
- une fois le réseau de bus parisien totalement restructuré, Ile-de-France Mobilités conditionnera les futurs renforts d'offre des lignes de bus parisiennes, à l'atteinte des objectifs de vitesse fixés et au recul des aléas externes à hauteur des valeurs observées en 2017 pour les sous-réseaux Mobilien Banlieue et Bus Banlieue.

**ARTICLE 2 bis** : décide d'engager, avec l'ensemble des parties prenantes, une démarche d'analyse détaillée, visant à approfondir, ligne par ligne, les difficultés rencontrées dans l'exploitation des bus et les causes associées ; cette démarche aura pour finalité de définir les actions à conduire par chacune des parties prenantes, dans son champ de compétences (voirie, vidéo verbalisation, régulation des carrefours, équipements et configuration des bus,...), pour améliorer progressivement et durablement la performance et l'attractivité du réseau de bus ;

**ARTICLE 3** : autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la présente délibération ;

**ARTICLE 4** : le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération, et notamment de la mise à jour du plan régional des transports. La présente délibération sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

La présidente du Conseil  
du Syndicat des Transports d'Ile-de-France



Valérie PÉCRESSÉ

**Annexe à la délibération 2018/296 :  
objectifs de vitesse cible pour l'évolution des lignes de bus du réseau Paris.**

Ligne	Réseau Actuel	Sens	Tranche horaire	Vitesse de référence contractuelle	Vitesse Constatée par RATP en 2016 - 2017	Vitesse minimale CIBLE souhaitée par Île-de-France Mobilités
20	Paris	Porte des Lilas -> Louison Bobet	17.00 - 18.00	11,2	8,5	9,5
		Louison Bobet -> Porte des Lilas	17.00 - 18.00	11,2	8,9	9,9
21	Mobilien Paris	Stade Charlety -> Porte de Gentilly -> Porte de Saint-Ouen	17.00 - 18.00	8,0	7,3	8,3
		Porte de Saint-Ouen -> Stade Charlety -> Porte de Gentilly	17.00 - 18.00	9,2	9,2	10,2
22	Paris	Saint-Lazare -> Porte de Saint-Cloud	17.00 - 18.00	10,9	10,9	11,9
		Porte de Saint-Cloud -> Saint-Lazare	17.00 - 18.00	11,9	11,2	12,2
24	Paris	Panthéon -> Ecole Vétérinaire de Maison-Alfort	17.00 - 18.00	11,6	10,5	11,5
		Ecole Vétérinaire de Maison-Alfort -> Panthéon	17.00 - 18.00	13,1	10,5	11,5
25		Bibliothèque François Mitterrand -> Port à l'Anglais	17.00 - 18.00		10,3	10,3
		Port à l'Anglais -> Bibliothèque François Mitterrand	17.00 - 18.00		10,3	10,3
26	Mobilien Paris	Nation -> Saint-Lazare	17.00 - 18.00	9,0	8,9	8,9
		Saint-Lazare -> Nation	17.00 - 18.00	9,2	9,2	9,2
28	Paris	Gare Montparnasse -> Porte de Clichy	17.00 - 18.00	11,2	10,1	11,1
		Porte de Clichy -> Gare Montparnasse	17.00 - 18.00	10,0	9,3	10,3
29	Paris	Porte de Montempoivre -> Saint-Lazare	17.00 - 18.00	11,2	9,5	10,5
		Saint-Lazare -> Porte de Montempoivre	17.00 - 18.00	10,5	8,9	9,9
30	Paris	Pigalle -> Hopital Européen	17.00 - 18.00	9,3	11,5	12,5
		Hopital Européen -> Pigalle	17.00 - 18.00	8,7	9,9	10,9
32	Paris	Gare de l'Est -> Porte d'Auteuil	17.00 - 18.00	10,2	9,4	10,4
		Porte d'Auteuil -> Gare de l'Est	17.00 - 18.00	9,6	9,1	10,1
8	Paris	Mairie du 18e - Jules Joffrin -> Notre-Dame de Lorette	17.00 - 18.00	11,1	9,0	10,0
		Notre-Dame de Lorette -> Mairie du 18e - Jules Joffrin	17.00 - 18.00	9,4	10,2	11,2
38	Mobilien Paris	Porte de Clignancourt -> Porte d'Orléans	17.00 - 18.00	9,1	8,0	9,0
		Porte d'Orléans -> Porte de Clignancourt	17.00 - 18.00	10,6	7,7	8,7
39	Paris	Issy - Frères Voisins -> Gare de Nord	17.00 - 18.00	9,3	9,5	10,5
		Gare de Nord -> Issy - Frères Voisins	17.00 - 18.00	9,8	8,8	9,8
42	Paris	Saint-Lazare -> Boulogne Jules Guesde	17.00 - 18.00	10,7	9,6	10,6
		Boulogne Jules Guesde -> Saint-Lazare	17.00 - 18.00	9,9	9,1	10,1
43	Mobilien Paris	Gare du Nord -> Neuilly Bagatelle	17.00 - 18.00	8,6	8,3	9,3
		Neuilly Bagatelle -> Gare du Nord	17.00 - 18.00	8,5	7,9	8,9
45		Aubervilliers -> Concorde	17.00 - 18.00		10,2	10,2
		Concorde -> Aubervilliers	17.00 - 18.00		10,5	10,5
46	Paris	Gare du Nord -> Château de Vincennes	17.00 - 18.00	11,2	9,6	10,6
		Château de Vincennes -> Gare du Nord	17.00 - 18.00	12,3	9,7	10,7
47	Paris	Châtelet -> Fort du Kremlin Bicêtre	17.00 - 18.00	9,5	8,9	9,9
		Fort du Kremlin Bicêtre -> Châtelet	17.00 - 18.00	10,0	9,8	10,8
48	Paris	Porte des Lilas -> Gare du Nord	17.00 - 18.00	9,7	10,3	10,3
		Gare du Nord -> Porte des Lilas	17.00 - 18.00	8,4	8,4	8,4
54	Mobilien Paris	Asnières - Gabriel Péri -> Porte d'Aubervilliers	17.00 - 18.00	9,6	8,5	9,5
		Porte d'Aubervilliers -> Asnières - Gabriel Péri	17.00 - 18.00	8,6	7,8	8,8
56	Paris	Porte de Clignancourt -> Château de Vincennes	17.00 - 18.00	9,2	9,3	9,3
		Château de Vincennes -> Porte de Clignancourt	17.00 - 18.00	9,6	9,5	9,5
58	Paris	Châtelet -> Vanves - Lycée Michelet	17.00 - 18.00	10,5	10,5	10,5
		Vanves - Lycée Michelet -> Châtelet	17.00 - 18.00	12,9	13,2	13,2
59		Gare de Clamart -> Place d'Italie	17.00 - 18.00		10,3	10,3
		Place d'Italie -> Gare de Clamart	17.00 - 18.00		10,3	10,3
60	Mobilien Paris	Gambetta -> Porte de Montmartre	17.00 - 18.00	9,1	9,3	9,3
		Porte de Montmartre -> Gambetta	17.00 - 18.00	8,9	8,8	8,8
61	Paris	Place d'Italie -> Eglise de Pantin	17.00 - 18.00	9,6	8,7	9,7
		Eglise de Pantin -> Place d'Italie	17.00 - 18.00	10,6	9,0	10,0
62	Mobilien Paris	Porte de France -> Porte de Saint-Cloud	17.00 - 18.00	10,6	9,8	10,8
		Porte de Saint-Cloud -> Porte de France	17.00 - 18.00	9,7	8,8	9,8
64	Mobilien Paris	Porte des Lilas -> Denfert-Rochereau	17.00 - 18.00	10,1	9,2	10,2
		Denfert-Rochereau -> Porte des Lilas	17.00 - 18.00	9,9	9,2	10,2
67	Paris	Porte de Gentilly -> Palais Royal	17.00 - 18.00	9,5	8,6	9,6
		Palais Royal -> Porte de Gentilly	17.00 - 18.00	9,6	9,2	10,2

Ligne	Réseau Actuel	Sens	Tranche horaire	Vitesse de référence contractuelle	Vitesse Constatée par RATP en 2016 - 2017	Vitesse minimale CIBLE souhaitée par Île-de-France Mobilités
70	Paris	Hôtel de Ville -> Radio France	17.00 - 18.00	10,3	9,4	10,4
		Radio France -> Hôtel de Ville	17.00 - 18.00	9,4	9,0	10,0
71		Bibliothèque François Mitterrand -> Porte de la Villette	17.00 - 18.00		10,0	10,0
		Porte de la Villette -> Bibliothèque François Mitterrand	17.00 - 18.00		10,1	10,1
72	Paris	Gare de Lyon -> Parc de Saint-Cloud	17.00 - 18.00	12,1	11,1	12,1
		Parc de Saint-Cloud -> Gare de Lyon	17.00 - 18.00	13,8	11,0	12,0
74	Mobilien Paris	Châtelet -> Clichy Berges de Seine	17.00 - 18.00	8,8	8,0	9,0
		Clichy Berges de Seine -> Châtelet	17.00 - 18.00	9,6	9,1	10,1
75	Paris	Panthéon -> Porte de Pantin	17.00 - 18.00	9,6	8,0	9,0
		Porte de Pantin -> Panthéon	17.00 - 18.00	10,0	9,4	10,4
76	Mobilien Paris	Bagnolet Louise Michel -> Châtelet	17.00 - 18.00	10,2	9,5	10,5
		Châtelet -> Bagnolet Louise Michel	17.00 - 18.00	8,1	7,9	8,9
77		Gare de Lyon -> Joinville-le-Pont	17.00 - 18.00		11,7	11,7
		Joinville-le-Pont -> Gare de Lyon	17.00 - 18.00		11,9	11,9
80	Mobilien Paris	Mairie du 18e - Jules Joffrin -> Porte de Versailles	17.00 - 18.00	10,9	9,7	10,7
		Porte de Versailles -> Mairie du 18e - Jules Joffrin	17.00 - 18.00	10,2	9,1	10,1
83	Paris	Invalides -> Porte d'Ivry	17.00 - 18.00	11,0	10,1	11,1
		Porte d'Ivry -> Invalides	17.00 - 18.00	10,0	8,8	9,8
85	Paris	Hôtel de Ville -> Saint-Ouen Les Docks	17.00 - 18.00	10,1	9,9	9,9
		Saint-Ouen Les Docks -> Hôtel de Ville	17.00 - 18.00	8,5	8,3	8,3
86	Mobilien Paris	Champ-de-Mars -> Saint-Mandé	17.00 - 18.00	9,9	9,1	10,1
		Saint-Mandé -> Champ-de-Mars	17.00 - 18.00	10,7	9,2	10,2
87	Paris	Jussieu -> Porte de Reuilly	17.00 - 18.00	10,7	12,2	12,2
		Porte de Reuilly -> Jussieu	17.00 - 18.00	10,4	13,8	13,8
88	Paris	Porte d'Auteuil -> Montsouris Tombe-Issoire	17.00 - 18.00	10,9	9,0	10,0
		Montsouris Tombe-Issoire -> Porte d'Auteuil	17.00 - 18.00	11,6	9,9	10,9
91	Mobilien Paris	Gare du Nord -> Gare Montparnasse	17.00 - 18.00	9,7	9,0	10,0
		Gare Montparnasse -> Gare du Nord	17.00 - 18.00	8,6	8,7	9,7
92	Mobilien Paris	Porte d'Orléans -> Porte de Champeret	17.00 - 18.00	10,1	11,0	11,0
		Porte de Champeret -> Porte d'Orléans	17.00 - 18.00	10,6	10,5	10,5
93	Paris	Invalides -> Suresnes	17.00 - 18.00	10,9	10,5	11,5
		Suresnes -> Invalides	17.00 - 18.00	10,6	11,2	12,2
94	Paris	Gare Montparnasse -> Pont de Levallois	17.00 - 18.00	9,7	7,6	8,6
		Pont de Levallois -> Gare Montparnasse	17.00 - 18.00	9,5	8,4	9,4
96	Mobilien Paris	Gare Montparnasse -> Porte des Lilas	17.00 - 18.00	9,3	9,1	10,1
		Porte des Lilas -> Gare Montparnasse	17.00 - 18.00	10,3	9,8	10,8
201	Banlieue	Diderot -> Porte Dorée	17.00 - 18.00	16,8	17,7	17,7
		Porte Dorée -> Diderot	17.00 - 18.00	17,4	22,3	22,3
215	Banlieue	Austerlitz -> Vincennes République	17.00 - 18.00	15,5	12,3	12,3
		Vincennes République -> Austerlitz	17.00 - 18.00	8,3	10,3	10,3
325	Mobilien Banlieue	Quai de la Gare -> Château de Vincennes	17.00 - 18.00	10,9	10,2	11,2
		Château de Vincennes -> Quai de la Gare	17.00 - 18.00	11,4	10,5	11,5
350	Banlieue	Gare de l'Est -> Roissypôle Gare RER	17.00 - 18.00	25,4	28,3	28,3
		Roissypôle Gare RER -> Gare de l'Est	17.00 - 18.00	24,3	27,1	27,1



**Séance du 11 juillet 2018**

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20180711-2018-266-DE  
Date de télétransmission : 13/07/2018  
Date de réception préfecture : 13/07/2018

**Délibération N° 2018/266**

**CONVENTION DE DELEGATION DE COMPETENCE A LA  
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION SAINT-GERMAIN BOUCLES  
DE SEINE EN MATIERE DE SERVICES SPECIAUX DE  
TRANSPORTS PUBLICS ROUTIERS RESERVES AUX ELEVES**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** la loi n° 83-634 modifiée du 13 juillet 1983, la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1983, la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** la délibération du conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2017/399 du 28 juin 2017, portant approbation du Règlement Régional relatif aux circuits spéciaux scolaires – conditions et modalités de financement ;
- VU** le rapport 2018/266 et 267 ;
- VU** les avis de la commission économique et tarifaire du 6 juillet 2018 et de la commission de l'offre de transport du 5 juillet 2018 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1:** approuve la convention de délégation de compétence à la Communauté d'agglomération de Saint-Germain-Boucles-de-Seine (78) en matière de service spéciaux de transports publics routiers réservés aux élèves (Circuits spéciaux scolaires) sur son territoire du 11 juillet 2018 à la fin de l'année scolaire 2020-2021

**ARTICLE 2 :** autorise le directeur général à signer ladite convention.

**ARTICLE 3 :** Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Île-de-France

La présidente du Conseil  
du Syndicat des Transports d'Île-de-France

Valérie PÉCRESSÉ

**Séance du 11 juillet 2018**

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20180711-2018-267-DE  
Date de télétransmission : 13/07/2018  
Date de réception préfecture : 13/07/2018

**Délibération N° 2018/267**

**AVENANTS DE TRANSFERT DU MARCHÉ PUBLIC 2017-114  
CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES A LA COMMUNE DE  
VILLENES-SUR-SEINE ET A LA COMMUNAUTE  
D'AGGLOMERATION RAMBOUILLET-TERRITOIRES**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** la loi n° 83-634 modifiée du 13 juillet 1983, la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1983, la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** la délibération du conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2017/399 du 28 juin 2017, portant approbation du Règlement Régional relatif aux circuits spéciaux scolaires – conditions et modalités de financement ;
- VU** le rapport n° 2018/266 et 267 ;
- VU** les avis de la commission économique et tarifaire du 6 juillet 2018 et de la commission de l'offre de transport du 5 juillet 2018 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve les avenants de transfert du marché public 2017-114 de transport scolaire à la commune de Villennes-sur-Seine et à la Communauté d'Agglomération Rambouillet-Territoires ;

**ARTICLE 2** : autorise le directeur général à signer lesdits avenants.

**ARTICLE 3** : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Île-de-France.

La présidente du Conseil  
du Syndicat des Transports d'Île-de-France



Valérie PÉCRESSE

**Séance du 11 juillet 2018**

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20180711-2018-268-DE  
Date de télétransmission : 13/07/2018  
Date de réception préfecture : 13/07/2018

**Délibération N° 2018/268**

**AVENANT N°1 À LA CONVENTION DE DÉLÉGATION DE  
COMPÉTENCE À LA COMMUNE DE MOUROUX POUR  
L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE LOCALE DE TYPE  
TRANSPORT À LA DEMANDE**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2007/0048 du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°2011/0497 du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du 1<sup>er</sup> juin 2011 sur l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la convention de délégation de compétence à la commune de MOUROUX du 8 décembre 2015 ;
- VU** la délibération n°2015/34 de la commune de MOUROUX du 27 mars 2015 ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France n°2015/545 du 7 octobre 2015 relative au renouvellement de la convention de délégation de compétence ;
- VU** la délibération du 3 juillet 2018 de la Commune de Mouroux ;
- VU** le rapport n° 2018/268 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 5 juillet 2018 et de la Commission économique et tarifaire du 6 juillet 2018 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve l'avenant n°1 à la convention de délégation de compétence en matière de desserte locale de type transport à la demande.

**ARTICLE 2 :** autorise le directeur général à signer ledit avenant avec la Commune de Mouroux.

**ARTICLE 3 :** Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Île-de-France, et de la mise à jour du plan de transport, à compter de la date de mise en place du service délégué.

La présidente du Conseil  
du Syndicat des Transports d'Île-de-France



Valérie PÉCRESSE



**Séance du 11 juillet 2018**

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20180711-2018-269-DE  
Date de télétransmission : 13/07/2018  
Date de réception préfecture : 13/07/2018

**Délibération N° 2018/269**

**AVENANT N°12 AU CONTRAT 2016/2020  
ENTRE LE SYNDICAT DES TRANSPORTS  
D'ILE-DE-FRANCE ET LA RATP**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et la RATP signé le 7 décembre 2015 ;
- VU** le rapport n°2018/269 ;
- VU** les avis de la Commission offre de transport du 5 juillet 2018 et de la Commission économique et tarifaire du 6 juillet 2018 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve l'avenant n°12 au contrat 2016/2020 entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France et la RATP ;

**ARTICLE 2 :** autorise le directeur général à signer ledit avenant.

**ARTICLE 3 :** Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

La présidente du Conseil  
du Syndicat des Transports d'Île-de-France

Valérie PÉCRESSE



# Avenant n°12 au contrat 2016 -2020

entre le Syndicat des Transports d'Ile-  
de-France et la Régie Autonome des  
Transports Parisiens

ENTRE :

- **LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé 39bis-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, représenté par son directeur général, Laurent Probst, en vertu de la délibération n°2018/000,

ci-après désigné « Ile-de-France Mobilités »,

ET

- **LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS**, établissement public à caractère industriel et commercial, dont le siège est situé 54 quai de la Râpée 75599 PARIS CEDEX 12, représentée par Catherine Guillouard

ci-après désignée « RATP »

# Sommaire

➤	Sommaire	3
	ARTICLE 1. MODIFICATIONS DE L’OFFRE DE REFERENCE .....	6
	1.1 L’OFFRE DE TRANSPORT (TKC/KCC) .....	6
	1.2 AJUSTEMENT C11 .....	8
	1.3 AJUSTEMENT C12 .....	10
	1.4 AJUSTEMENT RD .....	12
	ARTICLE 2. DEPLOIEMENT DE LA BRIGADE DE CYNO-DETECTION .....	14
	2.1 CONTEXTE .....	14
	2.2 ORGANISATION D’UN RETOUR D’EXPERIENCE A FIN 2018 .....	14
	ARTICLE 3. DISPOSITIONS RELATIVES AU PROGRAMME DE MODERNISATION BILLETTEQUE .....	15
	3.1 « PARIS VISITE SANS CONTACT » .....	15
	3.1.1. CREATION DU TITRE « PARIS VISITE SANS CONTACT » .....	15
	3.1.2. Caractéristiques de la carte multiservices sans contact destinée à porter un titre de transport et des offres touristiques .....	15
	3.1.3. Canaux de distribution et services après-vente liés au titre « Paris Visite sans contact » .....	15
	3.1.4. Création d’un canal de « ventes externes » au sein du GIE Comutitres	15
	3.2 CRÉATION DU CONTRAT NAVIGO LIBERTÉ .....	19
	3.2.1. NAvigo liberté : compensation des couts d’exploitation du Navigo liberté	19
	3.2.2. Modification de l’article 84.3 « Prise en compte des effets des décisions tarifaires » .....	20
	3.3 MISE À JOUR DE L’ANNEXE BILLETTEQUE COMMUNAUTAIRE RELATIVE À L’EXPLOITATION DU SERVICE NAVIGO LIBERTÉ ..	23
	3.3.1. modification de l’article 1.4.2 - « Catalogue de service » .....	23
	3.3.2. Modification de l’article 2.1.1 - « Organisation de la distribution et de la gestion de la relation client » .....	23
	3.3.2.1. modification du paragraphe 2.1.1.7 .....	23

3.3.2.2.	modification du paragraphe 2.1.1.8 .....	23
3.3.2.3.	Création du paragraphe 2.1.1.7 Distribution du produit tarifaire Navigo Liberté	23
3.3.3.	Modification de l'article 2.2 « Exploitation des systèmes billettiques communautaires » .....	24
3.3.4.	Modification de l'article 3.4 « Réalisation des systèmes permettant la création du service Post-Paiement Etape 1 » .....	24
3.3.5.	Création de l'article 3.X « Exploitation du Service Navigo Liberté » .....	24
<b>3.4</b>	<b>DISTRIBUTION DE TITRES TÉLÉBILLETTIQUES SUR CARTE NAVIGO EASY .....</b>	<b>29</b>
3.4.1.	Carte Navigo Easy: compensation des coûts d'exploitation de la carte Navigo Easy.....	29
3.4.2.	Carte Navigo Easy : reversement des recettes issues de la vente des supports	31
3.4.2.1.	modification de la liste des recettes complémentaires .....	31
3.4.2.2.	Ajout d'un paragraphe relatif au « reversement des recettes liées à la vente des supports Cartes Navigo Easy » .....	31
3.4.3.	Dépositaires .....	32
<b>3.5</b>	<b>MISE À JOUR DES ANNEXES RELATIVES À LA DISTRIBUTION DES PRODUITS TARIFAIRES ET AUX ACTES DE SAV .....</b>	<b>32</b>
3.5.1.	Modification de l'annexe IV-A-1 « LISTE DES PRODUITS TARIFAIRES ET DE LEURS CANAUX DE DISTRIBUTION » .....	32
3.5.1.1.	Modification de la Liste des produits tarifaires .....	32
3.5.1.2.	Modification des canaux de distribution des produits tarifaires .....	35
3.5.2.	Modification de l'annexe IV-B-1 « Equipements de vente et de service après-vente » .....	41
3.5.2.1.	Modification des équipements pour la vente .....	41
3.5.2.2.	Modification des équipements pour le SAV .....	42
3.5.3.	Modification de l'annexe IV-B-3 « Description des actes et canaux de service après-vente .....	42
<b>3.6</b>	<b>MODIFICATION DE L'ANNEXE IV-A-3 « VISUEL NAVIGO » .....</b>	<b>42</b>
<b>3.7</b>	<b>MODIFICATION DE L'ANNEXE VI-2 « PRINCIPES DE PARTAGE DES RECETTES COLLECTÉES » .....</b>	<b>43</b>
<b>3.8</b>	<b>MODIFICATION DE L'ANNEXE VI-12 « MODALITÉS DE CALCUL DU TAUX D'ÉVOLUTION TARIFAIRE » .....</b>	<b>45</b>

3.9	IMPACT DE LA CREATION DES CONTRATS NAVIGO LIBERTE SUR L'OBJECTIF DE RECETTES DIRECTES.....	45
3.10	MODIFICATION DE L'ARTICLE 65.2 RELATIF AU TRAITEMENT DES ANOMALIES DANS LES DONNÉES DE VALIDATION.....	46
3.11	SYNTHESE DE L'IMPACT SUR LE CONTRIBUTION C11 .....	46
3.12	MISE EN ŒUVRE DU CANAL MOBILE PREMIER PALIER DU SI SERVICES.....	47
ARTICLE 4. MISE EN COHERENCE DES LOGOS ILE DE FRANCE MOBILITES SUR LES BUS.....		
4.1	PRÉSENTATION DU DISPOSITIF .....	55
4.2	DESCRIPTION DU DISPOSITIF ET MODALITÉS DE SUIVI .....	56
4.3	AJUSTEMENT DE LA CONTRIBUTION C11 .....	56
ARTICLE 5. AJUSTEMENT DE L'OBJECTIF DE RECETTES DIRECTES.....		
ARTICLE 6. AJUSTEMENT DES CONTRIBUTIONS VERSEES PAR LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE A LA RATP .....		
ARTICLE 7. DISPOSITION GENERALE .....		
ARTICLE 8. ENTREE EN VIGUEUR .....		

# ARTICLE 1. MODIFICATIONS DE L'OFFRE DE REFERENCE

## 1.1 L'OFFRE DE TRANSPORT (TKC/KCC)

En application de l'annexe I-A-4 et I-B-1, le service de référence est modifié comme suit :

2018	2019	2020
------	------	------

### RER

RER B	Ryder Cup 2018 - Renfort d'offre	424	0	0
<b>Sous-total</b>		<b>424</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Tramway

100-112-011	Offre 2018 : Renfort Phase 2 L à V après-midi T1	KCC pris en compte dans l'avenant 11		
100-112-012	Offre 2018 : Renfort toute l'année T2			
100-112-013	Offre 2018 : Renfort du lundi au vendredi PTH VS PH1- T3a			
100-112-015	Offre 2018 : Renfort Week-end - T5			
100-112-016	Offre 2018 : Renfort semaine en phase 1 - T6			
100-112-018	Offre 2018 : Allègement de l'offre - T8			
100-112-003	Offre 2018 : Prolongement T3b à Porte d'Asnières	75 800	701 860	701 860
<b>Sous-total</b>		<b>75 800</b>	<b>701 860</b>	<b>701 860</b>

### Mobilier Paris

100-100-64	Offre 2018 : transfert du remisage de Lebrun à Lagny (passage en articulés de la ligne 180)	131	406	406
100-100-98	Restructuration T3b à Porte d'Asnières PC	104 921	982 205	982 205
100-100-97	Restructuration T3b à Porte d'Asnières PC1	-97 803	-856 922	-856 922
100-100-99	Restructuration T3b à Porte d'Asnières PC3	-90 664	-843 208	-843 208
<b>Sous-total</b>		<b>-83 415</b>	<b>-717 519</b>	<b>-717 519</b>

### Mobilier Banlieue

100-100-180	Offre 2018 : transfert du remisage de Vitry à Ivry (passage en articulés de la ligne 180)	-2 550	-5 375	-5 375
100-100-325	Offre 2018 : transfert du remisage de Lagny à Vitry (passage en articulés de la ligne 180)	1 831	10 949	10 949
100-100-152	Offre 2018 : Suppression de l'antenne Pont Yblon	20 849	60 541	60 541
<b>Sous-total</b>		<b>20 130</b>	<b>66 115</b>	<b>66 115</b>

### Paris

100-100-84	Restructuration T3b à Porte d'Asnières L84	19 749	180 931	180 931
<b>Sous-total</b>		<b>19 749</b>	<b>180 931</b>	<b>180 931</b>

**Banlieue**

100-100-112	Renfort Collège Vincennes	3 450	0	0
100-100-199	Offre 2018 : Renfort heures de pointe du L au S toute l'année	6 173	19 512	19 512
100-100-346	Offre 2018 : Prolongement à Bois-Perrier RER, à moyens constants	-4 785	-17 299	-17 299
100-100-111	Offre 2018 : Suppression partiels Charenton Ecoles	11 082	61 564	61 564
100-100-102	Offre 2018 : Modification d'amplitude - Prolongement à 00h30	17 466	54 273	54 273
100-100-137	Restructuration T3b à Porte d'Asnières L137	13 841	130 752	130 752
100-100-166	Restructuration T3b à Porte d'Asnières L166	1 393	13 488	13 488
100-100-341	Restructuration T3b à Porte d'Asnières L341	14 454	134 393	134 393
<b>Sous-total</b>		<b>63 074</b>	<b>396 683</b>	<b>396 683</b>

**Noctilien**

N13 (100-987-784)	Offre 2018 : Renfort du L au V toute l'année	20 834	61 992	61 992
N16 (100-987-781)	Offre 2018 : Renfort du L au V, toute l'année	12 703	37 800	37 800
N44 (100-987-754)	Offre 2018 : Modification d'itinéraire à Saint-Denis et renfort du L au D	12 619	49 946	49 946
<b>Sous-total</b>		<b>46 156</b>	<b>149 738</b>	<b>149 738</b>

<i>Total RER</i>	<b>424</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
------------------	------------	----------	----------

<i>Total réseau de surface</i>	<b>141 494</b>	<b>777 808</b>	<b>777 808</b>
--------------------------------	----------------	----------------	----------------

<b>Total</b>	<b>141 918</b>	<b>777 808</b>	<b>777 808</b>
--------------	----------------	----------------	----------------

## 1.2 AJUSTEMENT C11

Les montants repris ci-dessous sont exprimés en € HT 2015.

2018	2019	2020
------	------	------

### RER

RER A	Ryder Cup 2018 - Renfort d'offre	0	0	0
<b>Sous-total</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Commun

100-112-003	Offre 2018 : Prolongement T3b à Porte d'Asnières	2 544 353	3 357 451	3 357 451
<b>Sous-total</b>		<b>2 544 353</b>	<b>3 357 451</b>	<b>3 357 451</b>

### Tramway

100-112-011	Offre 2018 : Renfort Phase 2 L à V après-midi T1	18 326	14 347	14 347
100-112-012	Offre 2018 : Renfort toute l'année T2	180 219	458 690	458 690
100-112-013	Offre 2018 : Renfort du lundi au vendredi PTH VS PH1- T3a	582 435	719 795	719 795
100-112-015	Offre 2018 : Renfort Week-end - T5	30 322	31 943	31 943
100-112-016	Offre 2018 : Renfort semaine en phase 1 - T6	46 840	37 444	37 444
100-112-018	Offre 2018 : Allègement de l'offre - T8	-188 785	-460 167	-460 167
<b>Sous-total</b>		<b>669 357</b>	<b>802 052</b>	<b>802 052</b>

### Mobilien Paris

100-100-64	Offre 2018 : transfert du remisage de Lebrun à Lagny (passage en articulés de la ligne 180)	-230	-3 000	-3 000
<b>Sous-total</b>		<b>-230</b>	<b>-3 000</b>	<b>-3 000</b>

### Mobilien Banlieue

100-100-180	Offre 2018 : transfert du remisage de Vitry à Ivry (passage en articulés de la ligne 180)	68 908	238 792	238 792
100-100-325	Offre 2018 : transfert du remisage de Lagny à Vitry (passage en articulés de la ligne 180)	32 761	76 379	76 379
100-100-152	Offre 2018 : Suppression de l'antenne Pont Yblon	21 533	56 723	56 723
<b>Sous-total</b>		<b>123 202</b>	<b>371 894</b>	<b>371 894</b>

### Banlieue

100-100-112	Renfort Collège Vincennes	53 882	0	0
100-100-199	Offre 2018 : Renfort heures de pointe du L au S toute l'année	54 505	97 717	97 717
100-100-346	Offre 2018 : Prolongement à Bois-Perrier RER, à moyens constants	-3 274	-12 378	-12 378
100-100-111	Offre 2018 : Suppression partiels Charenton Ecoles	110 410	278 621	278 621
100-100-102	Offre 2018 : Modification d'amplitude - Prolongement à 00h30	135 309	252 645	252 645
<b>Sous-total</b>		<b>350 832</b>	<b>616 605</b>	<b>616 605</b>

### **Noctilien**

N13 (100-987-784)	Offre 2018 : Renfort du L au V toute l'année	156 000	301 198	301 198
N16 (100-987-781)	Offre 2018 : Renfort du L au V, toute l'année	104 254	199 575	199 575
N44 (100-987-754)	Offre 2018 : Modification d'itinéraire à Saint-Denis et renfort du L au D	108 109	249 531	249 531
<b>Sous-total</b>		<b>368 363</b>	<b>750 304</b>	<b>750 304</b>

<i>Total RER</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
------------------	----------	----------	----------

<i>Total réseau de surface</i>	<i>4 055 877</i>	<i>5 895 306</i>	<i>5 895 306</i>
--------------------------------	------------------	------------------	------------------

<b>Total en euros 2015</b>	<b>4 055 877</b>	<b>5 895 306</b>	<b>5 895 306</b>
----------------------------	------------------	------------------	------------------

### 1.3 AJUSTEMENT C12

Les impôts et taxes générés par les modifications d'offre sont remboursés par Ile-de-France Mobilités à l'euro-l'euro à la RATP. Ils sont fournis ci-dessous à titre indicatif.

2018	2019	2020
------	------	------

#### RER

RER B	Ryder Cup 2018 - Renfort d'offre	0	0	0
<b>Sous-total</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### Commun

100-112-003	Offre 2018 : Prolongement T3b à Porte d'Asnières	6 822	67 300	67 300
<b>Sous-total</b>		<b>6 822</b>	<b>67 300</b>	<b>67 300</b>

#### Tramway

100-112-011	Offre 2018 : Renfort Phase 2 L à V après-midi T1	190	190	190
100-112-012	Offre 2018 : Renfort toute l'année T2	1 610	5 880	5 880
100-112-013	Offre 2018 : Renfort du lundi au vendredi PTH VS PH1- T3a	5 848	10 849	10 849
100-112-015	Offre 2018 : Renfort Week-end - T5	339	531	531
100-112-016	Offre 2018 : Renfort semaine en phase 1 - T6	499	499	499
100-112-018	Offre 2018 : Allègement de l'offre - T8	-2 341	-5 649	-5 649
<b>Sous-total</b>		<b>6 145</b>	<b>12 300</b>	<b>12 300</b>

#### Mobilier Paris

100-100-64	Offre 2018 : transfert du remisage de Lebrun à Lagny (passage en articulés de la ligne 180)	-2	-20	-20
<b>Sous-total</b>		<b>-2</b>	<b>-20</b>	<b>-20</b>

#### Mobilier Banlieue

100-100-180	Offre 2018 : transfert du remisage de Vitry à Ivry (passage en articulés de la ligne 180)	-11 216	3 879	3 879
100-100-325	Offre 2018 : transfert du remisage de Lagny à Vitry (passage en articulés de la ligne 180)	488	1 108	1 108
100-100-152	Offre 2018 : Suppression de l'antenne Pont Yblon	136	394	394
<b>Sous-total</b>		<b>-10 592</b>	<b>5 381</b>	<b>5 381</b>

#### Banlieue

100-100-112	Renfort Collège Vincennes	761	0	0
100-100-199	Offre 2018 : Renfort heures de pointe du L au S toute l'année	776	1 421	1 421
100-100-346	Offre 2018 : Prolongement à Bois-Perrier RER, à moyens constants	-36	-130	-130

100-100-111	Offre 2018 : Suppression partiels Charenton Ecoles	1 524	3 616	3 616
100-100-102	Offre 2018 : Modification d'amplitude - Prolongement à 00h30	1 860	3 355	3 355
<b>Sous-total</b>		<b>4 885</b>	<b>8 262</b>	<b>8 262</b>

#### **Noctilien**

N13 (100-987-784)	Offre 2018 : Renfort du L au V toute l'année	2 127	3 975	3 975
N16 (100-987-781)	Offre 2018 : Renfort du L au V, toute l'année	1 415	2 640	2 640
N44 (100-987-754)	Offre 2018 : Modification d'itinéraire à Saint-Denis et renfort du L au D	1 478	3 292	3 292
<b>Sous-total</b>		<b>5 020</b>	<b>9 907</b>	<b>9 907</b>

<i>Total RER</i>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
------------------	----------	----------	----------

<i>Total réseau de surface</i>	<b>12 278</b>	<b>103 130</b>	<b>103 130</b>
--------------------------------	---------------	----------------	----------------

<i>Total en euros 2015</i>	<b>12 278</b>	<b>103 130</b>	<b>103 130</b>
----------------------------	---------------	----------------	----------------

#### 1.4 AJUSTEMENT RD

Les montants repris ci-dessous sont exprimés en € HT 2015.

2018	2019	2020
------	------	------

##### RER

RER A	Ryder Cup 2018 - Renfort d'offre	69 870	0	0
<b>Sous-total</b>		<b>69 870</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

##### Commun

100-112-003	Offre 2018 : Prolongement T3b à Porte d'Asnières	93 427	1 402 805	1 402 805
<b>Sous-total</b>		<b>93 427</b>	<b>1 402 805</b>	<b>1 402 805</b>

##### Tramway

100-112-011	Offre 2018 : Renfort Phase 2 L à V après-midi T1	732	732	732
100-112-012	Offre 2018 : Renfort toute l'année T2	15 894	60 337	60 337
100-112-013	Offre 2018 : Renfort du lundi au vendredi PTH VS PH1- T3a	16 173	35 766	35 766
100-112-015	Offre 2018 : Renfort Week-end - T5	3 009	5 840	5 840
100-112-016	Offre 2018 : Renfort semaine en phase 1 - T6	1 895	1 895	1 895
100-112-018	Offre 2018 : Allègement de l'offre - T8	0	0	0
<b>Sous-total</b>		<b>37 703</b>	<b>104 570</b>	<b>104 570</b>

##### Mobilierien Paris

100-100-64	Offre 2018 : transfert du remisage de Lebrun à Lagny (passage en articulés de la ligne 180)	0	0	0
<b>Sous-total</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

##### Mobilierien Banlieue

100-100-180	Offre 2018 : transfert du remisage de Vitry à Ivry (passage en articulés de la ligne 180)	21 744	126 989	126 989
100-100-325	Offre 2018 : transfert du remisage de Lagny à Vitry (passage en articulés de la ligne 180)	0	0	0
100-100-152	Offre 2018 : Suppression de l'antenne Pont Yblon	917	2 634	2 634
<b>Sous-total</b>		<b>22 661</b>	<b>129 623</b>	<b>129 623</b>

##### Banlieue

100-100-112	Renfort Collège Vincennes	173	0	0
100-100-199	Offre 2018 : Renfort heures de pointe du L au S toute l'année	1 293	3 649	3 649
100-100-346	Offre 2018 : Prolongement à Bois-Perrier RER, à moyens constants	-845	-2 397	-2 397
100-100-111	Offre 2018 : Suppression partiels Charenton Ecoles	921	5 372	5 372
100-100-102	Offre 2018 : Modification d'amplitude - Prolongement à 00h30	592	1 651	1 651
<b>Sous-total</b>		<b>2 134</b>	<b>8 275</b>	<b>8 275</b>

### **Noctilien**

N13 (100-987-784)	Offre 2018 : Renfort du L au V toute l'année	318	959	959
N16 (100-987-781)	Offre 2018 : Renfort du L au V, toute l'année	132	399	399
N44 (100-987-754)	Offre 2018 : Modification d'itinéraire à Saint-Denis et renfort du L au D	137	545	545
<b>Sous-total</b>		<b>587</b>	<b>1 903</b>	<b>1 903</b>

<i>Total RER</i>	<b>69 870</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
------------------	---------------	----------	----------

<i>Total réseau de surface</i>	<b>156 512</b>	<b>1 647 176</b>	<b>1 647 176</b>
--------------------------------	----------------	------------------	------------------

<i>Total en euros 2015</i>	<b>226 382</b>	<b>1 647 176</b>	<b>1 647 176</b>
----------------------------	----------------	------------------	------------------

## ARTICLE 2. DEPLOIEMENT DE LA BRIGADE DE CYNO-DETECTION

### 2.1 CONTEXTE

L'avenant n°11 au contrat RATP 2016-2020 a acté le principe du financement par le Syndicat des Transports d'Ile de France du déploiement d'une brigade de cyno-détection pour la RATP. La RATP a depuis fourni au Syndicat des Transports d'Ile de France les pièces administratives permettant de définir le montant exact de la subvention.

Ainsi, le montant maximum du marché de 2 ans, montant total pour les 5 sites d'implantation des équipes de cyno-détection, à raison de 16 heures / jour de prestation sur 2 ans, et tenant compte de la partie variable utilisée pour les événements exceptionnels, est valorisé à hauteur de 3 752 661,98 en € 2015 (correspondant, à titre informatif, à un montant de 3 824 187,71 € en € 2018).

La contribution C11 versée par Ile-de-France Mobilités est donc ajustée à la hausse à hauteur de 3 752 661,98 en € 2015, selon la décomposition ci-dessous :

En € 2015	2018	2019	2020
Evolution de la contribution C11	777 667,91	1 876 330,99	1 098 663,08

La RATP s'engage sur un forfait qui couvre à la fois les prestations réalisées sur le réseau au quotidien et les prestations réalisées dans le cadre de tous les événements exceptionnels qui interviendront sur la durée du contrat.

### 2.2 ORGANISATION D'UN RETOUR D'EXPERIENCE A FIN 2018

A l'issue du deuxième semestre 2018, la RATP transmettra à Ile-de-France Mobilités, début février 2019, un retour d'expérience de ce dispositif à compter de son déploiement en juin 2018. Ce retour d'expérience détaillera les interventions de chaque attachement et analysera l'impact du dispositif sur l'indicateur de ponctualité décrit à l'annexe I-A-8, les voyageurs gênés sur les lignes A et B du RER et la production du réseau Métro au regard de l'évolution du nombre de cas d'objets abandonnés sur le réseau sur la période considérée

## **ARTICLE 3. DISPOSITIONS RELATIVES AU PROGRAMME DE MODERNISATION BILLETTEQUE**

### **3.1 « PARIS VISITE SANS CONTACT »**

Le Syndicat des Transports d'Ile de France a créé une carte multiservices sans contact destinée à porter un titre de transport et des offres touristiques.

#### **3.1.1. CREATION DU TITRE « PARIS VISITE SANS CONTACT »**

Le Syndicat des Transports d'Ile de France et la RATP ont convenu que cette création n'aurait pas d'effet significatif sur les recettes tarifaires.

#### **3.1.2. CARACTÉRISTIQUES DE LA CARTE MULTISERVICES SANS CONTACT DESTINÉE À PORTER UN TITRE DE TRANSPORT ET DES OFFRES TOURISTIQUES**

L'annexe « IV-A-4 Caractéristiques, visuel et droits d'utilisation de la carte multiservices sans contact destinée à porter un titre de transport et des offres touristiques », annexée au présent avenant, est ajoutée au contrat STIF-RATP 2016-2020.

#### **3.1.3. CANAUX DE DISTRIBUTION ET SERVICES APRÈS-VENTE LIÉS AU TITRE « PARIS VISITE SANS CONTACT »**

Est ajoutée à la fin du paragraphe "1.3.2 Forfaits destinés à des publics spécifiques" de l'article "1.3 Une gamme de forfaits valables sur toute la région (forfaits "toutes zones") ou sur une partie seulement des zones tarifaires" de l'annexe IV-A-1, la phrase suivante : "- forfaits « Paris Visite sans contact » plein tarif, valable 1 à 5 jours, sur la carte multiservices sans contact destinée à porter un titre de transport et des offres touristiques, et réservé aux ventes grands comptes par le GIE Comutitres.

*Le tableau de l'annexe IV-A-1 est supprimé et remplacé par le tableau présenté au paragraphe 3.5.1.2.*

#### **3.1.4. CRÉATION D'UN CANAL DE « VENTES EXTERNES » AU SEIN DU GIE COMUTITRES**

Est ajouté le texte suivant au sein du paragraphe « 2.1.1 Organisation de la distribution et de la gestion de la relation client » de l'Annexe IV-B-8 Billettiq ue communautaire :

« 2.1.1.8 Distribution du produit tarifaire « Paris Visite sans contact »

Comutitres vend à travers un canal de distribution dénommé « Ventes externes », pour un minimum de 5000 cartes à des clients qui effectuent la revente au public (professionnels du tourisme) un forfait Paris

Visite sans contact chargé sur une carte multiservices sans contact, dans le cadre d'un Contrat de Vente établi entre les deux parties, comprenant, notamment :

- Le prix de vente du transport et les coûts de gestion éventuels en sus du prix de vente,
- Le prix de vente du support, validé préalablement par le Syndicat des Transports d'Ile de France,
- Le nombre de cartes minimum par commande, le nombre de commandes par an,
- Les conditions de livraison, délais et lieu,
- Les conditions de facturation, délai de règlement et acomptes.

Dans ce cadre, le Syndicat des Transports d'Ile de France peut autoriser un opérateur de tourisme à concevoir une offre touristique portée par la carte. Dans ce cas, le Syndicat des Transports d'Ile de France et l'opérateur de tourisme signent une convention qui fixe les modalités de conception, distribution et de fabrication de la carte ainsi que l'utilisation de la carte par l'opérateur de tourisme.

Le visuel de la carte recto et verso est défini par le Syndicat des Transports d'Ile de France, qui décide des informations figurant sur le visuel en concertation avec les transporteurs et Comutitres.

Les supports sont fournis chargés par Comutitres.

Les droits d'utilisation de la carte sont précisés au paragraphe 3 de l'annexe IV-A-4.

La communication sur la carte est encadrée par le paragraphe 4 de l'annexe IV-A-4. »

#### « 2.1.1.9 Ventes de titres évènementiels

Comutitres vend à travers un canal de distribution dénommé « Ventes externes » des titres en grand nombre à des organisateurs d'évènements (professionnels ou grand public) effectuant la revente au public.

Le volume de la commande doit être supérieur ou égal à 5 000 cartes. Les « ventes de titres évènementiels » s'inscrivent dans le cadre d'un Contrat de vente entre Comutitres et le client effectuant la revente au public. Ce contrat comprend notamment :

- Le prix de vente du transport et les coûts de gestion éventuels en sus du prix de vente,
- Le prix de vente du support, validé préalablement par le Syndicat des Transports d'Ile de France,
- Le nombre de cartes commandées,
- Les conditions de livraison, délais et lieu,
- Les conditions de facturation, délai de règlement et acomptes.

Les titres concernés sont les suivants :

- Navigo semaine ou jour chargé sur carte Navigo découverte ou carte spécifique à un événement.

Le visuel de la carte recto et verso est défini par le Syndicat des Transports d'Ile de France, qui décide des informations figurant sur le visuel en concertation avec les transporteurs et de Comutitres.

Les supports sont fournis chargés par Comutitres.

Les droits d'utilisation de la carte sont précisés au paragraphe 3 de l'annexe IV-A-4.

La communication sur la carte est encadrée par le paragraphe 4 de l'annexe IV-A-4. »

**ANNEXE IV-A-4**  
**CARACTERISTIQUES, VISUEL ET DROIT D'UTILISATION DE LA CARTE MULTISERVICES**  
**SANS CONTACT DESTINEE A PORTER UN TITRE DE TRANSPORT ET DES OFFRES**  
**TOURISTIQUES**

**1. Visuel de la carte**

Le visuel recto et verso de la carte multiservices sans contact est défini par le Syndicat des Transports d'Ile de France. La charte graphique est définie et transmise à l'Entreprise par le Syndicat des Transports d'Ile de France.

Visuel de la carte (une zone comprend les informations variables, du type nombre de jours et zones) :



Le Syndicat des Transports d'Ile de France valide un exemplaire de la pré-série de chacune des cartes.

**Caractéristiques physiques**

La carte est une carte « dual-interface » (interface à contacts et sans contact avec une seule puce) :

- Format : 7816 ID1 – conformité à ISO 14443 – Partie 1 ;
- Interface Contact : ISO 7816 ;
- Interface sans contact : ISO 14443 – Type B ;
- Module : le module à contacts est de couleur argenté ou standard.

**Caractéristiques techniques et applicatives**

L'application transport embarquée est Navigo.

La carte comprend également une application AMC.

Les caractéristiques techniques de la carte respectent la charte du système télébilletique Navigo transports publics d'Ile de France.

**Caractéristiques Graphiques**

L'intégralité du visuel recto et verso doit être respectée par l'Entreprise.

Le Syndicat des Transports d'Ile de France est seul habilité à modifier ce visuel et transmettra à l'Entreprise la charte graphique et les fichiers sources à chaque modification.

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France est titulaire des droits de propriété intellectuelle sur le visuel de la carte.

## 2. Variations du visuel de la carte

Les éléments suivants sont susceptibles de varier en fonction du revendeur :

- Le nom du package et donc par conséquent le nom de la carte (dans l'exemple ci-dessus, il s'agit de la marque « Paris Region Pass »)
- Le logo du revendeur (dans l'exemple ci-dessus, il s'agit du logo « VisitParisRegion »)

## 3. Droit d'utilisation de la carte

### - Les marques

Le Syndicat des Transports d'Ile de France déclare être titulaire des marques françaises suivantes :

- La marque semi-figurative française  déposée le 18 avril 2018 sous le numéro 184446995 en classes 9, 12, 16, 35, 36, 38, 39, 41 et 43

Ci-après désignée par « la Marque »

Le Syndicat des Transports d'Ile de France demeure seul titulaire du nom et du visuel de la carte correspondante.

Les conditions d'exploitation de la Marque par l'Entreprise sont prévues à l'annexe III-2 « licence d'exploitation des marques » du Contrat, dans la limite des dispositions de l'article 4 « communication sur la carte » de la présente annexe.

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France détient également des droits d'auteur sur le vocable Paris Region Pass et son visuel 

L'ensemble de ces vocables sont ci-après désignés par « Paris Region Pass ».

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France est le propriétaire unique de la Marque précitée et Paris Région Pass et détient dessus des droits de propriété intellectuelle, y compris des droits d'auteur. Le Syndicat des transports d'Ile-de-France autorise les Entreprises à exploiter à titre non exclusif la Marque et Paris Region Pass en respectant les conditions ci-après. »

### - Les droits d'auteurs

L'Entreprise reconnaît, en outre, au Syndicat des Transports d'Ile de France tous les droits d'auteur sur Paris Région Pass et les visuels de la carte.

## 4. Communication sur la carte

Le Syndicat des Transports d'Ile de France communiquera seul sur le lancement de la carte auprès des médias et du public.

A compter du lancement de la carte auprès des médias et du public, tout projet de communication, par l'entreprise seule, sur la carte ou sur le forfait Paris Visite sans contact ne pourra être lancé sans un avis positif du Syndicat des Transports d'Ile de France sur le concept. Le concept devra être présenté au Syndicat des Transports d'Ile de France par l'Entreprise.

Le délai de sollicitation doit être approprié au type d'action ainsi qu'à son contexte. Ce délai intègre un délai raisonnable de consultation et de réflexion au sein du Syndicat des Transports d'Ile de France ainsi qu'un temps réaliste pour que les éventuelles modifications souhaitées par le Syndicat des Transports d'Ile de France puissent être prises en compte. Le Syndicat des Transports d'Ile de France s'engage à répondre dans un délai raisonnable.

Chaque étape de réalisation et de mise en œuvre du projet devra être validée par le Syndicat des Transports d'Ile de France dans les mêmes conditions.

En cas de désaccord entre le Syndicat des Transports d'Ile de France et l'Entreprise, le Syndicat des Transports d'Ile de France statuera en dernier ressort, étant entendu que les dispositions ci-dessus s'entendent sans préjudice des dispositions du Titre III-Chapitre I et suivants du contrat entre le Syndicat des Transports d'Ile de France et l'Entreprise.

## **3.2 CRÉATION DU CONTRAT NAVIGO LIBERTÉ**

### **3.2.1.NAVIGO LIBERTÉ : COMPENSATION DES COÛTS D'EXPLOITATION DU NAVIGO LIBERTÉ**

Le service dit de « Post-Paiement » défini à l'article 3.4 de l'Annexe IV-B-8, renvoie dorénavant au service Navigo Liberté.

Conformément à l'article 88 – « *Création d'un titre ou modification significative des conditions d'utilisation d'un titre existant* », la mise en œuvre du produit tarifaire Navigo Liberté induit pour RATP des coûts d'exploitation complémentaires. Cet article précise les modalités de compensation de ces coûts par le Syndicat des Transports d'Île-de-France.

RATP réalise une supervision des échanges d'informations entre ses systèmes et ceux de Comutitres en charge de reconstituer les trajets des clients du Navigo Liberté afin de s'assurer que les fichiers de données de validation nécessaires sont correctement échangés. Cette activité nécessite la mise à disposition d'une ressource dédiée.

En cas de problèmes de transmission des fichiers de données de validations, RATP s'engage à transmettre le fichier de données en question dans un délai de quatre jours ouvrés maximum après notification du rejet.

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France et RATP conviennent d'un engagement forfaitaire pour la réalisation de ces missions.

Pour ce faire la contribution forfaitaire C11 versée par le Syndicat des Transports d'Île-de-France à RATP est augmentée des montants suivants par année :

<i>Milliers d'Euros 2015 HT</i>	2018	2019	2020
<b>Ajustement de la contribution C11</b>	25	100	65

Il est convenu entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France et RATP que le financement des actions de communication et de promotion (opérations commerciales) pour le pilote v3 du produit tarifaire Navigo Liberté et sa généralisation feront l'objet d'un prochain avenant au présent contrat. Cet avenant devra être finalisé avant la fin de l'année 2018.

### **3.2.2. MODIFICATION DE L'ARTICLE 84.3 « PRISE EN COMPTE DES EFFETS DES DÉCISIONS TARIFAIRES »**

Est ajouté à la fin de l'article 84.3 « Prise en compte des effets des décisions tarifaires », une partie 2.3 rédigée comme suit.

« 2.3) Mécanisme d'accompagnement de la migration des titres magnétiques utilisables sur les modes à tarification plate vers Navigo Liberté.

Conformément à l'esprit de l'article 2.2) du présent article, Île-de-France Mobilités et la RATP ont convenu d'un mécanisme *ad hoc* pour que la migration des titres magnétiques utilisables sur les modes à tarification plate vers les titres dématérialisés ne modifie pas l'équilibre de l'économie du contrat. Ce mécanisme se fonde sur l'observation d'un certain nombre d'indicateurs statistiques propres à traduire l'avancement de cette migration. Le recours à un mécanisme d'ajustement *a posteriori* est motivé par l'impossibilité de prévoir *a priori* avec précision le rythme selon lequel se fera le basculement des titres magnétiques vers les titres dématérialisés.

Les dispositions ci-dessous relatives au mécanisme d'accompagnement de la migration des titres magnétiques utilisables sur les modes à tarification plate vers Navigo Liberté, ainsi que les modifications de l'objectif de recettes et de la contribution C11 qui y sont associées, s'appliqueront sous réserve qu'une différenciation tarifaire surpondérant le prix des tickets (t+ et dématérialisés) en carnet par rapport au prix du trajet bus/tram payé *a posteriori* soit décidé par Île-de-France Mobilités avant le 15 juillet 2019 pour prise d'effet le 1<sup>er</sup> octobre 2019.

A défaut de quoi une nouvelle estimation des impacts devra être établie conjointement par Île-de-France Mobilités et les transporteurs et de nouvelles dispositions contractuelles devront être prises en conséquence.

Les estimations d'impact ont été effectuées avec les grands principes suivants (liste non exhaustive) :

- Le produit tarifaire Navigo Liberté ne bénéficie pas d'un mécanisme de plafonnement ;

- Le produit tarifaire Navigo Liberté offre la gratuité de la correspondance bus-métro accordée aux utilisateurs du post-paiement mais pas aux utilisateurs de tickets dématérialisés ;
- Le remboursement employeur n'a pas été pris en compte (fortement improbable sur le produit Navigo Liberté).
- Les critères d'attribution du tarif réduit sont identiques à ceux en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2018 ;

L'évolution de l'un de ces paramètres entrainera l'ouverture d'une nouvelle négociation afin d'en considérer les impacts.

I - Estimation du nombre de mensualités de contrats Navigo Liberté attribuable à des clients antérieurement abonnés Navigo et ayant une mobilité faible ou très faible.

Île-de-France Mobilités exploite les données issues du système d'information des données de validation (SIDV) pour les cartes portant un Navigo mois ou un Navigo annuel sur un mois donné. Pour chaque carte, les déplacements réalisés sur ce mois se voient attribuer une valeur :

\* La valeur 1 est affectée aux déplacements correspondant aux chaînes modales bus, tram, métro, bus-métro, bus-tram, métro-tram, bus-métro-tram.

\* La valeur 100 est affectée aux déplacements correspondant aux chaînes modales incluant du fer (fer, bus-fer, bus-fer-métro, etc.) ou pour lesquels la chaîne modale est non définie.

Le volume d'abonnés Navigo très peu mobiles sur le mois M considéré, noté  $Nav_{TPM}(M)$ , est égal au nombre de cartes dont la somme des déplacements ainsi valorisés est inférieure ou égale à 7.

Le volume d'abonnés Navigo peu mobiles sur le mois M considéré, noté  $Nav_{PM}(M)$ , est égal au nombre de cartes dont la somme des déplacements ainsi valorisés est supérieure à 7 et inférieure à 26.

Le volume de mensualités, pour l'année N, de contrats Navigo Liberté attribuables à des clients antérieurement abonnés Navigo et ayant une mobilité très faible, est noté  $N_{tpm}(N)$

Le volume de mensualités, pour l'année N, de contrats Navigo Liberté attribuables à des clients antérieurement abonnés Navigo et ayant une mobilité faible, est noté  $N_{pm}(N)$

Ces volumes de mensualités sont estimés selon les formules ci-dessous.

$$N_{tpm}(2019) = 2 \times [Nav_{TPM}(\text{décembre } 2018) - Nav_{TPM}(\text{décembre } 2019)]$$

$$N_{tpm}(2020) = 12 \times [Nav_{TPM}(\text{décembre } 2018) - Nav_{TPM}(\text{décembre } 2019)] + 6,5 \times [Nav_{TPM}(\text{décembre } 2019) - Nav_{TPM}(\text{décembre } 2020)]$$

$$N_{pm}(2019) = 2 \times [Nav_{PM}(\text{décembre } 2018) - Nav_{PM}(\text{décembre } 2019)]$$

$$N_{pm}(2020) = 12 \times [Nav_{PM}(\text{décembre } 2018) - Nav_{PM}(\text{décembre } 2019)] + 6,5 \times [Nav_{PM}(\text{décembre } 2019) - Nav_{PM}(\text{décembre } 2020)]$$

Île-de-France Mobilités fournit, les valeurs de  $Nav_{TPM}(\text{décembre } N-1)$ ,  $Nav_{TPM}(\text{décembre } N)$ ,  $Nav_{PM}(\text{décembre } N-1)$ , et  $Nav_{PM}(\text{décembre } N)$  pour le calcul des indicateurs relatifs à l'année N, avant le 15 février N+1.

A des fins d'estimation prévisionnelle, Île-de-France Mobilités fournira à la RATP avant le 15 décembre 2020, les valeurs de  $Nav_{TPM}(\text{octobre } 2019)$ ,  $Nav_{TPM}(\text{octobre } 2020)$ ,  $Nav_{PM}(\text{octobre } 2019)$  et  $Nav_{PM}(\text{octobre } 2020)$ .

## II – Ajustement de l'objectif de recettes et de la contribution C11.

On désigne par « mensualité Navigo Liberté » un mois sur lequel un contrat Navigo Liberté est en cours de validité (sont exclus les cas où un contrat est suspendu ou résilié sur un mois complet).

A compter de 2019, Comutitres communique à Île-de-France Mobilités au plus tard le 31 janvier de l'année N+1, les données suivantes pour l'année N : volume de mensualités Navigo Liberté plein tarif, volume de mensualités Navigo Liberté tarif réduit, volume de nouvelles souscriptions plein tarif, volume de nouvelles souscriptions tarif réduit.

Le volume de mensualités Navigo Liberté plein tarif pour l'année N est noté VMpt(N).

Le volume de mensualités Navigo Liberté tarif réduit pour l'année N est noté VMtr(N).

Le volume de nouvelles souscriptions Navigo Liberté plein tarif pour l'année N est noté VNSpt(N).

Le volume de nouvelles souscriptions Navigo Liberté tarif réduit pour l'année N est noté VNStr(N).

En 2019, le montant M2019 (positif ou négatif) est soustrait à l'objectif de recettes 2019 et additionné à la contribution C11 2019, avant application de l'intéressement aux recettes tel que stipulé par l'article 84.4, avec

M2019 =

$$\begin{aligned} & 36,96 \text{ €} \times \text{Ntpm}(2019)^* + 25,80 \text{ €} \times \text{Npm}(2019)** \\ & + 0,83 \text{ €} \times \text{VMpt}(2019) + 0,42 \text{ €} \times \text{VMtr}(2019) \\ & + 3,25 \text{ €} \times \text{VNSpt}(2019) + 1,63 \text{ €} \times \text{VNStr}(2019) \\ & - 1,00 \text{ M€}*** \end{aligned}$$

En 2020, le montant M2020 (positif ou négatif) est soustrait à l'objectif de recettes 2020 et additionné à la contribution C11 2020, avant application de l'intéressement aux recettes tel que stipulé par l'article 84.4, avec

M2020 =

$$\begin{aligned} & 36,96 \text{ €} \times \text{Ntpm}(2020)^* + 25,80 \text{ €} \times \text{Npm}(2020)** \\ & + 0,83 \text{ €} \times \text{VMpt}(2020) + 0,42 \text{ €} \times \text{VMtr}(2020) \\ & + 3,25 \text{ €} \times \text{VNSpt}(2020) + 1,63 \text{ €} \times \text{VNStr}(2020) \\ & - 16,68 \text{ M€}*** \end{aligned}$$

\* si  $\text{Ntpm}(2019) > 0$  et  $\text{Ntpm}(2020) > 0$

\*\* si  $\text{Npm}(2019) > 0$  et  $\text{Npm}(2020) > 0$

\*\*\* Montant de la compensation C11 déterminée a priori

Les valeurs en € sont HT et aux conditions économiques du 1/9/15.

Île-de-France Mobilités communiquera à chaque transporteur au plus tard le 28 février de l'année N+1 le montant M(N) à intégrer dans la facture annuelle, ainsi que les éléments justificatifs de ce calcul.

Il est précisé que les recettes issues des frais de souscription au Navigo Liberté font partie des recettes complémentaires perçues par les transporteurs. L'impact financier pour ce présent contrat est considéré comme nul.

### **3.3 MISE À JOUR DE L'ANNEXE BILLETTIQUE COMMUNAUTAIRE RELATIVE À L'EXPLOITATION DU SERVICE NAVIGO LIBERTÉ**

L'annexe billettique Communautaire IV-B-8 est modifiée comme suit :

#### **3.3.1. MODIFICATION DE L'ARTICLE 1.4.2 - « CATALOGUE DE SERVICE »**

Le paragraphe suivant est ajouté à la suite :

« Les services mis à disposition par Comutitres et les niveaux de service associés, relatifs au produit Navigo Liberté, seront ajoutés dans une nouvelle version du catalogue de service, au plus tard le 1<sup>er</sup> Septembre 2018. »

#### **3.3.2. MODIFICATION DE L'ARTICLE 2.1.1 - « ORGANISATION DE LA DISTRIBUTION ET DE LA GESTION DE LA RELATION CLIENT »**

##### **3.3.2.1. MODIFICATION DU PARAGRAPHE 2.1.1.7**

L'article « 2.1.1.7 Service après-vente » devient « 2.1.1.10 Service après-vente ».

Le paragraphe suivant est ajouté à la suite :

« Pour le produit tarifaire Navigo Liberté, les actes de services après-vente sont décrits dans l'article 3.X Exploitation du service Navigo Liberté.

Les actes de service après-vente pour les services Navigo Liberté et Navigo Easy seront ajoutés dans une nouvelle version du catalogue de service, au plus tard le 1<sup>er</sup> Septembre 2018.

»

##### **3.3.2.2. MODIFICATION DU PARAGRAPHE 2.1.1.8**

L'article « 2.1.1.8 Indicateurs de service » devient « 2.1.1.11 Indicateurs de service »

##### **3.3.2.3. CRÉATION DU PARAGRAPHE 2.1.1.7 DISTRIBUTION DU PRODUIT TARIFAIRE NAVIGO LIBERTÉ**

Un nouvel article intitulé « 2.1.1.7 Distribution du produit tarifaire Navigo Liberté » est inséré. Il précise :

- « Le Produit tarifaire Navigo Liberté est composé du titre de transport « Navigo Liberté » sur une carte Navigo personnalisée distribuée par Comutitres en ligne ou dans les réseaux de vente des Entreprises
- Les entreprises, individuellement et au travers de Comutitres assurent la distribution du Produit tarifaire Navigo Liberté.

La distribution du produit tarifaire Navigo Liberté comporte :

- une composante individuelle (distribution en agences par exemple) utilisant dans son processus un ou plusieurs outils communautaires (connexion au Système d'Information et de Gestion communautaire). Cette composante est mise en place selon les modalités et dans les limites spécifiées dans les contrats relatifs aux modalités d'exploitation des services de transports conclus entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France et les Entreprises.
- une composante communautaire : lorsque la demande est effectuée en ligne sur Internet.

23/59

### **3.3.3. MODIFICATION DE L'ARTICLE 2.2 « EXPLOITATION DES SYSTÈMES BILLETTIQUES COMMUNAUTAIRES »**

Le texte suivant est ajouté après le premier paragraphe de l'article 2.2 :

« Le système communautaire exploité par Comutitres inclut les composants logiciels permettant le fonctionnement du service Navigo Liberté et notamment les composants logiciels permettant d'assurer la reconstitution des trajets des clients et la facturation de ces trajets. A ce titre, l'exploitation du service Navigo Liberté est décrite dans l'article 3.8. »

### **3.3.4. MODIFICATION DE L'ARTICLE 3.4 « RÉALISATION DES SYSTÈMES PERMETTANT LA CRÉATION DU SERVICE POST-PAIEMENT ETAPE 1 »**

Le paragraphe 3.4.9 de cet article, intitulé « Exploitation du Service Post Paiement », est remplacé par le texte ci-dessous :

« Les modalités d'exploitation du service Post Paiement Etape 1, renommé service Navigo Liberté sont décrites dans l'article 3.8 de la présente annexe. »

### **3.3.5. CRÉATION DE L'ARTICLE 3.X « EXPLOITATION DU SERVICE NAVIGO LIBERTÉ »**

Le texte suivant est ajouté :

#### **« 3.8 : Exploitation du Service « Navigo Liberté »**

*Le service Navigo Liberté, est décrit à l'article 3.4.*

#### **3.8.1: ROLES ET ENGAGEMENT DES PARTIES**

*Les articles ci-après décrivent les engagements du Syndicat des Transports d'Île-de-France et des Entreprises individuellement et au travers de Comutitres permettant d'assurer l'exploitation du service Navigo Liberté.*

*Les Entreprises au travers de Comutitres s'engagent à :*

- *Mettre à disposition des clients du service Navigo Liberté un ensemble de prestations de distribution et de gestion de la relation client.*
- *Héberger et exploiter les composants logiciels permettant la reconstitution des trajets et la facturation client, réalisés par Comutitres selon les modalités de l'article 3.4*
- *Assurer le maintien en conditions opérationnelles des composants logiciels permettant la reconstitution des trajets et la facturation client, réalisés par Comutitres selon les modalités de l'article 3.4*

*Les composants logiciels nécessaires au fonctionnement du service seront mis en production dès 2018 pour permettre de les éprouver avant l'ouverture commerciale du service, pendant une période dénommée « pilote v2 »*

Dès lors que les conditions techniques et commerciales le permettront, le service Navigo Liberté fera l'objet d'une ouverture commerciale aux clients (date prévisionnelle indicative : février 2019), pour une période dite de « pilote v3 », limitée en nombre d'utilisateurs.

Après accord des Entreprises et d'Île-de-France Mobilités, le service Navigo Liberté sera ouvert à tous les utilisateurs remplissant les conditions d'accès au service (date prévisionnelle indicative : octobre 2019).

Mise à disposition d'un ensemble de prestations de distribution et de gestion de la relation client pour le produit tarifaire Navigo Liberté

Les Entreprises au travers de Comutitres s'engagent à fournir aux clients un ensemble de prestations de services permettant :

Le traitement des demandes clients :

- Souscrire à un contrat Navigo Liberté ;
- Suspendre et/ou reprendre un contrat Navigo Liberté (fonctionnalité non disponible à l'ouverture du service) ;
- Résilier un contrat Navigo Liberté ;
- Recevoir à domicile ou retirer dans les espaces de vente transporteurs équipés du SIG une carte Navigo personnalisée portant le contrat Navigo Liberté (pour les clients non déjà détenteurs d'une carte Navigo personnalisée souhaitant utiliser le service) ;
- Avoir une information sur l'en-cours de consommation du mois en cours ;
- Disposer de factures ;
- Obtenir une réponse aux demandes d'informations ;
- Modifier l'identité ou les données bancaires du payeur ;
- Modifier les informations personnelles du client ;
- Prendre en compte des réclamations relatives à la facturation ;
- Régulariser les impayés Navigo Liberté ;

L'émission de factures et l'encaissement des montants dus.

Par ailleurs, les Entreprises au travers de Comutitres s'engagent à :

- Assurer le suivi et le pilotage des fournisseurs de Comutitres en charge de la gestion de la relation clients du service Navigo Liberté ;
- Assurer les opérations comptables spécifiques au service Navigo Liberté (reporting, rapprochement bancaire, remboursements...).

Hébergement et exploitation des composants logiciels permettant la reconstitution des trajets et la facturation client

Les Entreprises au travers de Comutitres s'engagent à :

- Assurer l'hébergement des composants logiciels réalisés par Comutitres, tels que décrit dans l'article 3.4 de la présente annexe et permettant :
  - D'une part la reconstitution des trajets réalisés par les clients du service Navigo Liberté ;

- D'autre part la valorisation des trajets reconstitués et la facturation des clients du service Navigo Liberté ;
- Assurer l'exploitation des composants logiciels permettant la reconstitution des trajets et la facturation des clients ;
- Assurer le suivi et le pilotage des fournisseurs de Comutitres en charge de l'hébergement et de l'exploitation des composants logiciels permettant la reconstitution des trajets et la facturation des clients

Dans l'hypothèse d'un changement de fournisseur d'hébergement des systèmes de Comutitres, les Parties conviennent que Comutitres assurera la continuité de l'hébergement des composants logiciels permettant la reconstitution des trajets et la facturation des clients. A ce titre Comutitres pilotera les opérations de réversibilité entre les anciens et nouveaux fournisseurs d'hébergement.

Maintien en conditions opérationnelles des composants logiciels permettant la reconstitution des trajets et la facturation client

Les Entreprises au travers de Comutitres s'engagent à assurer le maintien en conditions opérationnelles des composants logiciels permettant la reconstitution des trajets et la facturation des clients, tels que décrit dans l'article 3.4 de la présente annexe.

Comutitres assure notamment le pilotage des fournisseurs en charge des opérations de maintien en conditions opérationnelles de ces composants.

### **3.8.2 FINANCEMENT DES COÛTS D'EXPLOITATION**

Il est rappelé que les coûts fixes, de gestion souscription et de gestion client présentés ne tiennent pas compte :

- De la mise en œuvre d'un contrat Navigo Liberté profil tarif réduit,
- De la mise en œuvre d'un plafonnement journalier,
- D'éventuelles actions de communication (durant le pilote et de manière pérenne) réalisées en communautaire

L'ajout de l'un de ces éléments donnera lieu à une nouvelle négociation des coûts présentés ci-après.

Le syndicat des Transports d'Île-de-France s'engage à financer les missions et activités décrites à l'article 3.X.1 selon le modèle de financement suivant :

Financement = Coût fixe Année(n) + Coût Gestion souscription (n)\* NST(n) + Coût Gestion client (n)\* NCA(n)

Où :

- NST(n) correspond au nombre de souscriptions Navigo Liberté totales quel que soit le canal de distribution : via le back-office Comutitres (BO) ou en agence dans les espaces transporteurs (FO) constatées dans l'année ;

- NCA (n) correspond au nombre de clients actifs (moyenne annuelle) constatés. Pour rappel, un client est considéré comme actif dès lors qu'il dispose d'un contrat Navigo Liberté en cours de validité (sont exclus les cas où un contrat est résilié ou suspendu sur le mois complet).

Ces éléments sont calculés sur la base suivante :

<b>Euros 2015 HT</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
<b>Cout fixe Année(n)</b>	1 251 189	3 226 096	2 383 412
<b>Cout Gestion souscription</b>		2,48	2,48
<b>Cout Gestion client</b>		2,48	2,48

Le syndicat des Transports d'Île-de-France et les Entreprises individuellement et au travers de Comutitres conviennent que les activités de Comutitres relatives à la phase de pilote (V2 et V3) feront l'objet d'un financement spécifique dans le cadre du mécanisme de financement d'études et d'avant-projets décrit à l'article 3.6.

Le montant du financement versé par le Syndicat des Transports d'Île-de-France est calculé selon la volumétrie prévisionnelle suivante :

	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
<b>nombre de souscriptions totales Navigo Liberté profil plein tarif (BO + FO) constatées dans l'année - NST(n)</b>		75 900	665 700
<b>nombre de clients actifs (moyenne annuelle) constatés - NCA (n)</b>		14 982	353 800

Sur la base de cette volumétrie prévisionnelle, le Syndicat des Transports d'Île-de-France s'engage à verser aux Entreprises la somme prévisionnelle suivante qui donnera lieu au versement d'acomptes mensuels :

<b>Euros 2015 HT</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
<b>Coûts d'exploitation prévisionnels</b>	1 251 189	3 451 483	4 911 772

Ces montants ne sont valables que dans la temporalité du contrat respectif de chaque Entreprise concernée

Les montants ci-dessus sont réglés aux Entreprises via les contributions C19 pour les transporteurs privés, via la contribution C11 pour RATP et SNCF MOBILITÉS et selon les modalités visées à l'article 95-3 pour le contrat RATP et 92-4 pour le contrat SNCF MOBILITÉS. Ce financement sera versé sous forme d'acomptes mensuels, selon les modalités visées à l'article 94-1 pour le contrat RATP et à l'article 91-1 pour le contrat SNCF MOBILITÉS et 64 pour les contrats des Transporteurs Privés.

Le syndicat des Transports d'Île-de-France et les Entreprises individuellement et au travers de Comutitres, conviennent que le montant sera ajusté annuellement au moment de la Facture Annuelle en mars de l'année N+1, pour tenir compte de la volumétrie réelle de souscription et de clients actifs au service Navigo Liberté en année N. Ces volumétries seront communiquées par Comutitres à Île-de-France Mobilités, au plus tard le 31 janvier de l'année N+1.

L'ensemble des coûts est indiqué en euros du contrat. Il est convenu que ces coûts seront indexés annuellement conformément aux modalités visées à l'article 95-1 pour le contrat RATP et à l'article 92-1 pour le contrat SNCF MOBILITÉS et 65-1 pour les contrats des Transporteurs Privés

La quote-part de prise en charge de ce coût par Entreprise est la suivante :

<b>Quote-part par Entreprise (en %)</b>	
RATP	59,5%
SNCF MOBILITÉS	32,7%
Autres Entreprises de transport privées	7,8%
<b>Total</b>	<b>100%</b>

Le syndicat des Transport d'Île-de-France et les Entreprises individuellement et au travers de Comutitres conviennent que le financement du service Navigo Liberté Etape 1 devra à terme faire l'objet d'une forfaitisation.

### **3.8.3 Droit d'information et d'audit du Syndicat des Transports d'Ile-de-France**

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France exerce un droit d'audit et de contrôle selon les modalités prévues à l'article 1.5.2.4 de la présente annexe.

### **3.8.4 Règlement à l'amiable ou contentieux des différends**

En cas de différends entre les parties, celles-ci conviennent de respecter les modalités de règlement amiable ou contentieux décrites aux contrats d'exploitation liant le Syndicat des Transports d'Île-de-France aux Entreprises. »

### 3.4 DISTRIBUTION DE TITRES TÉLÉBILLETTIQUES SUR CARTE NAVIGO EASY

#### 3.4.1. CARTE NAVIGO EASY: COMPENSATION DES COÛTS D'EXPLOITATION DE LA CARTE NAVIGO EASY

La « Carte Anonyme » défini à l'article 1.1.3 de l'Annexe IV-B-8, renvoie dorénavant à la Carte Navigo Easy.

Conformément à l'article 88 – « *Création d'un titre ou modification significative des conditions d'utilisation d'un titre existant* », la mise en œuvre de la Carte Navigo Easy, à compter de la date prévisionnelle d'avril 2019, induit pour RATP des coûts d'exploitation complémentaires. Cet article précise les modalités de compensation de ces coûts par le Syndicat des Transports d'Île-de-France.

Ces coûts d'exploitation sont de deux natures :

- D'une part l'acquisition, et la distribution manuelle des supports Cartes Navigo Easy. Ces supports sont conformes au bon à tirer transmis par le Syndicat des Transports d'Île-de-France le 16/05/2018 et ajouté en annexe IV-A-3. Il est rappelé que le support Carte Navigo Easy présentera une zone inscriptible permettant à l'utilisateur d'écrire une information de personnalisation ;
- D'autre part le coût de remplacement des supports au titre des opérations de Service après-ventes effectuées dans les emprises de l'Entreprise et telles que décrites à l'annexe IV-B-3. Ce coût est calculé sur la base d'un taux de SAV correspondant à 4% du nombre de supports Carte Navigo Easy vendus durant l'année en cours. Il est rappelé que l'utilisation de la carte Navigo Easy comme support de dépannage pour les forfaits longs et le Navigo Liberté n'est pas prise en compte ; si une telle utilisation devait en être faite, il serait nécessaire de reconsidérer le taux fixé dans le présent avenant.

Il est par ailleurs rappelé que l'ensemble des coûts d'études et de qualification de la carte Navigo Easy, annexée article IV-A-3, seront financés dans la cadre de l'article 3.6 de l'annexe IV-B-8. Le coût unitaire de la carte Navigo Easy est fixé ainsi :

	Jusqu'à 1 840 000 cartes (Ctinit)	Au-delà de 1 840 001 cartes (CtRec)
<b>Coût unitaire en Euros 2015, Hors Taxes</b>	1,19 € HT	1,01 € HT
<b>Incluant 4% de SAV</b>		

Il est précisé que le coût unitaire des cartes indiqué est valable pour le visuel annexé à l'article IV-A-3 c'est-à-dire sans zone publicitaire. Dans le cas où Ile-de-France Mobilités souhaiterait modifier le visuel, notamment pour ajouter un espace publicitaire, il sera nécessaire, d'une part, de qualifier le nouveau

visuel et, d'autre part, de vérifier pour chaque visuel qu'il n'engendre pas de surcoût. Si un surcoût venait à être constaté, le coût unitaire fixé dans cet avenant serait alors réévalué.

Considérant un seuil à 1 840 000 cartes, la compensation des coûts d'exploitation de la Carte Navigo Easy sera calculée de la façon suivante :

- Si le volume de cartes vendues est inférieur au seuil :

$$\text{CompCA} = \text{VolCVinit} * \text{Ctinit}$$

- Si dans l'année en cours le volume de cartes vendues dépasse le seuil de 1 840 000 cartes  

$$\text{CompCA} = \text{VolCVinit} * \text{Ctinit} + (\text{VolCV} - \text{VolCVinit}) * \text{CtRec}$$

- Pour les années suivantes  

$$\text{CompCA} = \text{VolCV} * \text{CtRec}$$

où :

- CompCA correspond au montant de la compensation ;
- VolCV correspond au volume total de cartes vendues dans l'année par RATP ;
- VolCVinit correspond au volume de cartes vendues dans l'année par la RATP dans la limite de 1 840 000 cartes à compter du lancement de la carte Navigo Easy;
- Ctinit correspond au coût des cartes dans la limite de 1 840 000 cartes à compter du lancement de la carte Navigo Easy ;
- CtRec au coût récurrent d'acquisition des cartes (à compter de la 1 840 001ème carte).

Le volume de cartes vendues par RATP est estimé à :

	2019	2020
<b>Volumes de supports cartes Navigo Easy vendues par RATP</b>	1 622 000	5 049 000

Par conséquent, la contribution forfaitaire C11 versée par le Syndicat des Transports d'Île-de-France à RATP est augmentée des montants suivants par année, ce qui vient augmenter mécaniquement le montant des acomptes mensuels de C11 :

<b>Euros 2015HT</b>	2019	2020
<b>Contribution C11</b>	1 930 180	5 138 730

Le syndicat des Transports d'Île-de-France et RATP conviennent que le montant sera ajusté annuellement au moment de la Facture Annuelle en mars de l'année N+1, pour tenir compte de la volumétrie réelle de cartes vendues par RATP en année N. Ces volumétries seront communiquées par RATP à Île-de-France Mobilités, au plus tard le 31 janvier de l'année N+1

Par ailleurs, il est rappelé que la constitution d'un stock de supports Cartes Navigo Easy, ainsi que l'économie réalisée sur la diminution du nombre de tickets magnétiques vendus par RATP ne feront pas l'objet d'une quelconque compensation pour le présent contrat. Il est convenu entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France et RATP que le financement des actions de communication et de promotion (opérations commerciales) concernant la carte Navigo Easy feront l'objet d'un prochain avenant au présent contrat. Cet avenant devra être finalisé avant la fin de l'année 2018.

### **3.4.2. CARTE NAVIGO EASY : REVERSEMENT DES RECETTES ISSUES DE LA VENTE DES SUPPORTS**

Modification de l'article 85- « *Les recettes complémentaires* ». L'article 85 est complété comme suit :

#### **3.4.2.1. MODIFICATION DE LA LISTE DES RECETTES COMPLÉMENTAIRES**

La liste des types de recettes complémentaires est enrichie comme suit :

« - des recettes liées à la vente des supports Carte Navigo Easy ».

#### **3.4.2.2. AJOUT D'UN PARAGRAPHE RELATIF AU « REVERSEMENT DES RECETTES LIÉES À LA VENTE DES SUPPORTS CARTES NAVIGO EASY »**

A la suite du paragraphe relatif aux recettes d'interconnexions, le paragraphe suivant est ajouté :

« Reversement des recettes complémentaires liées à la vente des supports Cartes Navigo Easy :

La RATP s'engage à reverser au Syndicat des Transports d'Île-de-France l'intégralité des recettes liées à la vente des cartes Navigo Easy aux clients.

Le montant reversé par RATP est calculé comme suit :

Volume de Cartes vendues \* Tarif Public HT

Où le Tarif Public correspond au prix de vente HT du support Carte Navigo Easy fixé par le Syndicat des Transports d'Île-de-France dans le cadre d'une décision tarifaire.

En cas d'évolution tarifaire en cours d'année, seront distingués les volumes vendus au tarif initial de ceux vendus au nouveau tarif.

Le montant du reversement effectué par RATP sera défini annuellement au moment de la Facture Annuelle, en mars de l'année N+1, sur la base de la volumétrie réelle de cartes vendues par RATP pour l'année N.

Ces volumétries seront communiquées par RATP à Île-de-France Mobilités, au plus tard le 31 janvier de l'année N+1.

».

### **3.4.3.DÉPOSITAIRES**

Dans l'article 58-3 « *Vente des produits tarifaires en dehors des espaces de vente du métro et du RER* », le paragraphe relatif au réseau de dépositaires en Île-de-France est complété par le paragraphe suivant :

« A compter de 2019, les dépositaires sont progressivement équipés de nouveaux appareils de rechargement. Ils vendent alors également des cartes Navigo Easy, des titres t+ télébilletisés (unité et carnet), des forfaits Navigo Jeune Week-End et des forfaits antipollution chargeables sur carte Navigo Easy. A partir de la mise à disposition du nouvel équipement et de leur dotation en supports Navigo Easy, ces dépositaires ne sont alors plus approvisionnés en carnets de tickets t+. »

## **3.5 MISE À JOUR DES ANNEXES RELATIVES À LA DISTRIBUTION DES PRODUITS TARIFAIRES ET AUX ACTES DE SAV**

### **3.5.1.MODIFICATION DE L'ANNEXE IV-A-1 « LISTE DES PRODUITS TARIFAIRES ET DE LEURS CANAUX DE DISTRIBUTION »**

Le texte de l'annexe est modifié comme suit :

#### **3.5.1.1. MODIFICATION DE LA LISTE DES PRODUITS TARIFAIRES**

Le contenu de la partie « 1) Liste des produits tarifaires » de l'annexe IV-A-1 est supprimé et remplacé par le texte suivant afin de prendre en compte la création du ticket télébilletique, du produit tarifaire Navigo Liberté, du Paris Visite sans contact, de la carte Police grande couronne.

#### **« 1) Liste des produits tarifaires**

Les titres proposés aux clients sont les suivants. Pour les titres non disponibles au 11 juillet 2018, leur date de disponibilité prévisionnelle est précisée entre parenthèses.

##### **1.1 Une gamme de billets au voyage :**

- le ticket t+ à l'unité,
- le ticket dématérialisé à l'unité (disponibilité à compter de la date prévisionnelle du 1<sup>er</sup> avril 2019),
- le ticket d'accès à bord,
- le carnet de 10 tickets t+,
- le carnet de dix tickets dématérialisés (, disponibilité pour tous à compter de la date prévisionnelle du 1<sup>er</sup> avril 2019),

32/59

- le billet réseau ferré origine - destination vendu à l'unité,
- le carnet de 10 billets réseau ferré origine - destination,
- le billet « Orly par le RER C » permettant de réaliser un parcours ferré dont l'origine ou la destination est Pont de Rungis et un trajet bus entre Pont de Rungis et l'aéroport d'Orly (le tarif, et donc la recette, correspondant à la somme du tarif du billet Origine-destination associé au parcours ferré et du tarif d'un ticket t+ unité).
- les billets des dessertes bus à tarif spécial (Orlybus, Roissybus), (disponibilité en télébillettique à compter de la date prévisionnelle d'avril 2019).

	Correspondance autorisée
Ticket d'accès à bord, billets des dessertes bus à tarif spécial	Aucune
Ticket t+ (unité ou en carnet)	Bus-bus, bus-tram, tram-tram Métro-RER dans Paris intra-muros
Ticket dématérialisé	Bus-bus, bus-tram, tram-tram sous réserve qu'il n'y ait pas de trajet métro ou RER dans Paris intra-muros intercalé entre deux trajets bus/tram, bus/bus, tram/tram. Métro-RER dans Paris intra-muros
Billet réseau ferré origine – destination (unité ou en carnet),	Métro- fer si l'origine ou la destination est Paris ou traversée de Paris, fer-fer
Billet « Orly par RER C »	Métro-RER si l'origine ou la destination est Paris et fer-bus (navette vers Orly)

Les tickets **t+** à l'unité, ticket dématérialisé à l'unité, ticket d'accès à bord et les billets des dessertes bus à tarif spécial ne sont vendus qu'à plein tarif. La partie du prix du billet « Orly par RER C » correspondant au t+ unité ne donne lieu à aucune réduction. Les autres billets au voyage peuvent être vendus à tarif réduit sous certaines conditions, le droit à réduction s'appliquant, selon le cas, à tous les réseaux ou seulement à certains d'entre eux. Certains voyageurs peuvent bénéficier de la gratuité.

	Taux de réduction ou gratuité valable sur :			
	tous les réseaux	réseaux RATP et SNCF	réseau RATP	sur le réseau SNCF
Titulaires d'une carte « famille nombreuse »	50%			
Bénéficiaires de la réduction Solidarité Transport	50%			
Enfants de 4 à moins de 10 ans	50%			
Enfants de moins de 4 ans	Gratuité			
Titulaires franciliens d'une carte d'invalidité avec mention « Cécité »	50%			
Accompagnateur du titulaire d'une carte d'invalidité avec mention « Cécité »	Gratuité			

Groupes de jeunes sous certaines conditions		50% sur le métro et le train		
Titulaires franciliens d'une carte d'invalidité ONAC simple barre bleue	50%			
Titulaires non franciliens d'une carte d'invalidité ONAC simple barre bleue		50%		
Titulaires franciliens d'une carte d'invalidité ONAC simple barre rouge, double barre rouge ou double barre bleue, accompagnateur du titulaire francilien d'une carte double barre rouge ou double barre bleue	Gratuité			
Titulaires non franciliens d'une carte d'invalidité ONAC simple barre rouge, double barre rouge ou double barre bleue, accompagnateur du titulaire non francilien d'une carte double barre rouge			50%	75%
Accompagnateur du titulaire non francilien d'une carte double barre bleue			50%	Gratuité
Enfants et adultes titulaires de la carte de famille d'agents ou de retraités RATP			50%	
Militaires				75%
Ayants-droits de la RATP			Gratuité	
Ayants-droits de la SNCF				75%

### 1.2 Des contrats de transport fondés sur le paiement à la consommation :

- contrats Navigo Liberté plein tarif valables sur les lignes de bus à tarification normale, les lignes de métro 1 à 14, le train / RER dans Paris intra-muros, les tramways à l'exclusion des tramways express, Orlybus et Roissybus (disponibilité limitée en phase pilote à compter de la date prévisionnelle du 1<sup>er</sup> février 2019, disponibilité pour tous à compter de la date prévisionnelle du 1<sup>er</sup> octobre 2019),

### 1.3 Une gamme de forfaits valables sur toute la région (forfaits « toutes zones ») ou sur une partie seulement des zones tarifaires.

#### 1.3.1 Forfaits tous publics :

- forfaits, Navigo jour, Navigo semaine, Navigo mois et Navigo annuel,
- forfait Mobilis, valable une journée,
- forfait Paris Visite valable de 1 à 5 jours,
- forfait « fête de la musique », (disponibilité en télébilletique à compter de la date prévisionnelle de juillet 2019)
- forfait antipollution (disponibilité en télébilletique à compter de la date prévisionnelle de juillet 2019)

#### 1.3.2 Forfaits destinés à des publics spécifiques :

- forfaits ImagineR Scolaire destinés aux moins de 16 ans, lycéens, collégiens et apprentis avant bac et résidant en IDF ;
- forfaits ImagineR Etudiant destinés aux moins de 26 ans suivant une formation post-secondaire et résidant en IDF ;

- forfaits Navigo Solidarité mois et Navigo Solidarité semaine réservés aux bénéficiaires de la Couverture Maladie Universelle Complémentaire, ou de l'Aide Médicale d'Etat, ou de l'Allocation Spécifique de Solidarité;
- forfaits Navigo Gratuité réservés aux bénéficiaires du RSA sous conditions de ressources, aux personnes bénéficiant conjointement de l'Allocation Spécifique de Solidarité et de la Couverture Maladie Universelle Complémentaire, et aux jeunes franciliens âgés de 16 à 25 ans, sortis du système scolaire et sans emploi, stagiaires de la formation professionnelle continue et engagés dans certains dispositifs du service public régional de formation et d'insertion professionnelle (Avenir Jeune, programme Compétence et les Ecoles de la 2<sup>ème</sup> chance ») ;
- forfaits Améthyste réservés aux personnes âgées et handicapées, et aux anciens combattants, financés et attribués par les départements et le CCAS de la Ville de Paris dont les conditions d'attribution sont précisées dans les conventions Île-de-France Mobilités-Département-Comutitres ;
- forfaits Ticket Jeunes week-end, valables les samedis, dimanches ou jours fériés et réservés aux jeunes de moins de 26 ans (appelé Navigo Jeune Week End sous forme dématérialisée, disponible à compter de la date prévisionnelle de juillet 2019) ;
- forfaits Paris Visite à tarif réduit valables de 1 à 5 jours et réservé aux enfants de 4 à moins de 12 ans ;
- forfaits « Paris Visite sans contact » (disponible à compter de la date prévisionnelle d'août 2018) valable 1 à 5 jours sur la carte multiservices sans contact destinée à porter un titre de transport et des offres touristiques

#### **1.4 Des titres spéciaux.**

##### 1.4.1 Titres réservés à des clients particuliers :

- le billet « pompiers », billet au voyage utilisable sur les réseaux RATP et le RER dans Paris intra-muros, réservé aux sapeurs-pompiers de la ville de Paris ;
- la Carte Police Paris/petite couronne et la carte Police grande couronne (disponible à compter de la date prévisionnelle de septembre 2018), forfaits « toutes zones » réservé à certains agents du Ministère de l'Intérieur et de la Préfecture de Police.

##### 1.4.2 Titres événementiels :

- billets ou forfaits spéciaux créés lors de manifestations ou événements particuliers;
- billets ou forfaits combinés sur support télébillettique multiservices ;

### **3.5.1.2. MODIFICATION DES CANAUX DE DISTRIBUTION DES PRODUITS TARIFAIRES**

Les tableaux 1 et 2 « *Distribution des produits tarifaires opérée par le RATP* » sont supprimés et remplacés par les tableaux suivants :

Titres	Supports								Services RATP à la vente	Canaux de vente propres à la RATP								
	Ma gné - tiqu e	Pass e Navigo	Pass e Navigo Découverte	Pass e Navigo Annuel	Pass e Navigo Imagine'R	Pass e spécifique	Papier	Pass e Navigo Easy		Automates de vente			Comp -toir "club "	Comp -toir d'info rma -tion	Agenc e RATP	Bus	Reven -deurs agréés fran -ciliens	Vente grand comp -te
										Gu ich et (TP V)	ADUP AS	Aut o-mat e 200 7						
Navigo Semaine		X	X	X	X				Vente - SAV	V	V	V	V-SAV	SAV		V	V	
Navigo Mois		X	X	X	X				Vente - SAV	V	V	V	V-SAV	SAV		V	V	
Mobilis	X								Vente	V	V	V	V-SAV			V		
Navigo Annuel				X					Vente - SAV									
Imagine'R Scolaire					X				Chargement	LT	LT	LT	LT-SAV	SAV				
Imagine'R étudiant					X				Chargement	LT	LT	LT	LT-SAV	SAV				
Forfait Transport Gratuité		X							Chargement	LD-LT	LD-LT	LD-LT	LD-SAV	SAV				
Forfait Solidarité Transport Semaine		X							Vente	LD-V	LD-V	LD-V	LD-V-SAV	SAV		V		
Forfait Solidarité Transport Mois		X							Vente	LD-V	LD-V	LD-V	LD-V-SAV	SAV		V		



Abonnements O-D pour étudiants, élèves ou apprentis	X																		VGC
Paris Visite	X									V									VGC
Paris visite sans contact					X														
Ticket jeune WE	X									V									VGC
Titre Pompier	X																		VGC
Titres événementiels tels que fête de la musique	X	X	X	X	X	X													VGC
Autorisation de passage	X																		VGC
Navigo Liberté		X																	
Navigo Jour		X	X	X	X	X													
Ticket télébilletique t+																			
Carnet tickets télébilletique																			
Carnet tickets demi-tarif télébilletique																			
Forfait jeune WE		X	X	X	X	X													
Forfait antipollution	X	X	X	X	X	X													

V : vente

VGC : vente grand compte

LT : livraison du titre (et profil associé le cas échéant)

LD : livraison du droit

SAV : service après-vente donnant lieu à facturation\*

**\*le SAV non facturé est indiqué en annexe C4**

(1) vente possible en cas d'affluence ou d'indisponibilité du front de vente automatique, modalités de paiement définies par la RATP

(2) Certains appareils

(3) Certains revendeurs agréés

(4) Uniquement le ticket d'accès à bord

(5) "Bon pour" échangé au comptoir d'information ou Comptoir Club contre un passe Découverte

(6) Roissy Bus

(7) Souscription au contrat Navigo Liberté

Supports : canaux de distribution propres à la RATP	Magnétique	Passe Navigo	Passe Navigo Découverte	Passe Navigo Annuel	Passe Navigo Imagine'R	Passe spécifique	Papier	Passe Navigo Easy
Guichet (TPV)	X		X					X
ADUP	X							
AS								
Automate 2007	X							
Comptoir "club" équipé TPV et SIG	X	X	X (2)	X (SAV)	X (SAV)			X (2)
Comptoir d'information	X		X (2)					X (2)
Agence RATP		X		X	X (SAV)			
Bus	X (1)						X (3)	
Revendeurs agréés franciliens	X		X					X
Revendeurs agréés non franciliens	X							
Organisateurs de voyages	X		X					
Vente grand compte	X		X			X		

**Précisions :**

- (1) Uniquement le ticket d'accès à bord
- (2) "Bon pour" échangé au comptoir d'information ou comptoir club contre un passe Navigo Découverte ou une Carte Navigo Easy
- (3) Roissy Bus et Orlybus

### 3.5.2. MODIFICATION DE L'ANNEXE IV-B-1 « EQUIPEMENTS DE VENTE ET DE SERVICE APRÈS-VENTE »

Le texte de l'annexe est modifié comme suit :

#### 3.5.2.1. MODIFICATION DES ÉQUIPEMENTS POUR LA VENTE

Le paragraphe 1 – « *Equipements de vente* », est complété comme suit :

Au paragraphe concernant les ADUP sont ajoutés les points suivants :

« - Vente et chargement de titres au voyage et forfaits courts sur Carte Navigo Easy ;

- 'Bon pour une carte' : Impression d'un justificatif permettant la délivrance d'une carte Navigo Easy ou d'un Navigo Découverte en Comptoir Club et Comptoir d'Information »

Au paragraphe concernant les Automates de Service sont ajoutés les points suivants :

« - Vente et chargement de titres au voyage et forfaits courts sur Carte Navigo Easy ;

- Réception des opérations effectuées en ligne »

Au paragraphe concernant les TPV est ajouté le point suivant :

« - Vente et chargement de titres au voyage et forfaits courts sur Carte Navigo Easy ;

- Réception des opérations effectuées en ligne »

Au paragraphe concernant les Terminaux d'Agence est ajouté le point suivant :

« - Souscription au Navigo Liberté

- Réception des opérations effectuées en ligne »

Au paragraphe concernant les Automates 2007 sont ajoutés les points suivants :

« - Vente et chargement de titres au voyage et forfaits courts sur Carte Navigo Easy ;

- Réception des opérations effectuées en ligne ;

- 'Bon pour une carte' : Impression d'un justificatif permettant la délivrance d'une carte Navigo Easy ou d'un Navigo Découverte en Comptoir Club et Comptoir d'Information »

Au paragraphe concernant le Terminal Externe de Chargement TEC est ajouté le point suivant :

« - Vente et chargement de titres au voyage et forfaits courts sur Carte Navigo Easy (à compter du déploiement du nouvel équipement de chargement des dépositaires)»

### 3.5.2.2. MODIFICATION DES ÉQUIPEMENTS POUR LE SAV

Le paragraphe 2 – « *Équipements de service après-vente* », est complété comme suit :

Au paragraphe concernant les TPV est ajouté le point suivant :

« - Réception des opérations effectuées en ligne»

Au paragraphe concernant les Automates de Service, Automates 2007 et ADUP est ajouté le point suivant :

« - Réception des opérations effectuées en ligne »

### 3.5.3. MODIFICATION DE L'ANNEXE IV-B-3 « DESCRIPTION DES ACTES ET CANAUX DE SERVICE APRES-VENTE

Les lignes suivantes sont ajoutées au tableau « liste des actes de souscription et de SAV » :

		Agences	CC	Guichets	CI
<b>Navigo Liberté</b>	<b>Souscription</b>				
	<b>Modification des coordonnées bancaires</b>				
	<b>Résiliation du contrat</b>				
	<b>Régularisation des impayés</b>				
	<b>Suspension / reprise de contrat</b>				
<b>Carte Navigo Easy</b>	<b>Carte HS : Changement de Carte (si non du fait du client)</b>				
<b>Forfaits courts</b>	<b>Remplacement de titres*</b>				
	<b>Changement de zones</b>				

\*Remplacement de titres : En cas de HS du support, reconstitution des titres sur une carte du même type que celle du client sur présentation d'une preuve d'achat. Dans le cas de la carte Navigo personnalisée, dont le remplacement ne peut pas être réalisé en immédiat, une carte Navigo Easy sera distribuée gratuitement.

### 3.6 MODIFICATION DE L'ANNEXE IV-A-3 « VISUEL NAVIGO »

L'annexe est complété du paragraphe « Visuel Navigo Easy » avec l'image suivante :



Il est précisé que la zone publicitaire ne sera pas exploitée au lancement du support.

### 3.7 MODIFICATION DE L'ANNEXE VI-2 « PRINCIPES DE PARTAGE DES RECETTES COLLECTÉES »

L'annexe VI-2 relative aux principes de partage des recettes collectées est modifiée comme indiqué ci-après.

Le sous-titre « C.2 forfait Paris Visite » est supprimé et remplacé par le sous-titre « C.2 forfaits Paris Visite et Paris Visite sans contact »

Le tableau inclus dans la sous partie « C.2 forfaits Paris Visite et Paris Visite sans contact » est supprimé et remplacé par le tableau suivant :

Paris Visite magnétique et sans contact									
		SNCF		RATP		Orlyval		Opérateurs privés	
		Adultes	Enfants*	Adultes	Enfants*	Adultes	Enfants*	Adultes	Enfants*
1 jour	1-3	0,100	0,100	0,900	0,900	0	0	0	0
	1-5	0,151	0,210	0,452	0,760	0,389	0,009	0,008	0,021
2 jours	1-3	0,100	0,100	0,900	0,900	0	0	0	0
	1-5	0,154	0,162	0,754	0,809	0,074	0,010	0,018	0,019
3 jours	1-3	0,100	0,100	0,900	0,900	0	0	0	0
	1-5	0,248	0,251	0,715	0,722	0,020	0,010	0,017	0,017
4 jours**	1-3	0,100	Sans objet	0,900	Sans objet	0,000	Sans objet	0,000	Sans objet
	1-5	0,287	objet	0,676	objet	0,020	objet	0,017	objet
5 jours	1-3	0,100	0,100	0,900	0,900	0	0	0	0
	1-5	0,346	0,348	0,618	0,624	0,020	0,010	0,016	0,018

\* Concerne uniquement Paris Visite magnétique  
 \*\* Concerne uniquement Paris Visite sans contact

Le sous-titre « C.3 Forfaits Congrès est supprimé.

Le contenu du point C.5) est supprimé et remplacé par le texte suivant :

« **C.5) Tickets t+ et tickets télébilletiques**

Dans le paragraphe c.5, le terme « ticket » désigne simultanément les tickets t+ et les tickets ticket télébilletiques.

Lorsque le contrat entre le STIF et un opérateur privé prévoit que soit attribuée à cet opérateur une part de recettes directes au titre des tickets, celle-ci est calculée de la manière suivante :

- nombre de premières validations réalisées avec un ticket plein tarif extrait de carnet divisé par 0.98 et multiplié par le prix du ticket plein tarif extrait de carnet ;
- nombre de premières validations réalisées avec un ticket demi-tarif extrait de carnet divisé par 0.98 et multiplié par le prix du ticket demi-tarif extrait de carnet ;
- nombre de premières validations réalisées avec un ticket à l'unité divisé par 0.98 et multiplié par le prix du ticket plein tarif extrait de carnet.

Le coefficient de 0.98 vise à prendre en compte le stock mort.

Les recettes directes au titre des tickets, diminuées de la part revenant aux opérateurs privés déterminée selon les principes détaillés aux précédents paragraphes, sont partagées entre la RATP et la SNCF sur la base des clés de partage indiquées dans le tableau ci-dessous :

	Tickets exclusion faite de la part revenant aux opérateurs privés	
	SNCF	RATP
Tickets à l'unité	0,014	0,986
Tickets en carnet plein tarif	0,014	0,986
Tickets en carnet demi-tarif	0,014	0,986

**C.5 bis) Trajets facturés aux clients des contrats Navigo Liberté.**

	SNCF	RATP	Opérateurs privés
Trajet bus/tram payé <i>a posteriori</i> plein tarif	0,255	0,692	0,053
Trajet bus/tram payé <i>a posteriori</i> tarif réduit	0,255	0,692	0,053
Trajet métro/fer payé <i>a posteriori</i> plein tarif	0,255	0,692	0,053
Trajet métro/fer payé <i>a posteriori</i> tarif réduit	0,255	0,692	0,053
Trajet Orlybus payé <i>a posteriori</i>	0,255	0,692	0,053
Trajet Roissybus payé <i>a posteriori</i>	0,255	0,692	0,053

»

Le tableau du point C.8 est supprimé et remplacé par le tableau suivant :

	SNCF	RATP	Opérateurs privés
Pompiers	0,038	0,962	0
Orlybus	0	1,000	0
Roissybus	0	1,000	0
Disney	0,018	0,982	0
Police Paris/petite couronne	0,255*	0,692*	0,053*
Police grande couronne	0,255	0,692	0,053
ONAC	1	0	0

\* A partir du lancement de la carte Police grande couronne.

### 3.8 MODIFICATION DE L'ANNEXE VI-12 « MODALITÉS DE CALCUL DU TAUX D'ÉVOLUTION TARIFAIRE »

Dans le tableau déclinant les valeurs unitaires des titres au point 3) de l'annexe VI-12, sont ajoutées les lignes suivantes :

Ident. RECIF	Nom titre	
504	Trajet bus/tram payé <i>a posteriori</i> plein tarif	1,41 €
	Trajet bus/tram payé <i>a posteriori</i> tarif réduit	(1,41 / 2)€
505	Trajet métro/fer payé <i>a posteriori</i> plein tarif	1,41 €
	Trajet métro/fer payé <i>a posteriori</i> tarif réduit	(1,41 / 2)€
506	Trajet Orlybus payé <i>a posteriori</i>	7,70 €
507	Trajet Roissybus payé <i>a posteriori</i>	11,00 €
	Ticket télébillettique à l'unité	1,80 €
498	Ticket télébillettique PT carnet	1,41 €
499	Ticket télébillettique TR carnet	(1,41 / 2)€
500	PV 4j AD 1-3	29,16 €
501	PV 4j AD 1-5	54,53 €
502	Mensualité carte Police GC	12,73 €
481	Forfait anti-pollution	3,6 €
503	TAB-SMS	2€
508	Seuil sécurité Navigo Liberté	

### 3.9 IMPACT DE LA CREATION DES CONTRATS NAVIGO LIBERTE SUR L'OBJECTIF DE RECETTES DIRECTES

La création des contrats Navigo Liberté impacte à la baisse l'objectif de recettes directes selon les modalités suivantes :

En M€ HT c.e 1/9/2015	2016	2017	2018	2019	2020
Impact de la création des contrats Navigo Liberté				-1	-16,68

### 3.10 MODIFICATION DE L'ARTICLE 65.2 RELATIF AU TRAITEMENT DES ANOMALIES DANS LES DONNÉES DE VALIDATION.

Est ajouté, à la fin de l'article 65.2, le texte suivant :

«

#### Correspondances par la voie publique pérennes en télébilletique

La liste des gares et stations permettant d'effectuer une correspondance par la voie publique en télébilletique est indiquée dans les CGVU des titres concernés. Sur proposition de la RATP et après examen du bienfondé en concertation avec Ile-de-France Mobilités, cette liste est susceptible d'évoluer. Le cas échéant, cette liste sera mise à jour dans les CGVU des titres concernés.

#### Correspondances par la voie publique temporaires en télébilletique

Lorsqu'il est prévu de mettre en place une correspondance par la voie publique (CVP) temporaire sur les titres télébilletiques en raison de travaux effectués sur une gare ou station, la RATP communique à Île-de-France Mobilités, la période et la ou les stations et gares concernées par cette CVP avant le début de sa prise d'effet. ; cette information a vocation à permettre d'éventuels contrôles de cohérence par rapport aux remontées de validation effectivement constatées.

Ile-de-France Mobilités et la RATP conviennent que les pertes de recettes engendrées par les CVP temporaires sont usuellement non significatives. Si, dans le cas de travaux d'envergure, la RATP estime qu'un traitement spécifique serait justifié, elle soumet à Île-de-France Mobilités une analyse chiffrée (basée sur des éléments issus du SIDV) à l'appui de cette appréciation, avec une anticipation suffisante pour permettre de définir avec Île-de-France Mobilités une éventuelle mesure spécifique avant le début de la CVP. »

### 3.11 SYNTHÈSE DE L'IMPACT SUR LE CONTRIBUTION C11

En M d'€ HT 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Coûts d'exploitation RATP du Navigo Liberté			0,03	0,10	0,07
Coûts du support Navigo Easy				1,93	5,14
Coûts d'exploitation communautaires du Navigo Liberté			0,74	2,05	2,92
Modifications tarifaires avenant 12 (création Navigo Liberté)				1,00	16,68

### 3.12 MISE EN ŒUVRE DU CANAL MOBILE PREMIER PALIER DU SI SERVICES

L'article 3.7 de l'annexe IV-B-8 est annulé et remplacé par le texte suivant :

#### Article 3.7 : Mise en œuvre du Canal Mobile, premier palier du SI Services

##### Préambule

Le Conseil d'Administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France a validé le 22 mars 2017, dans la délibération 2017/121, l'acquisition d'un nouveau Système Billettique Transverse, le SI Services. La procédure de sélection, par le Syndicat des Transports d'Île-de-France, de l'industriel qui fournira ce système est en cours, elle aboutira fin 2018. Les travaux de réalisation devraient débuter dès janvier 2019.

Le SI Services sera mis en place selon plusieurs étapes de réalisation appelées paliers. Le Canal Mobile étape 1, c'est-à-dire la billettique sur téléphone mobile en Île-de-France, correspond au premier palier du SI Services.

Le Canal Mobile vise à apporter aux clients de nouveaux services en faisant de leur téléphone mobile doté de la technologie NFC un canal de distribution et un support billettique en permettant notamment :

- D'acheter et de stocker dans son téléphone mobile NFC des produits tarifaires pour valider sur le réseau de transport ;
- D'acheter des produits tarifaires à charger dans une carte Navigo à l'aide de son téléphone mobile NFC ;
- De consulter les produits tarifaires stockés dans une carte Navigo ;
- De consulter les produits tarifaires stockés dans un téléphone mobile NFC.

Le service Canal Mobile permettra de distribuer la gamme tarifaire suivante :

- Pour la fonctionnalité permettant d'acheter et de charger dans son téléphone mobile NFC des produits tarifaires :
  - o Carnet de 10 tickets t+ plein tarif et tarifs réduits ;
  - o Billets des dessertes aéroportuaires (Orlybus, Roissybus) ;
  - o Forfaits courts :
    - Antipollution 1 jour ;
    - Navigo jour, toutes zones et non toutes zones ;
    - Fête de la musique ;
    - Ticket jeune week-end, toutes zones et non toutes zones ;
  - o Forfaits longs :
    - Navigo mois toutes zones ;
    - Navigo semaine toutes zones.
- Pour la fonctionnalité permettant d'acheter des produits tarifaires à charger dans une carte Navigo :
  - o Forfaits courts :
    - Antipollution 1 jour ;
    - Navigo jour, toutes zones et non toutes zones ;
    - Fête de la musique ;
    - Ticket jeune week-end, toutes zones et non toutes zones ;
  - o Forfaits longs :
    - Navigo mois, toutes zones et non toutes zones ;
    - Navigo semaine, toutes zones et non toutes zones.

L'article 3.7 et ses sous-articles ont pour objectif de définir les modalités de mise en œuvre de ce canal mobile étape 1.

Les modalités de réalisation du projet Canal Mobile répondent à des dispositions particulières détaillées au présent article qui peuvent déroger et prévaloir aux dispositions de l'article 3.1.

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France prévoit la mise en service du Canal Mobile en juillet 2019. Pour ce faire, il demande aux Entreprises les réalisations décrites ci-après.

Il est convenu entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France et les Entreprises que les réalisations demandées aux Entreprises, listées dans le présent article, s'entendent indépendamment des engagements qui seront pris par ces dernières au titre de l'exploitation du SI Services.

### ARTICLE 3.7.1 RÔLES ET ENGAGEMENT DES PARTIES

Le présent article s'appuie sur les documents suivants :

- Expression de besoin RTTIF Canal Mobile palier 1 [PMB\_INSF\_CO\_ET\_NF\_EBRTTIF CanalMobile\_V0.8] du 22/11/2017 ;
- Spécification Générale Canal Mobile Palier 1 [PMB\_INSF\_CO\_SG\_NF\_Canal\_Mobile\_P1\_V2.21] du 20/04/2018;
- RACI Canal Mobile BUILD Canal Mobile Palier 1;
- [PMB\_INSF\_CO\_ET\_NF\_Plan\_projet\_global\_RACI\_SIMPLE\_V44] du 18/04/2018
- Plan Projet Canal Mobile Palier 1 [PMB\_INSF\_CO\_ET\_NF\_Plan\_Projet\_BUILD\_rev22] du 22/02/2018

#### 3.7.1.1 Engagements du Syndicat des Transports d'Île-de-France

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France s'engage à :

- **Faire évoluer l'application Mobile ViaNavigo.** Cette application regroupe l'ensemble des composants logiciels embarqués nécessaires à la réalisation du service Canal Mobile vu du client ;
- **Mettre en place une infrastructure** de billettique NFC permettant la gestion du cycle de vie de la Cardlet. Cette infrastructure sera acquise par le Syndicat des Transports d'Île-de-France ;
- **Réaliser un Serveur de Vente à Distance** permettant
  - o La construction de l'offre tarifaire et d'assurer la vente et la distribution des titres et forfaits aux clients ;
  - o La réalisation automatique de demandes de remboursement émanant de client dans le cadre d'actes de SAV, après en avoir vérifié l'éligibilité et procédé à l'invalidation du titre dans la cardlet stockée dans carte SIM du client.
- **Fournir un Système de Gestion de la Relation Client** permettant d'assurer des opérations de service après-vente ;
  - o Fourniture d'une IHM à destination du service SAV permettant d'instruire les actes de SAV prévus dans les spécifications générales ;
  - o Mise en œuvre d'un Mécanisme de remboursement à partir de l'IHM SAV.
- **Fournir un Gestionnaire de Listes**, composant logiciel permettant de générer et les fichiers de données issues du SI Services (données de vente, de remboursement et de sécurité) à destination des systèmes de Comutitres et des systèmes des Entreprises et de réceptionner des fichiers de données de sécurité issus des systèmes de Comutitres et des Entreprises.

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France s'engage à assurer le pilotage du projet de réalisation du Canal Mobile et, à ce titre, il est responsable :

- Du pilotage global du projet et du suivi de l'avancement des travaux ;
- De la maîtrise d'œuvre générale du projet, signifiant les fonctions suivantes : Allocation des fonctions aux différents sous-systèmes, validation des interfaces entre ces sous-systèmes et de leur bonne prise en compte ; animation du dialogue technique entre les réalisateurs des constituants du Canal Mobile ; intégration des sous-systèmes et validation technique et fonctionnelle du système intégré ; gestion de configuration du système ;
- De la rédaction des spécifications fonctionnelles générales du service Canal Mobile incluant la description des parcours client et des processus SAV ;
- De la rédaction des spécifications d'architecture de la solution du service Canal Mobile ;
- De la validation des spécifications techniques produites par les Entreprises et relatives aux réalisations suivantes :
  - o Solution « Routeur de Flux » entre le Gestionnaire de Listes et les systèmes des Entreprises et de Comutitres.
- De la rédaction des spécifications techniques du Serveur de Vente à Distance ;
- De la rédaction des spécifications techniques des évolutions de l'application Vianavigo ;
- Du développement des évolutions de l'application Vianavigo ;
- Du développement du Serveur de Vente à Distance ;
- De la rédaction des spécifications d'un Système de Gestion de la Relation Client comprenant les composants logiciels suivants :
  - o Une Base de Données Clients en charge d'enregistrer l'ensemble des transactions réalisées au travers du Serveur de Vente à Distance par les clients (Il n'y a pas de gestion client commune entre les systèmes communautaires existants et cette base de données) ;
  - o Un outil de CRM SAV, comprenant notamment une Interface Homme Machine, permettant aux agents des services supports de procéder à des opérations de service après-vente ;
- Du développement du Système de Gestion de la Relation Client ;
- De la rédaction des spécifications d'un composant logiciel dit « Gestionnaire de Listes » en charge de construire des fichiers de données à destination des systèmes des Entreprises et de Comutitres et de transmettre ces fichiers selon une périodicité spécifique au routeur de flux réalisé par les Entreprises au travers de Comutitres. Les fichiers suivants sont consolidés par le Gestionnaire de Listes :
  - o Fichier de ventes ;
  - o Fichier des remboursements ;
  - o Fichier de ventes relatives au chargement de produits tarifaires dans une carte Navigo à l'aide du téléphone mobile NFC des clients ;
  - o Fichier de titres télébillettiques (Navigo Mois/Semaine) en liste blanche ;
  - o Fichier de titres télébillettiques (Navigo Mois/Semaine) en liste noire. Il est précisé que les systèmes des Entreprises transmettent quotidiennement la liste des titres qui ont été invalidés par leurs équipements afin que le Gestionnaire de Listes les retire de la liste noire.
- Du développement du composant logiciel dit « Gestionnaire de Listes » ;
- De l'organisation et de l'exécution des tests d'intégration de la solution Canal Mobile.

### Participation au Comité de sous-Projet Canal Mobile

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France s'engage à organiser, préparer et animer le Comité de sous-Projet Canal Mobile, tel que décrit à l'article 3.7.4 et y présenter l'avancement des travaux décrits dans le présent article.

#### *3.7.1.2 Engagements des Entreprises au travers de Comutitres*

Les Entreprises au travers de Comutitres s'engagent à contribuer à la rédaction des spécifications fonctionnelles générales du service Canal Mobile et à proposer, à la demande du Syndicat des Transports d'Île-de-France les compléments qui doivent y être apportés, notamment sur les aspects non fonctionnels pour les thèmes suivants :

- Parcours client ;
- Service après-vente et exigences sur les outils associés ;
- Exigences de niveau de service Canal Mobile (permettant de réaliser les niveaux de service demandés dans les spécifications fonctionnelles générales).

Les Entreprises, au travers de Comutitres, s'engagent à développer les composants logiciels et à réaliser les adaptations suivantes :

#### Solution de paiement

Comutitres contribuera à l'intégration de la solution de paiement mobile qu'il utilise (à la date de signature du présent avenant) dans la solution Canal Mobile du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

Les Entreprises au travers de Comutitres s'engagent à :

- Transmettre au Syndicat des Transports d'Île-de-France les spécifications techniques parmi les solutions standards du fournisseur actuellement utilisé par Comutitres qui peuvent répondre au besoin, ainsi que les documents disponibles de ce fournisseur pour l'intégration de cette solution de paiement ;
- Apporter l'expertise de Comutitres à l'intégration de la solution de paiement actuellement utilisée par Comutitres.

Les Parties conviennent que, en préalable à la réalisation de cet engagement, le Syndicat des Transports d'Île de France ait mis en place avec le fournisseur de Comutitres les accords éventuellement nécessaires à la transmission de ces informations.

#### Fourniture d'une solution dite de « Routeur de Flux »

Les Entreprises, au travers de Comutitres, fourniront une fonction de routage des flux, dont la mise en œuvre sera déterminée avant la mise en place de la solution, et qui pourra se faire soit par l'infrastructure d'hébergement, soit par des composants logiciels. Cette fonction comprend :

- Pour les données de ventes intégrées aux recettes communautaires :
  - o La liaison et le routage des données de vente à transmettre par le Gestionnaire de Listes (réalisé par le Syndicat des Transports d'Île-de-France) aux systèmes de Comutitres.
- Pour les données de chargement de cartes réalisées dans le cadre de la fonction dite « VIA » :
  - o La liaison et le routage des données de chargement à transmettre par le Gestionnaire de Listes (réalisé par le Syndicat des Transports d'Île-de-France) aux systèmes de Comutitres
- Pour le routage des données de lutte contre la fraude :
  - o La liaison et le routage des données à transmettre par le Gestionnaire de Listes aux systèmes de lutte contre la fraude des Entreprises ;

- La liaison–et le routage des données à transmettre par les systèmes de lutte contre la fraude des Entreprises au Gestionnaire de Listes.

Les Entreprises, au travers de Comutitres, s'engagent à :

- Fournir au Syndicat des Transports d'Île-de-France les spécifications des interfaces d'échanges mentionnées ci-dessus.
- Fournir le système mentionné ci-dessus.
- Contribuer à la définition des exigences relatives à l'Interface Homme Machine de l'outil de CRM SAV que réalisera le Syndicat des Transports d'Ile de France permettant aux agents du service support de réaliser des opérations de service après-vente.

#### Adaptation des systèmes de Comutitres en charge des compte-rendus comptables et de la gestion client.

Les Entreprises, au travers de Comutitres, s'engagent à :

- Spécifier et réaliser les adaptations de l'application SEVAD de Comutitres, traitant les données de ventes pour générer les comptes rendus d'exploitation comptables (CRE) de Comutitres ; Le coût des adaptations non fonctionnelles éventuellement nécessaires pour traiter les volumétries de vente du projet Canal Mobile ne sont pas incluses dans le présent avenant.
- Spécifier et réaliser l'adaptation de l'application SIG de Comutitres, qui maintient à jour la base de données des produits NMS chargés sur les cartes personnalisées dans le cadre de la fonctionnalité dite « VIA ».

#### Configuration des systèmes de Comutitres en charge de la répartition des recettes entre les Entreprises

Les Entreprises, au travers de Comutitres, configureront les systèmes de Comutitres pour assurer la prise en compte des ventes réalisées sur le Canal Mobile et réaliser la répartition des recettes.

Les Entreprises, au travers de Comutitres, s'engagent à :

- Configurer les systèmes de Comutitres pour assurer la prise en compte des ventes réalisées sur le Canal Mobile et réaliser ainsi la répartition des recettes, en utilisant les règles en vigueur dans les contrats des Entreprises à la date de l'avenant.

#### Adaptation de la plateforme de test des projets Post-Paiement et Carte Anonyme

Les Entreprises au travers de Comutitres s'engagent à adapter de la manière suivante la plateforme de tests des projets Post-Paiement et Carte Anonyme pour pouvoir réaliser les tests du service Canal Mobile:

- Intégration des composants logiciels réalisés ou adaptés par Comutitres et décrits dans le présent article (Routeur de flux, Répartition des recettes) ;
- Mise à disposition du Syndicat des Transports d'Île-de-France la plateforme de tests, dans les conditions de gestion multi-projets définies dans la note de cadrage relative à la plateforme de test des projets Post-Paiement et Carte Anonyme (PMB\_GIE\_CO\_ET\_Dossier\_Projet\_PTFC\_v1.1).

Si d'autres adaptations sont rendues nécessaires par la stratégie de tests définie par Ile de France Mobilités, les Parties conviennent que leur financement éventuel fera l'objet d'un nouvel avenant. Si les adaptations de plateformes doivent être maintenues au-delà de juillet 2019, le coût de maintien sera à intégrer dans l'avenant traitant de l'exploitation du service Canal Mobile

Les spécifications détaillées de la solution Canal Mobile des candidats du dialogue compétitif engagé par le Syndicat des Transports d'Île-de-France, n'étant pas, à la date de signature du présent avenant, disponibles, les Entreprises individuellement et au travers de Comutitres et le Syndicat des Transports d'Île-de-France conviennent que les modalités de mise en œuvre de la plateforme de tests, d'intégration et d'installation, sur cette plateforme, de la solution Canal Mobile des candidats du dialogue compétitif feront l'objet d'un avenant qui sera négocié au plus tard le 31 octobre 2018. Les modalités de mise en œuvre (coûts et planning) dépendront des spécifications et ne sont pas incluses dans le présent avenant.

#### Participation aux tests d'intégrations réalisés par le Syndicat des Transports d'Île-de-France

Les Entreprises au travers de Comutitres s'engagent à participer aux phases d'intégration et de recette fonctionnelle et technique conformément au document stratégie de tests (Document Stratégie de Tests globale Canal Mobile version 1.0 du 29/03/2018, PMB\_INSF\_CO\_SG\_NF\_Canal\_Mobile\_Strategie\_Tests\_V1.0 et diffusée le 30/03/2018)

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France fournira en avance à toutes les parties prenantes le planning des phases d'intégration et de tests afin de leur permettre de s'organiser.

#### Autres tests

Les tests qui font suite aux tests d'intégration, et notamment les tests de bout en bout, service et métier, et tests d'acceptabilité de la solution par l'exploitant, ne sont pas inclus dans le présent avenant et seront traités avec l'avenant sur l'exploitation du service Canal Mobile

#### Participation au Comité de sous-Projet Canal Mobile

Les Entreprises au travers de Comutitres s'engagent à participer au Comité de sous-Projet Canal Mobile, tel que décrit à l'article 3.7.4 et y présenter l'avancement de leurs travaux décrit dans le présent article.

##### *3.7.1.3 Engagements des Entreprises*

Les Entreprises s'engagent à contribuer à la rédaction des spécifications fonctionnelles générales du service Canal Mobile pour les compléments qui doivent y être apportés, notamment sur les aspects non fonctionnels pour les thèmes suivants :

- Parcours client ;
- Service après-vente et exigences sur les outils associés;
- Exigences de Niveau de Service Canal Mobile (permettant de réaliser les niveaux de service demandés dans les spécifications fonctionnelles générales).

#### Adaptation des équipements et systèmes d'information billettiques

Les Entreprises s'engagent à réaliser les adaptations de leurs équipements et systèmes d'information billettiques nécessaires au fonctionnement du service Canal Mobile.

Ainsi les Entreprises réaliseront :

- Les adaptations logicielles des équipements billettiques pour la prise en charge des téléphones mobiles NFC (prise en charge d'un nouveau type de support télébillettique et de l'application Calypso 3.1) et de la gamme tarifaire précisée en préambule du présent article ;
- Les adaptations matérielles et logicielles des équipements billettiques des Entreprises pour assurer des opérations de service après-vente.

## Participation aux tests d'intégration réalisés par le Syndicat des Transports d'Île-de-France

Les Entreprises s'engagent à :

- Mettre à disposition du Syndicat des Transports d'Île-de-France, selon les dispositions en vigueur, des clés de sécurité cryptographique Navigo à personnaliser dans les supports pour les tester sur la plateforme de tests ;
- Permettre au Syndicat des Transports d'Île-de-France de conduire des tests de bout en bout sur les systèmes des Entreprises selon des modalités à définir ;
- Participer aux phases d'intégration et de recette fonctionnelle et technique :
  - o En fournissant un support aux équipes du Syndicat des Transports d'Île-de-France sur les adaptations des équipements et systèmes d'information billettiques décrits dans l'article 3.7.1.3 ;
  - o En assurant la correction des anomalies résiduelles détectées sur les adaptations des équipements et systèmes d'information billettiques décrits dans l'article 3.7.1.3.

### Autres tests

Les tests qui font suite aux tests d'intégration, et notamment les tests de bout en bout, service et métier, et tests d'acceptabilité de la solution par l'exploitant, ne sont pas inclus dans le présent avenant et seront traités avec l'avenant sur l'exploitation du service Canal Mobile

### Participation au Comité de sous-Projet Canal Mobile

Les Entreprises s'engagent à participer au Comité de sous-Projet Canal Mobile, tel que décrit à l'article 3.7.4 et y présenter l'avancement de leurs travaux décrits dans le présent article.

Il est précisé que les Entreprises de transports privées pourront être représentées par un mandataire.

Le syndicat des transports d'Île-de-France établira les convocations à ce comité au moins 10 jours ouvrés avant la date de l'instance.

## **ARTICLE 3.7.2 CALENDRIER DE RÉALISATION**

Les Entreprises de Transport s'engagent individuellement et au travers de Comutitres sur la Mise à disposition des adaptations et réalisations sous leur responsabilité, telles que décrites dans l'article 3.7.1 et nécessaires au lancement du service Canal Mobile au plus tard :

- En Septembre 2018 pour permettre la réalisation de tests de fonctionnalités de validation et de contrôles de produits tarifaires stockés dans son téléphone mobile NFC;
- En février 2019 pour les adaptations des systèmes de Comutitres tels que décrits à l'article 3.7.1.2 (livraison et installation dans la plateforme de tests).

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France s'engage :

- A permettre la réalisation de tests de fonctionnalités de validation et de contrôles de produits tarifaires stockés dans son téléphone mobile NFC à compter de septembre 2018 ;
- A réaliser les tests d'intégration entre le système SI Services et les systèmes des Entreprises et de Comutitres à compter de mars 2019.

Les Parties s'engagent à mettre en œuvre les moyens nécessaires au respect des tâches qui leur incombent et à informer dans les meilleurs délais, de tout dysfonctionnement majeur dont elles auraient connaissance et ayant un impact substantiel sur le calendrier de mise en service.

### **ARTICLE 3.7.3 INTÉGRATION DU SERVICE CANAL MOBILE DANS LES APPLICATIONS MOBILES DES ENTREPRISES**

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France autorise les Entreprises à proposer, dans leurs applications mobiles, le service Canal Mobile selon des modalités qui devront être définies ultérieurement. Ainsi, le Syndicat des Transports d'Île-de-France s'engage à communiquer, aux Entreprises ou à leur mandataire, les modalités d'intégration du service Canal Mobile, dans leurs applications, au plus tard le 30 juin 2018. Les Entreprises s'engagent, sauf accord particulier, à utiliser les mêmes composants logiciels que ceux utilisés pour l'application Vianavigo et décrits dans les modalités d'intégration.

Les Entreprises et le Syndicat des Transports d'Île-de-France s'engagent à s'accorder, au plus tard au 30 septembre 2018 sur un plan projet précisant les modalités d'intégration, d'organisation du projet et le calendrier d'intégration du service Canal Mobile dans les applications des Entreprises.

La mise en œuvre commerciale du service Canal Mobile dans les applications mobiles des Entreprises ne saurait être antérieure au lancement du service Canal Mobile par le Syndicat des transports d'Île-de-France.

Les modalités de lancement du service Canal Mobile dans les applications mobiles des Entreprises pourront au besoin être adaptées si l'avancement des travaux de réalisation du projet Canal Mobile dans l'application mobile du Syndicat des transports d'Île-de-France conduisent à réviser de façon significative la date d'ouverture de ce service. Le lancement du Canal Mobile dans les applications mobiles des Entreprises ne saurait retarder le lancement de ce service dans l'application mobile du Syndicat des transports d'Île-de-France.

### **ARTICLE 3.7.4 GOUVERNANCE DU PROJET CANAL MOBILE**

Les Entreprises s'engagent à faire réaliser, par Comutitres, un suivi mensuel des travaux de Comutitres pour la réalisation des missions et contributions attendues de Comutitres telles que décrites dans l'article 3.7.1.2.

Les Entreprises et le Syndicat des Transports d'Île-de-France s'engagent par ailleurs à présenter l'avancement de leurs travaux décrits dans l'article 3.7.1.

Ainsi, les parties conviennent de la création d'un Comité de sous-Projet Canal Mobile, dédié, composé de représentants du Syndicat des Transports d'Île-de-France, des Entreprises et de Comutitres. Ce comité sera organisé, préparé et animé par le Syndicat des Transports d'Île-de-France.

Il est précisé que les Entreprises de transport privées pourront se faire représenter par un mandataire.

Le Comité de sous-Projet Canal Mobile est responsable de :

- Suivre le planning des réalisations et travaux d'adaptation des systèmes et équipements des Entreprises tels que décrits dans l'article 3.7.1.3 ;
- Suivre le planning des missions et contributions confiées à Comutitres décrites à l'article 3.7.1.2 ;

Ce Comité de sous-Projet Canal Mobile se réunira mensuellement.

### **ARTICLE 3.7.5 MODALITES DE FINANCEMENT**

Les Parties conviennent de financer l'ensemble des dépenses de Comutitres relatives à la réalisation du service Canal Mobile et telle que décrite à l'article 3.7.1.2 au travers du mécanisme au travers du mécanisme de financement d'études et avant-projets confiés à Comutitres et décrits à l'article 3.6 de la présente annexe.

Ces dépenses sont évaluées à 150 000 Euros (soit une étude simple et une étude moyenne)

Ile-de-France Mobilités confirme que les dépenses, décrites dans cet article 3.7, entrent bien dans l'objet des études et avant-projets décrit dans l'article 3.6

Le suivi de l'avancement des activités et des dépenses de Comutitres pour la réalisation du service Canal Mobile sera effectué dans le cadre du Comité de Pilotage études et avant-projets décrit à l'article 3.6.3 de la présente annexe.

### **ARTICLE 3.7.6: EXPLOITATION DU SERVICE CANAL MOBILE**

Il est convenu entre les Parties que toutes les conséquences opérationnelles et financières liées à l'exploitation du Service Canal Mobile seront prises en compte dans les contrats d'exploitation en vigueur et les suivants. A cette fin, les parties s'engagent :

- A commencer les discussions sur les modalités d'exploitation du service Canal Mobile étape 1, dès la prise d'effet du présent article ;
- A s'accorder sur les modalités opérationnelles d'exploitation du service Canal Mobile étape 1 au plus tard au 31 octobre 2018 ;
- A s'accorder sur les coûts d'exploitation du service Canal Mobile étape 1 au plus tard au 31 décembre 2018.

Les parties conviennent que tous les coûts liés à la préparation de l'exploitation du service (recette service et métier, préparation de l'hébergement, formation des agents de SAV et mise à jour de leur outils, conduite du changement, mise à jour des process...) ne sont pas inclus dans le présent avenant et seront traités avec l'avenant sur l'exploitation du Canal mobile.

## **ARTICLE 4. MISE EN COHERENCE DES LOGOS ILE DE FRANCE MOBILITES SUR LES BUS**

### **4.1 PRÉSENTATION DU DISPOSITIF**

Suite au changement de nom et donc de logo (STIF devenant Ile-de-France Mobilités), il convient de décliner ce changement aussi sur les bus pour renforcer la cohérence du parcours du voyageur en remplaçant les adhésifs des logos STIF actuels par ceux d'Ile-de-France Mobilités. Dans un premier temps, seuls les bus standards et articulés sont concernés. Les adhésifs ont été adaptés selon les types de véhicules. L'opération devra être achevée au plus tard fin mars 2019. Les échanges entre la RATP et IDFM ont permis de définir un projet de calendrier de réalisation et une enveloppe budgétaire.

## 4.2 DESCRIPTION DU DISPOSITIF ET MODALITÉS DE SUIVI

L'opération concernera l'ensemble du parc standard et articulé de la RATP déjà en service, soit environ 4550 bus à l'exception de ceux mis en service depuis janvier 2018 qui arrivent directement avec la nouvelle livrée complète.

Un tableau précis a été défini entre la RATP et IDFM prévoyant les modèles d'adhésifs à appliquer selon le type de véhicule. Le rapport de la phase d'expérimentation des tests de dépose et pose déjà menés par IDFM a également été transmis à la RATP.

IDFM fournira l'ensemble des adhésifs nécessaires à l'opération incluant 10% d'aléas. Ils seront livrés à l'adresse que communiquera la RATP (selon confirmation du volume et du conditionnement). La RATP les répartira ensuite entre ses différents dépôts de bus.

La RATP aura alors la responsabilité de déposer les anciens adhésifs et de poser les nouveaux.

L'opération, qui nécessite le lancement d'une consultation par la RATP, débutera le plus tôt possible en 2018 et devra être impérativement terminée pour fin mars 2019. Le lancement de la consultation à lancer d'ici fin mai 2018 a été validé avec IDFM. Un calendrier prévisionnel de réalisation séquencé par mois devra être fourni à IDFM dès que la RATP aura arrêté son organisation avec les entreprises retenues.

La RATP s'organisera impérativement pour que cette opération n'ait aucune incidence sur l'offre de bus habituelle.

Tout au long de l'opération, avec une fréquence bimensuelle, IDFM sera tenue informée de l'avancement technique du déroulement. Par ailleurs, un point sera tenu sur ce sujet à l'occasion de chacun des COMR.

En fin d'opération, la RATP fournira un rapport garantissant le bon achèvement.

## 4.3 AJUSTEMENT DE LA CONTRIBUTION C11

Le montant repris ci-dessous est exprimé en € HT 2015.

En M€ HT 2015	2018
<b>Coût de l'opération</b>	<b>0,860</b>

A titre d'information, ce montant s'élève à 0,876 M€ en € 2018.

Le montant de la contribution couvre la totalité de l'opération de rétrofitage. Cette enveloppe est prévue pour intégrer les ajustements éventuellement nécessaires qui pourraient survenir (décollage plus long que prévu, changement de taille des adhésifs fournis par IDFM, aléas climatiques...)

## ARTICLE 5. AJUSTEMENT DE L'OBJECTIF DE RECETTES DIRECTES

Le tableau relatif aux prévisions de recettes tel que prévu à l'article 84.2 « *Le calcul de l'objectif de recettes directes pour RATP* » est supprimé et remplacé par le tableau suivant :

	2016	2017	2018	2019	2020
Prévision des recettes directes en M€ HT c.e. 1/9/2015 après avenant 9	2 179,30	2 221,00	2 234,70	2 246,90	2 269,00
Impact des modifications d'offre de l'avenant 10 sur les recettes directes			0,02	0,02	0,02
Impact des modifications d'offre de l'avenant 11 sur les recettes directes			0,01	0,01	0,01
<b>Prévision des recettes directes en M€ HT c.e. 1/9/2015 après avenant 11</b>	<b>2179,3</b>	<b>2221</b>	<b>2 234,73</b>	<b>2 246,94</b>	<b>2 269,04</b>
Impact des modifications d'offre de l'avenant 12			0,23	1,65	1,65
Impact de la création des contrats Navigo Liberté				-1,00	-16,68
<b>Prévision des recettes directes en M€ HT c.e. 1/9/2015 après avenant 12</b>	<b>2179,30</b>	<b>2221,00</b>	<b>2 234,95</b>	<b>2 247,59</b>	<b>2 254,01</b>

## **ARTICLE 6. AJUSTEMENT DES CONTRIBUTIONS VERSEES PAR LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE A LA RATP**

Les ajustements de la contribution C11 indiqués aux articles 1, 2, 3 et 4 viennent modifier la contribution versée par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France au titre du contrat 2016-2020, exprimée en € 2015.

En M d'euros HT 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Contributions C11 après avenant 11	1 068,58	1 006,08	1 008,17	988,79	976,08
Modifications d'offre avenant 12			4,06	5,90	5,90
Déploiement de la brigade de cyno-détection			0,78	1,88	1,10
Mise en cohérence des logos sur les bus			0,86		
Coûts d'exploitation RATP du Navigo Liberté			0,03	0,10	0,07
Coûts du support Navigo Easy				1,93	5,14
Coûts d'exploitation communautaires du Navigo Liberté			0,74	2,05	2,92
Impact de la création des contrats Navigo Liberté				1,00	16,68
Nouvelle contribution C11 après avenant 12	1 068,58	1 006,08	1 014,63	1 001,64	1 007,88
<i>Dont gestionnaire d'infrastructure</i>	<i>412,90</i>	<i>403,10</i>	<i>389,99</i>	<i>374,64</i>	<i>364,14</i>

## **ARTICLE 7. DISPOSITION GENERALE**

Toutes les clauses du contrat SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE-RATP 2016-2020, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, sont applicables de plein droit jusqu'au 31 décembre 2020.

## **ARTICLE 8. ENTREE EN VIGUEUR**

Le présent avenant entre en vigueur à compter de sa date de notification par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Fait à Paris, le ....

Le directeur général du Syndicat  
des Transports d'Ile de France

**Laurent PROBST**

La Présidente directrice générale de  
la RATP

**Catherine GUILLOUARD**





**Séance du 11 juillet 2018**

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20180711-2018-270-DE  
Date de télétransmission : 13/07/2018  
Date de réception préfecture : 13/07/2018

**Délibération N° 2018/270**

**AVENANT N°13 AU CONTRAT 2016-2019 ENTRE  
LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE ET  
SNCF MOBILITES**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le contrat d'exploitation entre le Syndicat des Transports d'Ile-de-France et SNCF Mobilités signé le 10 novembre 2015 ;
- VU** le rapport n°2018/270 ;
- VU** l'avis de la Commission offre de transport du 5 juillet 2018 et de la Commission économique et tarifaire du 6 juillet 2018 ;

Après en avoir délibéré,

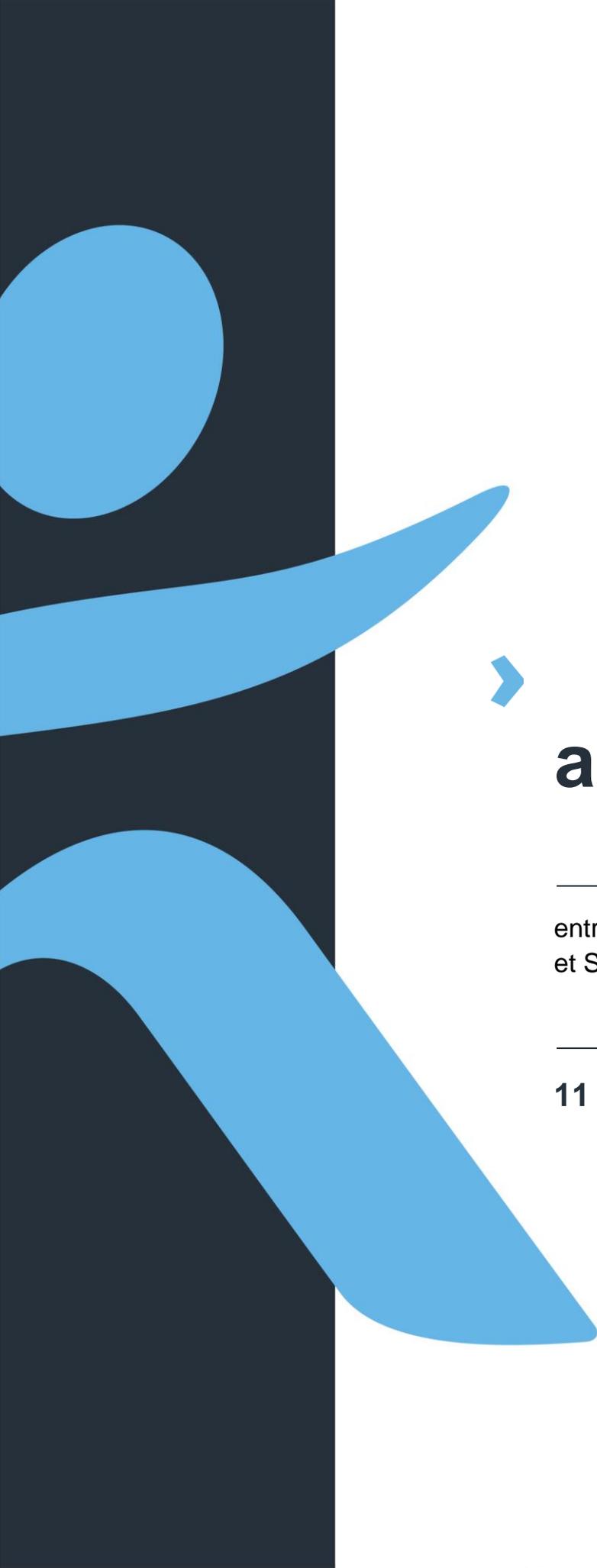
**ARTICLE 1 :** approuve le projet d'avenant n°13 au contrat entre le Syndicat des Transports d'Ile-de-France et SNCF Mobilités pour la période 2016-2019 ;

**ARTICLE 2 :** autorise le directeur général à signer ledit avenant ;

**ARTICLE 3 :** le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

La présidente du Conseil  
du Syndicat des Transports d'Île-de-France

Valérie PÉCRESSSE

A large decorative graphic on the left side of the page, featuring a dark blue vertical bar with a light blue circle and two curved, light blue shapes extending from it towards the right.

› **Avenant n°13  
au contrat 2016-  
2019**

---

entre le Syndicat des Transports d'Ile-de-France  
et SNCF Mobilités

---

**11 Juillet 2018**

ENTRE :

- **LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé 39bis-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, représenté par son directeur général, Laurent PROBST, en vertu de la délibération n°2018/XXX  
Ci-après désigné « **Ile-de-France Mobilités** »,

ET

- **SNCF Mobilités**, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial, immatriculé au Registre du Commerce de Paris sous le n° B 552.049.447, dont le siège social est situé au 9 rue Jean-Philippe Rameau 93200 SAINT DENIS, représentée par Monsieur Guillaume PEPY, en sa qualité de Président, dûment habilité à l'effet des présentes,  
Ci-après désignée par « **SNCF Mobilités** »,

# Objet de l'avenant

Le présent avenant a pour objet d'introduire dans le contrat d'exploitation entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France et SNCF Mobilités 2016-2019 signé le 10 novembre 2015, les ajustements suivants :

➤	Objet de l'avenant .....	3
	ARTICLE 1. Modifications de l'offre de référence.....	6
	1.1 L'offre de transport .....	6
	1.2 Ajustement de la contribution C11.....	6
	1.3 Ajustement de la contribution C12.....	7
	1.4 Impact des modifications d'offre sur les recettes directes.....	7
	ARTICLE 2. Pré exploitation EOLE .....	7
	ARTICLE 3. Festival Download 2017 .....	8
	ARTICLE 4. Evolutions des indicateurs contractuels du RER D et des incitations financières associées .....	8
	4.1 Modification du périmètre et du descriptif de l'offre contractuelle .....	8
	4.2 Modifications des indicateurs suivis dans le cadre du système qualité ..	9
	4.2.1 Impact sur la ponctualité des voyageurs par ligne .....	9
	4.2.2 Impact sur la mesure du nombre de trains ayant circulé sur les branches .....	10
	4.3 Création des indicateurs contractuels spécifiques à la ligne D .....	13
	4.3.1 Création d'un indicateur de suivi de la ponctualité de la branche « Moulin-Galant / Malesherbes et Ris Orangis / Melun » soumis à bonus/malus .....	13
	4.3.2 Création d'un indicateur de suivi du taux de correspondances réalisées à Juvisy, Viry et Corbeil .....	15
	ARTICLE 5. Modifications tarifaires.....	18
	5.1 « Paris visite sans contact » .....	18
	5.1.1 Création du titre « PARIS VISITE SANS CONTACT » .....	18
	5.1.2 Caractéristiques de la carte multiservices sans contact destinée à porter un titre de transport et des offres touristiques.....	18

5.1.3	Canaux de distribution et services après-vente liés au titre « Paris Visite sans contact ».....	18
5.1.4	Création d'un canal de « vente externe » au sein du GIE Comutitres ..	19
5.2	Création du contrat Navigo Liberté.....	23
5.2.1	Navigo Liberté : compensation des couts d'exploitation du Navigo Liberté.....	23
5.2.2	Modification de de l'article 81.3 « Prise en compte des effets des décisions tarifaires » .....	24
5.3	Mise à jour de l'annexe billettique communautaire relative à l'exploitation du service Navigo Liberté .....	27
5.3.2	Modification de l'article 2.1.1 - « Organisation de la distribution et de la gestion de la relation client » .....	27
5.3.2.1	Modification du paragraphe 2.1.1.7 .....	27
5.3.2.2	Modification du paragraphe 2.1.1.8 .....	27
5.3.2.3	Création du paragraphe 2.1.1.7 Distribution du produit tarifaire Navigo Liberté .....	27
5.3.3	Modification de l'article 2.2 « Exploitation des systèmes billettiques communautaires » .....	28
5.3.4	Modification de l'article 3.4 « Réalisation des systèmes permettant la création du service Post-Paiement Etape 1 » .....	28
5.3.5	Création de l'article 3.8 « Exploitation du Service Navigo Liberté » .....	28
5.4	Distribution de titres télébillettiques sur Carte Navigo Easy.....	34
5.4.1	Carte Navigo Easy : compensation des coûts d'exploitation de la carte Navigo Easy.....	34
5.4.2	Carte Navigo Easy : reversement des recettes issues de la vente des supports .....	36
5.4.2.1	Modification de la liste des recettes complémentaires .....	36
5.4.2.2	Ajout d'un paragraphe relatif au « reversement des recettes liées à la vente des supports Cartes Navigo Easy » .....	36
5.5	Modification de l'article 63.2 relatif au traitement des anomalies dans les données validation .....	37
5.6	Mise à jour des annexes relatives à la distribution des produits tarifaires et aux actes de SAV .....	38

5.6.1	Modification de l'annexe IV-A-1 « LISTE DES PRODUITS TARIFAIRES ET DE LEURS CANAUX DE DISTRIBUTION » .....	38
5.6.1.1	Modification de la Liste des produits tarifaires .....	38
5.6.1.2	Modification des canaux de distribution des produits tarifaires .....	42
5.6.2	Modification de l'annexe IV-B-1 « Equipements de vente et de service après-vente » .....	47
5.6.2.1	Modification des équipements pour la vente .....	47
5.6.2.2	Modification des équipements pour le SAV .....	48
5.6.3	Modification de l'annexe IV-B-3 « DESCRIPTION DES ACTES ET CANAUX DE SERVICE APRES VENTE » .....	48
5.7	Modification de l'annexe IV-A-3 « Visuel Navigo » .....	50
5.8	Modification de l'annexe VI-2 « principes de partage des recettes collectées » .....	50
5.10	Ajustement de l'objectif de recettes .....	54
ARTICLE 6.	PROGRAMME DE MODERNISATION DE LA BILLETTE EN ÎLE-DE-FRANCE : MISE EN ŒUVRE DU CANAL MOBILE PREMIER PALIER DU SI SERVICES .....	55
ARTICLE 7.	Ajustement du montant contractuel d'investissements financés sur fonds propres de SNCF Mobilités .....	67
7.1	Ré-affectation des ressources pré-financement EOLE .....	67
7.2	Ajustement du montant d'investissements financés sur fonds propres SNCF Mobilités .....	68
7.3	Ajustement de la contribution C2 .....	68
7.4	Mise à jour de l'annexe V-1-1 .....	69
7.5	Ajustement de la contribution C11 .....	71
7.6	Modalités de règlement 2016 et 2017 .....	71
ARTICLE 8.	Révision de la contribution C11 .....	71
ARTICLE 9.	Dispositions générales .....	74
ARTICLE 10.	Entrée en vigueur .....	74

# ARTICLE 1. Modifications de l'offre de référence

## 1.1 L'offre de transport

En application de l'annexe I-A-5, le service de référence est modifié comme suit :

Milliers de Kilomètres commerciaux	2018	2019
EOLE	0	0
SA 2019 RER D	-0,906	-14,388
Ryder Cup	1,045	0

Milliers de Kilomètres techniques	2018	2019
EOLE	0	6,095
SA 2019 RER D	12,214	193,836
Ryder Cup	0,877	0

## 1.2 Ajustement de la contribution C11

Les montants repris ci-dessous sont exprimés en € HT 2015, nets des recettes directes détaillées à l'article 1.4 du présent avenant.

En M€ HT 2015	2018	2019
EOLE	1,497	4,719
SA 2019 RER D	6,475	8,749
Ryder Cup	0,003	0
<b>Somme des ajustements de C11</b>	<b>7,975</b>	<b>13,468</b>

### 1.3 Ajustement de la contribution C12

Les montants repris ci-dessous sont exprimés en € HT 2015 :

En M€ HT 2015	2018	2019
EOLE	0,017	0,265
SA 2019 RER D	0,108	1,876
Ryder Cup	0,019	0
<b>Somme des ajustements de C12 au réel</b>	<b>0,144</b>	<b>2,141</b>

En M€ HT 2015	2018	2019
EOLE	0,002	0,008
SA 2019 RER D	0,001	0,017
Ryder Cup	0	0
<b>Somme des ajustements de C12 au forfait</b>	<b>0,003</b>	<b>0,025</b>

### 1.4 Impact des modifications d'offre sur les recettes directes

Les gains de recettes directes induits par la Ryder Cup sont détaillés dans le tableau ci-dessous :

En k€ HT tarif 01/09/2015	2018	2019
Ryder Cup	0,108	0
<b>Impact total sur les RD</b>	<b>0,108</b>	<b>0</b>

## ARTICLE 2. Pré exploitation EOLE

Île-de-France Mobilités et SNCF Mobilités conviennent que tout retard dans la mise en service des gares de l'ouest (Villennes-sur-Seine, Vernouillet Verneuil, Clairières de Verneuil et Mantes-la-Jolie) fera l'objet d'un retraitement à la baisse des charges afférentes qui sera pris en compte dans le cadre de la facture annuelle.

De plus, SNCF Mobilités s'engage à restituer les recettes commerciales des nouvelles gares de l'ouest à Île-de-France Mobilités dès leur mise en service. Les montants de ces recettes commerciales seront validés conjointement par SNCF Mobilités et Île-de-France Mobilités.

## ARTICLE 3. Festival Download 2017

Île-de-France Mobilités et SNCF Mobilités conviennent que le coût net du renfort d'offre relatif au festival Download 2017 (coûts d'exploitation, minorés des recettes supplémentaires perçues par SNCF Mobilités) s'élevant à 38,9 k€ (€ 2015) sera pris en charge par IDFM dans le cadre de la facture annuelle 2018 pour un montant de 38,9 k€ (€ 2015) en autres rémunérations.

## ARTICLE 4. Evolutions des indicateurs contractuels du RER D et des incitations financières associées

### 4.1 Modification du périmètre et du descriptif de l'offre contractuelle

A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019 et en vue de la mise en œuvre de la nouvelle offre du RER D, la ligne sera constituée de 4 branches de production au lieu de 3.

Ainsi la mention de « 43 branches » de l'article 7-1 « *Périmètre* » et de l'article 10-3 « *Mesure de la qualité de l'offre* » du contrat est supprimée et remplacée par « 44 branches ».

De même, la mention « 43 branches » des annexes I-A-1 « *Périmètre de l'offre contractuelle* », I-A-2 « *Description de l'offre contractuelle* », I-A-5 « *Volume d'offre contractuel* » et I-A-11 « *Définition des indicateurs soumis à malus* » est supprimée et remplacée par « 44 branches ».

Le quatrième alinéa de l'article 1 « *Périmètre de l'offre contractuelle Transilien* » de l'annexe I-A-1 « *Périmètre de l'offre contractuelle* » est ainsi supprimé et remplacé par :

«

- RER D :
  - Châtelet - Nord
  - Châtelet - Sud via Combs-la-Ville
  - Châtelet – Sud Corbeil via Evry Courcouronnes
  - Juvisy – Malesherbes via Ris / Melun – Corbeil »

Le tableau de l'annexe I-A-5 « *Volume d'offre contractuel* » mis à jour et transmis annuellement intégrera pour l'année 2019 les 4 branches du RER D telles que décrites dans l'annexe I-A-1 « *Périmètre de l'offre contractuelle* ».

La mise en œuvre dans les systèmes d'information de ces nouvelles branches pourra avoir des incidences sur les dates de production des documents contractuels pour l'année 2019 (annexes I-A-2, I-A-4 et I-A-5) et des reportings relatifs aux données de décembre 2018 et janvier 2019, dont les dates de report feront l'objet d'une validation en COSO.

## 4.2 Modifications des indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

### 4.2.1 Impact sur la ponctualité des voyageurs par ligne

A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019, le paragraphe 3/ « *Incitations financières liée à la ponctualité des voyageurs par ligne* » de l'article 10-3-2-b « *Mesure de la qualité de l'offre – Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité – Mesure de la ponctualité des voyageurs par ligne* » est supprimé et remplacé par :

« Les engagements souscrits par SNCF Mobilités pour l'indicateur de ponctualité trouvent leur contrepartie dans un système d'incitation qui repose sur la fixation de deux valeurs auxquelles le résultat mensuel de l'indicateur de ponctualité est comparé. Cet indicateur fait l'objet d'un calcul de bonus-malus tous les mois.

Le calcul du bonus-malus est effectué de la façon suivante :

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

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

Le montant maximal annuel de l'incitation financière est fixé à 6 408 000 € pour l'ensemble des lignes du domaine SNCF Mobilités. La répartition des montants maximaux de l'incitation financière par ligne est précisée en annexe I-A-11. »

A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019, le tableau de l'article 1.1 « *Ponctualité des voyageurs par ligne, en co-responsabilité avec la RATP pour les RER A et B* » de l'annexe I-A-11 « *Définition des indicateurs soumis à malus* » est supprimé et remplacé par :

	<b>Borne inférieure</b>	<b>Objectif</b>	<b>Montant du bonus-malus mensuel SNCF</b>	<b>Montant du bonus / malus annuel</b>
RER A	87%	94%	34 000 €	408 000 €
RER B	84%	94%	76 000 €	912 000 €
RER C	90%	93%	91 000 €	1 092 000 €
RER D	90%	92.5%	100 000 €	1 200 000 €
RER E	93%	95%	54 000 €	648 000 €
Paris Nord Ouest (H)	87%	95%	34 000 €	408 000 €
Paris Saint Lazare nord (J)	90%	94%	36 000 €	432 000 €
Paris Nord Crépy (K)	87%	92.5%	2 000 €	24 000 €
Paris Saint Lazare sud (L)	90%	94%	49 000 €	588 000 €

Paris Montparnasse (N)	90%	93%	22 000 €	264 000 €
Paris Est (P)	90%	94%	16 000 €	192 000 €
Paris Sud Est (R)	90%	93%	10 000 €	120 000 €
La Verrière La Défense (U)	90%	94%	10 000 €	120 000 €
<b>TOTAL</b>			533 000 €	6 408 000 €

#### 4.2.2 Impact sur la mesure du nombre de trains ayant circulé sur les branches

A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019, le paragraphe 3/ « *Incitation financière pour circulation des trains sur les branches* » de l'article 10-3-2-e/ « *Mesure de la qualité de l'offre – Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité – Mesure du nombre de trains ayant circulé sur les branches* » est supprimé et remplacé par :

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

Un objectif est fixé assorti d'un bonus maximum.

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

Le montant maximal de l'incitation financière est fixé à 2 095 000 € pour l'ensemble des branches du domaine SNCF Mobilités. La répartition des montants maximaux de l'incitation financière par branche est précisée en annexe I-A-11.»

A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019, le tableau de l'article 2.2 « *Mesure des trains ayant circulé sur les branches du domaine SNCF* » de l'annexe I-A-11 « *Définition des indicateurs soumis à malus* » est supprimé et remplacé par :

Ligne	Ligne	Borne inférieure	Médiane	Objectif	Montant maximal du bonus-malus
RER A	Nanterre Préfecture – Cergy le Haut	96%	98%	100%	75 000 €
	Nanterre Préfecture – Poissy	96%	98%	100%	60 000 €

Ligne	Ligne	Borne inférieure	Médiane	Objectif	Montant maximal du bonus-malus
RER B	Paris Nord - Aéroport CDG	96%	98%	100%	125 000 €
	Paris Nord - Mitry-Claye	96%	98%	100%	100 000 €
RER C	Invalides – Brétigny	96%	98%	100%	10 000 €
	Invalides – Dourdan	96%	98%	100%	30 000 €
	Invalides - Massy-Palaiseau	96%	98%	100%	35 000 €
	Invalides - Saint-Martin d'Etampes	96%	98%	100%	20 000 €
	Invalides - Saint-Quentin-en-Yvelines	96%	98%	100%	35 000 €
	Invalides – Pontoise	96%	98%	100%	35 000 €
	Invalides – Versailles Chantiers	96%	98%	100%	30 000 €
	Invalides – Versailles Rive Gauche	96%	98%	100%	30 000 €
RER D	Châtelet – Nord	96%	98%	100%	60 000 €
	Châtelet – Sud via Combs-la-Ville	96%	98%	100%	35 000 €
	Châtelet – Sud Corbeil via Evry Courcouronnes	96%	98%	100%	95 000 €
	Juvisy – Malesherbes via Ris / Melun – Corbeil	96%	98%	100%	95 000 €
RER E	Hausmann-St-Lazare – Chelles Gournay	96%	98%	100%	85 000 €
	Hausmann-St-Lazare - Villiers-sur-Marne / Tournan	96%	98%	100%	105 000 €
Ligne H	Paris Nord – Ermont Eaubonne / Persan-Beaumont	96%	98%	100%	50 000 €
	Paris Nord – Ermont Eaubonne / Pontoise	96%	98%	100%	40 000 €
	Paris Nord – Montsoult Maffliers / Persan-Beaumont	96%	98%	100%	55 000 €
	Paris Nord – Montsoult Maffliers / Luzarches	96%	98%	100%	20 000 €

Ligne	Ligne	Borne inférieure	Médiane	Objectif	Montant maximal du bonus-malus
	Creil – Pontoise	96%	98%	100%	20 000 €
<b>Ligne J</b>	Paris Saint-Lazare – Ermont Eaubonne (Groupe IV)	96%	98%	100%	75 000 €
	Paris Saint-Lazare – Mantes la Jolie via Poissy (Groupe V)	96%	98%	100%	40 000 €
	Paris Saint-Lazare – Mantes la Jolie via Conflans Sainte Honorine & Paris Saint-Lazare - Gisors (Groupe VI)	96%	98%	100%	100 000 €
<b>Ligne K</b>	Paris Nord – Crépy en Valois	96%	98%	100%	10 000 €
<b>Ligne L</b>	Saint Germain en Laye – Noisy le Roi	96%	98%	100%	40 000 €
	Paris Saint-Lazare – Saint Nom La Bretèche & Paris-Saint-Lazare – Versailles Rive Droite (Groupe II)	96%	98%	100%	150 000 €
	Paris Saint-Lazare – Cergy Le Haut (Groupe III)	96%	98%	100%	115 000 €
<b>Ligne N</b>	Paris Montparnasse – Dreux	96%	98%	100%	20 000 €
	Paris Montparnasse – Mantes la Jolie	96%	98%	100%	15 000 €
	Paris Montparnasse – Plaisir Grignon	96%	98%	100%	20 000 €
	Paris Montparnasse – Rambouillet	96%	98%	100%	40 000 €
	Paris Montparnasse – Sèvres Rive Gauche	96%	98%	100%	15 000 €
<b>Ligne P</b>	Esbly – Crécy La Chapelle	96%	98%	100%	20 000 €
	Paris Est – Château Thierry	96%	98%	100%	55 000 €
	Paris Est – Coulommiers	96%	98%	100%	15 000 €
	Paris Est - La Ferté Milon	96%	98%	100%	15 000 €

Ligne	Ligne	Borne inférieure	Médiane	Objectif	Montant maximal du bonus-malus
	Paris Est - Longueville / Provins	96%	98%	100%	20 000 €
Ligne R	Paris Lyon – Montargis	96%	98%	100%	20 000 €
	Paris Lyon - Melun / Montereau via Moret	96%	98%	100%	10 000 €
	Paris Lyon - Melun / Montereau via Héricy	96%	98%	100%	20 000 €
Ligne U	La Verrière - La Défense	96%	98%	100%	35 000 €
<b>TOTAL</b>					<b>2 095 000€</b>

### 4.3 Création des indicateurs contractuels spécifiques à la ligne D

#### 4.3.1 Création d'un indicateur de suivi de la ponctualité de la branche « Moulin-Galant / Malesherbes et Ris Orangis / Melun » soumis à bonus/malus

A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019, la section g) est ajoutée à la fin de l'article 10-3 « *Mesure de la qualité de l'offre* » :

« g) Mesure de la ponctualité des voyageurs sur la branche de la ligne D « Moulin-Galant / Malesherbes et Ris Orangis / Melun »

##### 1/ Principes

La mesure porte sur le pourcentage de voyageurs arrivés avec un retard maximum de 5 minutes à leur gare de destination, sur la branche de la ligne D « Moulin-Galant / Malesherbes et Ris Orangis / Melun ».

Cette mesure est effectuée par SNCF Mobilités. Les mesures et leurs modalités de mise en œuvre sont contrôlées le cas échéant par Ile-de-France Mobilités, conformément au droit d'audit et de contrôle défini en article 105.

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

Cet indicateur donne lieu à une incitation financière.

##### 2/ Incitation financière liée à la ponctualité des voyageurs sur la branche

Cet indicateur fait l'objet d'un calcul de bonus-malus tous les mois.

Le calcul du bonus-malus est effectué de la façon suivante :

- un objectif : lorsque l'objectif est atteint, SNCF Mobilités obtient un bonus maximum
- une borne inférieure : lorsque le taux est en deçà de la borne inférieure, SNCF Mobilités se voit appliquer un malus maximum.

- entre l'objectif et la borne inférieure, SNCF Mobilités se voit appliquer un malus proportionnel à l'écart qui subsiste entre le résultat et l'objectif.

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

Le montant maximal annuel de l'incitation financière est fixé à 120 000 €.»

A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019, la section 1.4 est ajoutée à la fin de l'article 1 « *Ponctualité des voyageurs* » de l'annexe I-A-11 « *Définition des indicateurs soumis à malus* » :

**« 1.4 Ponctualité des voyageurs de la branche de la ligne D « Moulin-Galant / Malesherbes et Ris Orangis / Melun » »**

**Service de référence**

Le service de référence, défini en annexe I-A-1, permet de définir les horaires et les trains théoriques.

Lorsque le plan de transport est adapté durant des travaux programmés ou grève (lorsque le service prévisible est supérieur à 75% du service contractuel de référence, cf. article 13-1), la ponctualité voyageurs est calculée selon ce plan de transport adapté.

Pour des aléas exceptionnels, SNCF Mobilités peut saisir Ile-de-France Mobilités afin de décider de la prise en considération du plan de transport adapté dans le calcul de la ponctualité.

Sur l'ensemble du service (heures de pointes et heures creuses), la semaine et les weekends, les voyageurs arrivent à l'heure dans leur gare de destination ou ont un retard à l'arrivée inférieur à 5 minutes par rapport à l'horaire théorique.

**Périmètre de la mesure**

Sur la branche de la ligne D « Moulin-Galant / Malesherbes et Ris Orangis / Melun ».

**Objectif de conformité et montant des bonus-malus**

Cet indicateur fait l'objet d'un calcul de bonus-malus tous les mois.

<b>Branche</b>	<b>Borne inférieure</b>	<b>Objectif</b>	<b>Montant du bonus-malus mensuel SNCF</b>	<b>Montant du bonus / malus annuel</b>
<i>RER D – Moulin-Galant / Malesherbes et Ris Orangis / Melun</i>	90%	92.5%	10 000 €	120 000 €

A compter de la mise en service des Regio2N sur les navettes de l'Etoile de Corbeil, conformément à l'article 4 de la délibération du Conseil d'Administration du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du 13 décembre 2017, l'indicateur de mesure de la ponctualité sera valorisé à au moins 95% sur les lignes de l'Etoile de Corbeil.

**Méthode de mesure et calcul de la ponctualité par branche**

La méthode de mesure et le calcul de la ponctualité sont identiques au 1.1.

Les jours de grève concernés par l'article 12 sont neutralisés.

### **Reporting**

Cet indicateur est transmis à Ile-de-France Mobilités à une fréquence mensuelle, trimestrielle et annuelle.

### **Incitation financière**

La détermination du montant du bonus-malus est identique au 1.1 »

#### **4.3.2 Création d'un indicateur de suivi du taux de correspondances réalisées à Juvisy, Viry et Corbeil**

A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019, la section h) est ajoutée après la section g) à l'article 10-3 « *Mesure de la qualité de l'offre* » :

« h) Mesure du taux de correspondances réalisées à Juvisy, Viry et Corbeil par les trains de la ligne D aux heures de pointe et dans le sens de la pointe.

#### **1/ Principes**

La mesure porte sur le pourcentage de correspondances réalisées aux trois gares suivantes :

- Juvisy
- Viry
- Corbeil-Essonnes

Une correspondance est considérée comme réalisée par le voyageur si le temps de correspondance (calculé par la mesure de l'écart entre les temps d'arrivée et de départ des trains en correspondance) est, indépendamment des trains utilisés :

- Supérieur ou égal à un seuil minimal (1 min à Juvisy et 2 min à Corbeil)
- Et inférieur ou égal à un seuil maximal (8 min à Viry et à Juvisy et 6 min à Corbeil)

Cette mesure est effectuée par SNCF Mobilités. Les mesures et leurs modalités de mise en œuvre sont contrôlées le cas échéant par Ile-de-France Mobilités, conformément au droit d'audit et de contrôle défini en article 105.

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

Cet indicateur donne lieu à une incitation financière.

#### **2/ Informations à communiquer pour le suivi du taux de correspondances réalisées**

SNCF Mobilités fournit à Ile-de-France Mobilités, sous forme d'un fichier compatible Excel (chaque mois, trimestre, et en récapitulatif annuel) le nombre de correspondances théoriques et le pourcentage de correspondances réalisées par gare aux heures de pointes.

#### **3/ Incitations financières liée au taux de correspondances réalisées**

Pour les trois gares suivies, sera calculé un taux mensuel de correspondances réalisées. Cet indicateur est soumis à un bonus-malus mensuel calculé de la façon suivante :

- lorsque l'objectif est atteint, SNCF Mobilités obtient un bonus maximum ;
- lorsque l'objectif n'est pas atteint, SNCF Mobilités se voit appliquer un malus maximum.

La valeur de l'objectif est décrite en annexe I-A-11.

Le montant maximal annuel de l'incitation financière est fixé à 100 000 € pour l'ensemble des gares faisant l'objet d'un suivi. »

A compte du 1<sup>er</sup> janvier 2019, la section 1.5 est ajoutée après la section 1.4 à l'article 1 « *Ponctualité des voyageurs* » de l'annexe I-A-11 « *Définition des indicateurs soumis à malus* » :

**« 1.5 Taux de correspondances réalisées à Juvisy, Viry et Corbeil par les trains de la ligne D aux heures de pointe »**

***Service de référence***

Le service de référence, défini en annexe I-A-1, permet de définir les trains théoriques en correspondance et leurs horaires de passage dans les gares suivies.

Lorsque le plan de transport est adapté pour des travaux programmés ou grève (lorsque le service prévisible est supérieur à 75% du service contractuel de référence, cf. article 13-1), les horaires théoriques de trains en correspondance sont calculés selon ce plan de transport adapté. Le détail de ces adaptations est communicable à Ile-de-France Mobilités. Pour des aléas exceptionnels, SNCF Mobilités peut saisir Ile-de-France Mobilités afin de décider de la prise en considération du plan de transport adapté dans le calcul des horaires de trains théoriques.

***Périmètre de la mesure***

La mesure est effectuée uniquement sur les trains de la ligne D, dans les gares de Juvisy, Viry et Corbeil-Essonnes.

La mesure du taux de correspondances réalisées est effectuée uniquement en Journée Ouvrable de Base (JOB), aux heures de pointe et dans le sens de la pointe.

***Objectif de conformité et montant des bonus-malus***

L'objectif de conformité est fixé à 95% avec une mise en œuvre de façon progressive selon les modalités suivantes :

1<sup>er</sup> semestre 2019 : période d'observation et de mesure du taux de correspondances réalisées sans incitation financière

2<sup>ème</sup> semestre 2019 : objectif fixé à 95%.

Le montant maximal du bonus-malus annuel est fixé à 100 000 € en année pleine (soit 50 000 € au titre de 2019 compte tenu de la période d'observation du 1<sup>er</sup> semestre).

Cet indicateur fait l'objet d'un calcul de bonus-malus tous les mois.

<b>Objectif</b>	<b>Montant du bonus-malus mensuel SNCF</b>	<b>Montant du bonus / malus annuel</b>
95%	8 333 €	100 000 €

### **Méthode de mesure**

A partir du service de référence tel que défini ci-avant, le nombre de correspondances théoriques sur les 3 gares suivies, en JOB, aux heures de pointe et dans le sens de la pointe est identifié.

Une correspondance est ainsi considérée comme réalisée pour les voyageurs, dès lors que l'écart entre les temps d'arrivée et de départ de deux trains permettant une correspondance, est :

- Supérieur ou égal à un seuil minimal (1 min Juvisy et 2 min à Corbeil)
- Et inférieur ou égal à un seuil maximal (8 min à Viry et à Juvisy et 6 min à Corbeil)

Le décompte du nombre de correspondances réalisées est effectué à partir de l'enregistrement en temps réel de la circulation des trains (en JOB, aux heures de pointe et dans le sens de la pointe).

### **Calcul du taux de correspondances réalisées**

Le calcul est effectué mensuellement en considérant sur les jours ouvrables de base (JOB), hors grève, le rapport entre le nombre de correspondances ayant effectivement été assurées et le nombre de correspondances prévues sur les 3 gares suivies, aux heures de pointe et dans le sens de la pointe.

Les jours de grève concernés par l'article 12 sont neutralisés.

### **Reporting**

Cet indicateur est transmis à Ile-de-France Mobilités à une fréquence mensuelle, trimestrielle et annuelle.

### **Incitation financière**

Pour l'ensemble des gares suivies, le montant du bonus-malus est déterminé tous les mois en fonction du niveau moyen mensuel atteint :

- si le taux de correspondances réalisées est supérieur ou égal à l'objectif, SNCF Mobilités obtient le bonus maximum mensuel
- si le taux de correspondances réalisées est inférieur à l'objectif, SNCF Mobilités obtient le malus maximum mensuel.»

## ARTICLE 5. Modifications tarifaires

### 5.1 « Paris visite sans contact »

Le Syndicat des Transports d'Ile de France a créé une carte multiservices sans contact destinée à porter un titre de transport et des offres touristiques.

#### 5.1.1 Création du titre « PARIS VISITE SANS CONTACT »

Le Syndicat des Transports d'Ile de France et SNCF Mobilités ont convenu que cette création n'aurait pas d'effet significatif sur les recettes tarifaires.

#### 5.1.2 Caractéristiques de la carte multiservices sans contact destinée à porter un titre de transport et des offres touristiques

L'annexe « IV-A-4 Caractéristiques, visuel et droits d'utilisation de la carte multiservices sans contact destinée à porter un titre de transport et des offres touristiques », annexée au présent avenant, est ajoutée au contrat entre le Syndicat des Transports d'Ile de France et SNCF Mobilités 2016-2019.

#### 5.1.3 Canaux de distribution et services après-vente liés au titre « Paris Visite sans contact »

Est ajoutée à la fin du paragraphe " 1.3.2 *Forfaits destinés à des publics spécifiques* " de l'article " 1.3 *Une gamme de forfaits valables sur toute la région (forfaits "toutes zones") ou sur une partie seulement des zones tarifaires*" de l'annexe IV-A-1, la phrase suivante : "- forfaits « Paris Visite sans contact » valable 1 à 5 jours plein tarif sur la carte multiservices sans contact destinées à porter un titre de transport et des offres touristiques.

Le tableau de l'annexe IV-A-1 est supprimé et remplacé par le tableau présenté au paragraphe 5.6.1.2.

#### 5.1.4 Création d'un canal de « vente externe » au sein du GIE Comutitres

Est ajouté le texte suivant au sein du paragraphe « 2.1.1 Organisation de la distribution et de la gestion de la relation client » de l'Annexe IV-B-8 Billettique communautaire :

##### « 2.1.1.8 Distribution du produit tarifaire « Paris Visite sans contact »

Comutitres vend à travers un canal de distribution dénommé « Ventes externes », pour un minimum de 5000 cartes à des clients qui effectuent la revente au public (professionnels du tourisme) un forfait Paris Visite sans contact chargé sur une carte multiservices sans contact, dans le cadre d'un Contrat de Vente établi entre les deux parties, comprenant, notamment :

- Le prix de vente du transport et les coûts de gestion éventuels en sus du prix de vente,
- Le prix de vente du support, validé préalablement par le Syndicat des Transports d'Ile de France,
- Le nombre de cartes minimum par commande, le nombre de commandes par an,
- Les conditions de livraison, délais et lieu,
- Les conditions de facturation, délai de règlement et acomptes.

Dans ce cadre, le Syndicat des Transports d'Ile de France peut autoriser un opérateur de tourisme à concevoir une offre touristique portée par la carte. Dans ce cas, le Syndicat des Transports d'Ile de France et l'opérateur de tourisme signent une convention qui fixe les modalités de conception, distribution et de fabrication de la carte ainsi que l'utilisation de la carte par l'opérateur de tourisme.

Le visuel de la carte recto et verso est défini par le Syndicat des Transports d'Ile de France, qui décide des informations figurant sur le visuel en concertation avec les transporteurs et Comutitres.

Les supports sont fournis chargés par Comutitres.

Les droits d'utilisation de la carte sont précisés au paragraphe 3 de l'annexe IV-A-4.

La communication sur la carte est encadrée par le paragraphe 4 de l'annexe IV-A-4. »

##### « 2.1.1.9 Ventes de titres évènementiels

Comutitres vend à travers un canal de distribution dénommé « Ventes externes » des titres en grand nombre à des organisateurs d'évènements (professionnels ou grand public) effectuant la revente au public.

Le volume de la commande doit être supérieur ou égal à 5 000 cartes. Les « ventes de titres évènementiels » s'inscrivent dans le cadre d'un Contrat de vente entre Comutitres et le client effectuant la revente au public. Ce contrat comprend notamment :

- Le prix de vente du transport et les coûts de gestion éventuels en sus du prix de vente,
- Le prix de vente du support, validé préalablement par le Syndicat des Transports d'Ile de France,
- Le nombre de cartes commandées,
- Les conditions de livraison, délais et lieu,

- Les conditions de facturation, délai de règlement et acomptes.

Les titres concernés sont les suivants :

- Navigo semaine ou jour chargé sur carte Navigo découverte ou carte spécifique à un événement.

Le visuel de la carte recto et verso est défini par le Syndicat des Transports d'Ile de France, qui décide des informations figurant sur le visuel en concertation avec les transporteurs et de Comutitres.

Les supports sont fournis chargés par Comutitres.

Les droits d'utilisation de la carte sont précisés au paragraphe 3 de l'annexe IV-A-4.

La communication sur la carte est encadrée par le paragraphe 4 de l'annexe IV-A-4. »

**ANNEXE IV-A-4**  
**CARACTERISTIQUES, VISUEL ET DROIT D'UTILISATION DE LA CARTE**  
**MULTISERVICES SANS CONTACT DESTINEE A PORTER UN TITRE DE TRANSPORT ET**  
**DES OFFRES TOURISTIQUES**

### 1. Visuel de la carte

Le visuel recto et verso de la carte multiservices sans contact est défini par le Syndicat des Transports d'Ile de France. La charte graphique est définie et transmise à l'Entreprise par le Syndicat des Transports d'Ile de France.

Visuel de la carte (une zone comprend les informations variables, du type nombre de jours et zones) :



Le Syndicat des Transports d'Ile de France valide un exemplaire de la pré-série de chacune des cartes.

### **Caractéristiques physiques**

La carte est une carte « dual-interface » (interface à contacts et sans contact avec une seule puce) :

- Format : 7816 ID1 – conformité à ISO 14443 – Partie 1 ;
- Interface Contact : ISO 7816 ;
- Interface sans contact : ISO 14443 – Type B ;
- Module : le module à contacts est de couleur argenté ou standard.

### **Caractéristiques techniques et applicatives**

L'application transport embarquée est Navigo.

La carte comprend également une application AMC.

Les caractéristiques techniques de la carte respectent la charte du système télébilletique Navigo transports publics d'Ile de France.

### **Caractéristiques Graphiques**

L'intégralité du visuel recto et verso doit être respectée par l'Entreprise.

Le Syndicat des Transports d'Ile de France est seul habilité à modifier ce visuel et transmettra à l'Entreprise la charte graphique et les fichiers sources à chaque modification.

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France est titulaire des droits de propriété intellectuelle sur le visuel de la carte.

## **2. Variations du visuel de la carte**

Les éléments suivants sont susceptibles de varier en fonction du revendeur :

- Le nom du package et donc par conséquent le nom de la carte (dans l'exemple ci-dessus, il s'agit de la marque « Paris Region Pass »)
- Le logo du revendeur (dans l'exemple ci-dessus, il s'agit du logo « VisitParisRegion »)

## **3. Droit d'utilisation de la carte**

### **- Les marques**

Le Syndicat des Transports d'Ile de France déclare être titulaire des marques françaises suivantes :

- La marque semi-figurative française  déposée le 18 avril 2018 sous le numéro 184446995 en classes 9, 12, 16, 35, 36, 38, 39, 41 et 43

Ci-après désignée par « la Marque »

Le Syndicat des Transports d'Ile de France demeure seul titulaire du nom et du visuel de la carte correspondante.

Les conditions d'exploitation de la Marque par l'Entreprise sont prévues à l'annexe III-2 « licence d'exploitation des marques » du Contrat, dans la limite des dispositions de l'article 4 « communication sur la carte » de la présente annexe.

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France détient également des droits d'auteur sur le vocable

Paris Region Pass et son visuel 

L'ensemble de ces vocables sont ci-après désignés par « Paris Region Pass ».

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France est le propriétaire unique de la Marque précitée et Paris Région Pass et détient dessus des droits de propriété intellectuelle, y compris des droits d'auteur. Le Syndicat des transports d'Ile-de-France autorise les Entreprises à exploiter à titre non exclusif la Marque et Paris Region Pass en respectant les conditions ci-après. »

#### - **Les droits d'auteurs**

L'Entreprise reconnaît, en outre, au Syndicat des Transports d'Ile de France tous les droits d'auteur sur Paris Region Pass et les visuels de la carte

#### **4. Communication sur la carte**

Le Syndicat des Transports d'Ile de France communiquera seul sur le lancement de la carte auprès des médias et du public.

A compter du lancement de la carte auprès des médias et du public, tout projet de communication, par l'entreprise seule, sur la carte ou sur le forfait Paris Visite sans contact ne pourra être lancé sans un avis positif du Syndicat des Transports d'Ile de France sur le concept. Le concept devra être présenté au Syndicat des Transports d'Ile de France par l'Entreprise.

Le délai de sollicitation doit être approprié au type d'action ainsi qu'à son contexte. Ce délai intègre un délai raisonnable de consultation et de réflexion au sein du Syndicat des Transports d'Ile de France ainsi qu'un temps réaliste pour que les éventuelles modifications souhaitées par le Syndicat des Transports d'Ile de France puissent être prises en compte. Le Syndicat des Transports d'Ile de France s'engage à répondre dans un délai raisonnable.

Chaque étape de réalisation et de mise en œuvre du projet devra être validée par le Syndicat des Transports d'Ile de France dans les mêmes conditions.

En cas de désaccord entre le Syndicat des Transports d'Ile de France et l'Entreprise, le Syndicat des Transports d'Ile de France statuera en dernier ressort, étant entendu que les dispositions ci-dessus s'entendent sans préjudice des dispositions du Titre III-Chapitre I et suivants du contrat entre le Syndicat des Transports d'Ile de France et l'Entreprise.

## 5.2 Création du contrat Navigo Liberté

### 5.2.1 Navigo Liberté : compensation des coûts d'exploitation du Navigo Liberté

Conformément à l'article 85 – « *Création d'un titre ou modification significative des conditions d'utilisation d'un titre existant* », la mise en œuvre du produit tarifaire Navigo Liberté, induit pour SNCF MOBILITÉS des coûts d'exploitation complémentaires. Cet article précise les modalités de compensation de ces coûts par le Syndicat des Transports d'Île-de-France.

Ces coûts sont de deux natures :

- Des coûts d'initialisation nécessaires au lancement du produit tarifaire Navigo Liberté ;
- Des coûts récurrents.

#### Coûts d'initialisation du service

Les coûts d'initialisation recouvrent les coûts relatifs à la formation des agents et à la conduite du changement. Ils couvrent la conception de modules de formation en ligne et la conception et l'animation d'actions de conduite du changement.

Il est entendu qu'une partie des coûts de conduite du changement Navigo Liberté seront mutualisés à hauteur de 180 k€ avec les actions de conduite pris en charge dans le cadre de la convention de financement PQI « Canal Mobile Etudes & Réalisation ».

#### Coûts récurrents

Le pilotage de la mise en œuvre du produit tarifaire Navigo Liberté, tant dans la phase d'initialisation que dans la durée, nécessite la mise à disposition d'une ressource dédiée (1/2 ETP). Cette ressource interviendra par ailleurs sur le pilotage du Canal Mobile et de la Carte Navigo Easy.

Par ailleurs, SNCF Mobilités réalise une supervision des échanges d'informations entre ses systèmes et ceux de Comutitres en charge de reconstituer les trajets des clients du Navigo Liberté afin de s'assurer que les données de validation nécessaires sont correctement échangées. Cette activité nécessite la mise à disposition d'une ressource dédiée (1 ETP).

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France et SNCF MOBILITÉS conviennent d'un engagement forfaitaire pour la réalisation de ces missions.

Pour ce faire la contribution forfaitaire C11 versée par le Syndicat des Transports d'Île-de-France à SNCF MOBILITÉS est augmentée des montants suivants par année :

<b>Milliers d'Euros 2015 HT</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
<b>Ajustement de la contribution C11</b>	157	199

Il est convenu entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France et SNCF MOBILITÉS que le financement des actions de communication et de lancement du pilote du produit tarifaire Navigo Liberté et sa généralisation feront l'objet d'un prochain avenant au présent contrat à finaliser avant la fin de l'année 2018.

#### 5.2.2 Modification de de l'article 81.3 « Prise en compte des effets des décisions tarifaires »

Est ajouté à la fin du point 2) de l'article 81.3 « Prise en compte des effets des décisions tarifaires », une partie c) rédigée comme suit.

« c) Mécanisme d'accompagnement de la migration des titres magnétiques utilisables sur les modes à tarification plate vers les titres télébillettiques.

Conformément à l'esprit au b) du présent article, Île-de-France Mobilités et SNCF Mobilité ont convenu d'un mécanisme *ad hoc* pour que la migration des titres magnétiques utilisables sur les modes à tarification plate vers les titres dématérialisés ne modifie pas l'équilibre de l'économie du contrat. Ce mécanisme se fonde sur l'observation d'un certain nombre d'indicateurs statistiques propres à traduire l'avancement de cette migration. Le recours à un mécanisme d'ajustement *a posteriori* est motivé par l'impossibilité de prévoir *a priori* avec précision le rythme selon lequel se fera le basculement des titres magnétiques vers les titres dématérialisés.

Les dispositions ci-dessous relatives au mécanisme d'accompagnement de la migration des titres magnétiques utilisables sur les modes à tarification plate vers Navigo Liberté, ainsi que les modifications de l'objectif de recettes et de la contribution C11 qui y sont associées, s'appliqueront sous réserve qu'une différenciation tarifaire surpondérant le prix des tickets (t+ et dématérialisés) en carnet par rapport au prix du trajet bus/tram payé *a posteriori* soit décidé par Île-de-France Mobilités avant le 15 juillet 2019 pour prise d'effet le 1<sup>er</sup> octobre 2019.

A défaut de quoi une nouvelle estimation des impacts devra être établie conjointement par Île-de-France Mobilités et les transporteurs et de nouvelles dispositions contractuelles devront être prises en conséquence.

Les estimations d'impact ont été effectuées avec les grands principes suivants (liste non exhaustive) :

- Le produit tarifaire Navigo Liberté ne bénéficie pas d'un mécanisme de plafonnement;
- Le produit tarifaire Navigo Liberté offre la gratuité de la correspondance bus-métro accordée aux utilisateurs du post-paiement mais pas aux utilisateurs de tickets dématérialisés ;
- Le remboursement employeur n'a pas été pris en compte (fortement improbable sur le produit Navigo Liberté).

L'évolution de l'un de ces paramètres entrainera l'ouverture d'une nouvelle négociation afin d'en considérer les impacts.

I - Estimation du nombre de mensualités de contrats Navigo Liberté attribuable à des clients antérieurement abonnés Navigo et ayant une mobilité faible ou très faible.

Île-de-France Mobilités exploite les données issues du système d'information des données de validation (SIDV) pour les cartes portant un Navigo mois ou un Navigo annuel sur un mois donné. Pour chaque carte, les déplacements réalisés sur ce mois se voient attribuer une valeur :

\* La valeur 1 est affectée aux déplacements correspondant aux chaînes modales bus, tram, métro, bus-métro, bus-tram, métro-tram, bus-métro -tram.

\* La valeur 100 est affectée aux déplacements correspondant aux chaînes modales incluant du fer (fer, bus-fer, bus-fer-métro, etc.) ou pour lesquels la chaîne modale est non définie.

Le volume d'abonnés Navigo très peu mobiles sur le mois M considéré, noté  $Nav_{TPM}(M)$ , est égal au nombre de cartes dont la somme des déplacements ainsi valorisés est inférieure ou égale à 7.

Le volume d'abonnés Navigo peu mobiles sur le mois M considéré, noté  $Nav_{PM}(M)$ , est égal au nombre de cartes dont la somme des déplacements ainsi valorisés est supérieure à 7 et inférieure à 26.

Le volume de mensualités, pour l'année N, de contrats Navigo Liberté attribuables à des clients antérieurement abonnés Navigo et ayant une mobilité très faible, est noté  $N_{tpm}(N)$

Le volume de mensualités, pour l'année N, de contrats Navigo Liberté attribuables à des clients antérieurement abonnés Navigo et ayant une mobilité faible, est noté  $N_{pm}(N)$

Ces volumes de mensualités sont estimés selon les formules ci-dessous.

$$N_{tpm}(2019) = 2 \times [Nav_{TPM}(\text{décembre } 2018) - Nav_{TPM}(\text{décembre } 2019)]$$

$$N_{pm}(2019) = 2 \times [Nav_{PM}(\text{décembre } 2018) - Nav_{PM}(\text{décembre } 2019)]$$

Île-de-France Mobilités fournit, les valeurs de  $Nav_{TPM}(\text{décembre } N-1)$ ,  $Nav_{TPM}(\text{décembre } N)$ ,  $Nav_{PM}(\text{décembre } N-1)$ , et  $Nav_{PM}(\text{décembre } N)$  pour le calcul des indicateurs relatifs à l'année N, avant le 15 février N+1.

II – Ajustement de l'objectif de recettes et de la contribution C11.

On désigne par « mensualité Navigo Liberté » un mois sur lequel un contrat Navigo Liberté est en cours de validité (sont exclus les cas où un contrat est suspendu ou résilié sur un mois complet).

A compter de 2019, Comutitres communique à Île-de-France Mobilités au plus tard le 31 janvier de l'année N+1, les données suivantes pour l'année N : volume de mensualités Navigo Liberté plein tarif, volume de mensualités Navigo Liberté tarif réduit, volume de nouvelles souscriptions plein tarif, volume de nouvelles souscriptions tarif réduit.

Le volume de mensualités Navigo Liberté plein tarif pour 2019 est noté  $VM_{pt}(2019)$ .

Le volume de mensualités Navigo Liberté tarif réduit pour 2019 est noté  $VM_{tr}(2019)$ .

Le volume de nouvelles souscriptions Navigo Liberté plein tarif pour 2019 est noté  $VNS_{pt}(2019)$ .

Le volume de nouvelles souscriptions Navigo Liberté tarif réduit pour 2019 est noté  $VNS_{tr}(2019)$ .

Pour l'émission de la facture annuelle 2019 au 31 mars 2020, le montant  $M_{2019}$  (positif ou négatif) est soustrait à l'objectif de recettes 2019 et additionné à la contribution C11 2019 avant application de l'intéressement aux recettes tel que stipulé par l'article 81.4, avec

$M_{2019} =$

$13,62 \text{ €} \times N_{tpm}(2019)^* + 9,51 \text{ €} \times N_{pm}(2019)^{**}$

$+ 0,31 \text{ €} \times VM_{pt}(2019) + 0,15 \text{ €} \times VM_{tr}(2019)$

$+ 1,2 \text{ €} \times VNS_{pt}(2019) + 0,6 \text{ €} \times VNS_{tr}(2019)$

$- 0,37 \text{ M€}^{***}$

\* si  $N_{tpm}(2019) > 0$

\*\* si  $N_{pm}(2019) > 0$

\*\*\* Montant de la compensation C11 déterminée a priori

Les valeurs en € sont HT et aux conditions économiques du 1/9/15.

Île-de-France Mobilités communiquera à chaque transporteur au plus tard le 28 février de l'année N+1 le montant  $M(N)$  à intégrer dans la facture annuelle, ainsi que les éléments justificatifs de ce calcul.

Il est précisé que les recettes issues des frais de souscription au Navigo Liberté font partie des recettes complémentaires perçues par les transporteurs. L'impact financier pour ce présent contrat est considéré comme nul.

### **5.3 Mise à jour de l'annexe billettique communautaire relative à l'exploitation du service Navigo Liberté**

L'annexe billettique Communautaire IV-B-8 est modifiée comme suit :

#### **5.3.1 Modification de l'article 1.4.2 - « Catalogue de service »**

Le paragraphe suivant est ajouté à la suite :

« Les services mis à disposition par Comutitres et les niveaux de service associés, relatifs au produit Navigo Liberté, seront ajoutés dans une nouvelle version du catalogue de service, au plus tard le 1<sup>er</sup> Septembre 2018. »

#### **5.3.2 Modification de l'article 2.1.1 - « Organisation de la distribution et de la gestion de la relation client »**

##### **5.3.2.1 Modification du paragraphe 2.1.1.7**

L'article « 2.1.1.7 Service après-vente » devient « 2.1.1.10 Service après-vente ».

Le paragraphe suivant est ajouté à la suite :

« Pour le produit tarifaire Navigo Liberté, les actes de services après-vente sont décrits dans l'article 3.X Exploitation du service Navigo Liberté.

Les actes de service après-vente pour les services Navigo Liberté et Navigo Easy seront ajoutés dans une nouvelle version du catalogue de service, au plus tard le 1<sup>er</sup> Septembre 2018. »

##### **5.3.2.2 Modification du paragraphe 2.1.1.8**

L'article « 2.1.1.8 Indicateurs de service » devient « 2.1.1.11 Indicateurs de service »

##### **5.3.2.3 Création du paragraphe 2.1.1.7 Distribution du produit tarifaire Navigo Liberté**

Un nouvel article intitulé « 2.1.1.7 Distribution du produit tarifaire Navigo Liberté » est inséré. Il précise :

- « Le Produit tarifaire Navigo Liberté est composé du titre de transport « Navigo Liberté » sur une carte Navigo personnalisée distribuée par Comutitres en ligne ou dans les réseaux de vente des Entreprises
- Les entreprises, individuellement et au travers de Comutitres assurent la distribution du Produit tarifaire Navigo Liberté.

La distribution du produit tarifaire Navigo Liberté comporte :

27/74

- une composante individuelle (distribution en agences par exemple) utilisant dans son processus un ou plusieurs outils communautaires (connexion au Système d'Information et de Gestion communautaire). Cette composante est mise en place selon les modalités et dans les limites spécifiées dans les contrats relatifs aux modalités d'exploitation des services de transports conclus entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France et les Entreprises.
- une composante communautaire : lorsque la demande est effectuée en ligne sur Internet.

### 5.3.3 Modification de l'article 2.2 « Exploitation des systèmes billettiques communautaires »

Le texte suivant est ajouté après le premier paragraphe de l'article 2.2 :

« Le système communautaire exploité par Comutitres inclut les composants logiciels permettant le fonctionnement du service Navigo Liberté et notamment les composants logiciels permettant d'assurer la reconstitution des trajets des clients et la facturation de ces trajets. A ce titre, l'exploitation du service Navigo Liberté est décrite dans l'article 3.8. »

### 5.3.4 Modification de l'article 3.4 « Réalisation des systèmes permettant la création du service Post-Paiement Etape 1 »

Le paragraphe 3.4.9 de cet article, intitulé « Exploitation du Service Post Paiement », est remplacé par le texte ci-dessous :

« Les modalités d'exploitation du service Post Paiement Etape 1, renommé service Navigo Liberté sont décrites dans l'article 3.8 de la présente annexe. »

### 5.3.5 Création de l'article 3.8 « Exploitation du Service Navigo Liberté »

Le texte suivant est ajouté :

#### **« 3.8 : Exploitation du Service « Navigo Liberté »**

*Le service Navigo Liberté, est décrit à l'article 3.4.*

#### **3.8.1: ROLES ET ENGAGEMENT DES PARTIES**

*Les articles ci-après décrivent les engagements du Syndicat des Transports d'Île-de-France et des Entreprises individuellement et au travers de Comutitres permettant d'assurer l'exploitation du service Navigo Liberté.*

*Les Entreprises au travers de Comutitres s'engagent à :*

- *Mettre à disposition des clients du service Navigo Liberté un ensemble de prestations de distribution et de gestion de la relation client.*
- *Héberger et exploiter les composants logiciels permettant la reconstitution des trajets et la facturation client, réalisés par Comutitres selon les modalités de l'article 3.4*
- *Assurer le maintien en conditions opérationnelles des composants logiciels permettant la reconstitution des trajets et la facturation client, réalisés par Comutitres selon les modalités de l'article 3.4*

*Les composants logiciels nécessaires au fonctionnement du service seront mis en production dès 2018 pour permettre de les éprouver avant l'ouverture commerciale du service, pendant une période dénommée « pilote v2 »*

*Dès lors que les conditions techniques et commerciales le permettront, le service Navigo Liberté fera l'objet d'une ouverture commerciale aux clients (date prévisionnelle indicative : février 2019), pour une période dite de « pilote v3 », limitée en nombre d'utilisateurs.*

*Après accord des Entreprises et d'Île-de-France Mobilités, le service Navigo Liberté sera ouvert à tous les utilisateurs remplissant les conditions d'accès au service (date prévisionnelle indicative : octobre 2019).*

*Mise à disposition d'un ensemble de prestations de gestion de la relation client aux clients du service Navigo Liberté*

*Les Entreprises au travers de Comutitres s'engagent à fournir aux clients un ensemble de prestations de services permettant:*

- *Le traitement des demandes clients :*
  - o *Souscrire à un contrat Navigo Liberté ;*
  - o *Suspendre et/ou reprendre un contrat Navigo Liberté (fonctionnalité non disponible à l'ouverture du service) ;*
  - o *Résilier un contrat Navigo Liberté ;*
  - o *Recevoir à domicile ou retirer dans les espaces de vente transporteurs équipés du SIG une carte Navigo personnalisée portant le contrat Navigo Liberté (pour les clients non déjà détenteurs d'une carte Navigo personnalisée souhaitant utiliser le service) ;*
  - o *Avoir une information sur l'en-cours de consommation du mois en cours ;*
  - o *Disposer de factures ;*
  - o *Obtenir une réponse aux demandes d'informations ;*
  - o *Modifier l'identité ou les données bancaires du payeur ;*
  - o *Modifier les informations personnelles du client ;*
  - o *Prendre en compte des réclamations relatives à la facturation ;*

29/74

- Régulariser les impayés Navigo Liberté ;
- L'émission de factures et l'encaissement des montants dus.

*Par ailleurs, les Entreprises au travers de Comutitres s'engagent à :*

- Assurer le suivi et le pilotage des fournisseurs de Comutitres en charge de la gestion de la relation clients du service Navigo Liberté ;
- Assurer les opérations comptables spécifiques au service Navigo Liberté (reporting, rapprochement bancaire, remboursements...).

*Hébergement et exploitation des composants logiciels permettant la reconstitution des trajets et la facturation client*

*Les Entreprises au travers de Comutitres s'engagent à :*

- Assurer l'hébergement des composants logiciels réalisés par Comutitres, tels que décrit dans l'article 3.4 de la présente annexe et permettant :
  - D'une part la reconstitution des trajets réalisés par les clients du service Navigo Liberté ;
  - D'autre part la valorisation des trajets reconstitués et la facturation des clients du service Navigo Liberté ;
- Assurer l'exploitation des composants logiciels permettant la reconstitution des trajets et la facturation des clients ;
- Assurer le suivi et le pilotage des fournisseurs de Comutitres en charge de l'hébergement et de l'exploitation des composants logiciels permettant la reconstitution des trajets et la facturation des clients

*Dans l'hypothèse d'un changement de fournisseur d'hébergement des systèmes de Comutitres, les Parties conviennent que Comutitres assurera la continuité de l'hébergement des composants logiciels permettant la reconstitution des trajets et la facturation des clients. A ce titre Comutitres pilotera les opérations de réversibilité entre les anciens et nouveaux fournisseurs d'hébergement.*

*Maintien en conditions opérationnelles des composants logiciels permettant la reconstitution des trajets et la facturation client*

*Les Entreprises au travers de Comutitres s'engagent à assurer le maintien en conditions opérationnelles des composants logiciels permettant la reconstitution des trajets et la facturation des clients, tels que décrit dans l'article 3.4 de la présente annexe.*

Comutitres assure notamment le pilotage des fournisseurs en charge des opérations de maintien en conditions opérationnelles de ces composants.

### 3.8.2 FINANCEMENT DES COÛTS D'EXPLOITATION

Il est rappelé que les coûts fixes, de gestion souscription et de gestion client présentés ne tiennent pas compte :

- De la mise en œuvre d'un contrat Navigo Liberté profil tarif réduit,
- De la mise en œuvre d'un plafonnement journalier,
- D'éventuelles actions de communication (durant le pilote et de manière pérenne) réalisées en communautaire

L'ajout de l'un de ces éléments donnera lieu à une nouvelle négociation des coûts présentés ci-après.

Le syndicat des Transports d'Île-de-France s'engage à financer les missions et activités décrites à l'article 3.X.1 selon le modèle de financement suivant :

$Financement = Coût\ fixe\ Année(n) + Coût\ Gestion\ souscription\ (n) * NST(n) + Coût\ Gestion\ client\ (n) * NCA(n)$

Où :

- $NST(n)$  correspond au nombre de souscriptions Navigo Liberté totales quel que soit le canal de distribution : via le back-office Comutitres (BO) ou en agence dans les espaces transporteur (FO) constatées dans l'année ;
- $NCA(n)$  correspond au nombre de clients actifs (moyenne annuelle) constaté. Pour rappel, un client est considéré comme actif dès lors qu'il dispose d'un contrat Navigo Liberté en cours de validité (sont exclus les cas où un contrat est résilié ou suspendu sur le mois complet).

Ces éléments sont calculés sur la base suivante :

<b>Euros 2015 HT</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
<b>Cout fixe Année(n)</b>	1 251 189	3 226 096	2 383 412
<b>Cout Gestion souscription</b>		2,48	2,48
<b>Cout Gestion client</b>		2,48	2,48

*Le syndicat des Transports d'Île-de-France et les Entreprises individuellement et au travers de Comutitres conviennent que les activités de Comutitres relatives à la phase de pilote (V2 et V3) feront l'objet d'un financement spécifique dans le cadre du mécanisme de financement d'études et d'avant-projets décrit à l'article 3.6.*

*Le montant du financement versé par le Syndicat des Transports d'Île-de-France est calculé selon la volumétrie prévisionnelle suivante :*

	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
<b>nombre de souscriptions totales Navigo Liberté profil Plein tarif (BO + FO) constatées dans l'année - NST(n)</b>		75 900	665 700
<b>nombre de client actifs (moyenne annuelle) constaté - NCA (n)</b>		14 982	353 800

*Sur la base de cette volumétrie prévisionnelle, le Syndicat des Transports d'Île-de-France s'engage à verser aux Entreprises la somme prévisionnelle suivante qui donnera lieu au versement d'acomptes mensuels :*

<b>Euros 2015 HT</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
<b>Coûts d'exploitation prévisionnels</b>	1 251 189	3 451 483	4 911 772

Ces montants ne sont valables que dans la temporalité du contrat respectif de chaque Entreprise concernée.

*Les montants ci-dessus sont réglés aux Entreprises via les contributions C19 pour les transporteurs privés, via la contribution C11 pour RATP et SNCF MOBILITÉS et selon les modalités visées à l'article 95-3 pour le contrat RATP et 92-4 pour le contrat SNCF MOBILITÉS. Ce financement sera versé sous forme d'acomptes mensuels, selon les*

modalités visées à l'article 94-1 pour le contrat RATP et à l'article 91-1 pour le contrat SNCF MOBILITÉS et 64 pour les contrats des Transporteurs Privés.

Le syndicat des Transports d'Île-de-France et les Entreprises individuellement et au travers de Comutitres, conviennent que le montant sera ajusté annuellement au moment de la Facture Annuelle en mars de l'année N+1, pour tenir compte de la volumétrie réelle de souscription et de clients actifs au service Navigo Liberté en année N. Ces volumétries seront communiquées par Comutitres à Île-de-France Mobilités, au plus tard le 31 janvier de l'année N+1.

L'ensemble des coûts est indiqué en euros du contrat. Il est convenu que ces coûts seront indexés annuellement conformément aux modalités visées à l'article 95-1 pour le contrat RATP et à l'article 92-1 pour le contrat SNCF MOBILITÉS et 65-1 pour les contrats des Transporteurs Privés

La quote-part de prise en charge de ce coût par Entreprise est la suivante :

<b>Quote-part par Entreprise (en %)</b>	
RATP	59,5%
SNCF MOBILITÉS	32,7%
Autres Entreprises de transport privées	7,8%
<b>Total</b>	<b>100%</b>

Le syndicat des Transport d'Île-de-France et les Entreprises individuellement et au travers de Comutitres conviennent que le financement du service Navigo Liberté Etape 1 devra à terme faire l'objet d'une forfaitisation.

### **3.8.3 Droit d'information et d'audit du Syndicat des Transports d'Ile-de-France**

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France exerce un droit d'audit et de contrôle selon les modalités prévues à l'article 1.5.2.4 de la présente annexe.

### **3.8.4 Règlement à l'amiable ou contentieux des différends**

En cas de différends entre les parties, celles-ci conviennent de respecter les modalités de règlement amiable ou contentieux décrites aux contrats d'exploitation liant le Syndicat des Transports d'Île-de-France aux Entreprises.

»

## 5.4 Distribution de titres télébilletiques sur Carte Navigo Easy

### 5.4.1 Carte Navigo Easy : compensation des coûts d'exploitation de la carte Navigo Easy

Conformément à l'article 85 – « *Création d'un titre ou modification significative des conditions d'utilisation d'un titre existant* », la mise en œuvre de la Carte Navigo Easy, à compter de la date prévisionnelle d'avril 2019 dans le cadre de la convention de Financement « Mise en œuvre de la Carte Anonyme – réalisation », approuvée par la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France N° 2018/054, induit pour SNCF MOBILITÉS des coûts d'exploitation complémentaires. Cet article précise les modalités de compensation de ces coûts par le Syndicat des Transports d'Île-de-France.

Ces coûts d'exploitation sont de deux natures :

- D'une part l'acquisition, et la distribution manuelle des supports Cartes Navigo Easy. Ces supports sont conformes au bon à tirer transmis par le Syndicat des Transports d'Île-de-France le 16/05/2018 et ajouté en annexe IV-A-3. Il est rappelé que le support Carte Navigo Easy présentera une zone inscriptible permettant à l'utilisateur d'écrire une information de personnalisation ;
- D'autre part le coût de remplacement des supports au titre des opérations de Service après-ventes effectuées dans les emprises de l'Entreprises et telles que décrites à l'annexe IV-B-3. Ce coût est calculé sur la base d'un taux de SAV correspondant à 4% du nombre de supports Carte Navigo Easy vendus durant l'année en cours. Il est rappelé que l'utilisation de la carte Navigo Easy comme support de dépannage pour les forfaits longs et le post paiement n'est pas prise en compte ; si une telle utilisation devait en être envisagée, elle devra faire l'objet d'un avenant.

Il est par ailleurs rappelé que l'ensemble des coûts d'études et de qualification de la carte Navigo Easy, annexée article IV-A-3, sont financés dans le cadre de l'article 3.6 de l'annexe IV-B-8. Le coût unitaire de la carte Navigo Easy est fixé ainsi :

	Jusqu'à 150 000 cartes (Ctinit)	Au-delà de 150 001 cartes (CtRec)
Coût unitaire en Euros 2015, Hors Taxes, incluant 4% de SAV	1,19 € HT	1,01 € HT

Il est précisé que le coût unitaire des cartes indiqué est valable pour le visuel annexé à l'article IV-A-3 c'est-à-dire sans zone publicitaire. Dans le cas où Ile-de-France Mobilités souhaiterait

modifier le visuel, notamment pour ajouter un espace publicitaire, il sera nécessaire, d'une part, de qualifier le nouveau visuel et, d'autre part, de vérifier pour chaque visuel qu'il n'engendre pas de surcoût. Si un surcoût venait à être constaté, le coût unitaire fixé dans cet avenant serait alors réévalué.

Considérant un seuil à 150 000 cartes, la compensation des coûts d'exploitation de la Carte Navigo Easy sera calculée de la façon suivante :

- Si le volume de cartes vendues en cumulé depuis la mise en service de la carte Navigo Easy est inférieur au seuil :

$$\text{CompCA} = \text{VolCVinit} * \text{Ctinit}$$

- Si dans l'année en cours le volume de vente cumulé depuis la mise en service de la carte Navigo Easy dépasse le seuil de 150 000 cartes

$$\text{CompCA} = \text{VolCVinit} * \text{Ctinit} + (\text{VolCV} - \text{VolCVinit}) * \text{CtRec}$$

- Pour les années suivantes

$$\text{CompCA} = \text{VolCV} * \text{CtRec}$$

où :

- CompCA correspond au montant de la compensation ;
- VolCV correspond au volume total de cartes vendues dans l'année par SNCF Mobilités;
- VolCVinit correspond au volume de cartes vendues dans l'année par SNCF Mobilités issues de la commande initiale de 150 000 cartes;
- Ctinit correspond au coût des cartes pour la commande initiale de 150 000 cartes ;
- CtRec au coût récurrent d'acquisition des cartes à compter de la 150 001ème carte en cumulé depuis le lancement de la carte Navigo Easy.

Le volume de cartes vendues par SNCF Mobilités est estimé à :

	2019	2020
<b>Volumes de supports cartes Navigo Easy vendus par SNCF Mobilités</b>	132 225,00	411 600,00

Par conséquent, la contribution forfaitaire C11 versée par le Syndicat des Transports d'Île-de-France à SNCF Mobilités est augmentée des montants suivants par année, ce qui vient augmenter mécaniquement le montant des acomptes mensuels de C11 :

<i>Euros 2015 HT</i>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
<b>Ajustement de la contribution C11</b>	157 345	418 915

Ces montants ne sont valables que dans la temporalité du contrat

Le syndicat des Transports d'Île-de-France et SNCF Mobilités conviennent que le montant sera ajusté annuellement au moment de la Facture Annuelle en mars de l'année N+1, sur la base d'une extraction justificative du volume des ventes, pour tenir compte de la volumétrie réelle de cartes vendues par SNCF Mobilités en année N.

Les volumétries réelles feront l'objet d'échanges dans le cadre du Comité Billettique.

Par ailleurs, il est rappelé que la constitution d'un stock de supports Cartes Navigo Easy ne fait pas l'objet d'une quelconque compensation pour le présent contrat.

#### 5.4.2 Carte Navigo Easy : reversement des recettes issues de la vente des supports

Modification de l'article 82- « *Les recettes complémentaires* ». L'article 82 est complété comme suit :

##### 5.4.2.1 Modification de la liste des recettes complémentaires

La liste des types de recettes complémentaires est enrichie comme suit :

« - des recettes liées à la vente des supports Carte Navigo Easy ».

##### 5.4.2.2 Ajout d'un paragraphe relatif au « reversement des recettes liées à la vente des supports Cartes Navigo Easy »

L'article 82.3 est ajouté tel que suit :

« Reversement des recettes complémentaires liées à la vente des supports Cartes Navigo Easy :

SNCF Mobilités s'engage à reverser au Syndicat des Transports d'Île-de-France l'intégralité des recettes liées à la vente des cartes Navigo Easy aux clients.

Le montant reversé par SNCF Mobilités est calculé comme suit :

Volume de Cartes vendues \* Tarif Public HT

Où le Tarif Public correspond au prix de vente HT du support Carte Navigo Easy fixé par le Syndicat des Transports d'Île-de-France dans le cadre d'une décision tarifaire.

En cas d'évolution tarifaire en cours d'année, seront distingués les volumes vendus au tarif initial de ceux vendus au nouveau tarif.

Le montant du reversement effectué par SNCF Mobilités sera défini annuellement au moment de la Facture Annuelle, en mars de l'année N+1, sur la base d'une extraction justificative du volume de cartes vendues par SNCF Mobilités en année N.

Les volumétries réelles feront l'objet d'échanges dans le cadre du Comité Billettique.

».

## **5.5 Modification de l'article 63.2 relatif au traitement des anomalies dans les données validation**

Est ajouté, à la fin de l'article 63.2, le texte suivant :

«

### Correspondances par la voie publique pérennes en télébillettique

La liste des gares et stations permettant d'effectuer une correspondance par la voie publique en télébillettique est indiquée dans les CGVU des titres concernés. Sur proposition SNCF Mobilités et après examen du bienfondé en concertation avec Ile-de-France Mobilités, cette liste est susceptible d'évoluer. Le cas échéant, cette liste sera mise à jour dans les CGVU des titres concernés.

### Correspondances par la voie publique temporaires en télébillettique

Lorsqu'il est prévu de mettre en place une correspondance par la voie publique (CVP) temporaire sur les titres télébillettiques en raison de travaux effectués sur une gare ou station, SNCF Mobilités communique à Île-de-France Mobilités, la période et la ou les stations et gares

37/74

concernées par cette CVP avant le début de sa prise d'effet. Cette information a vocation à permettre d'éventuels contrôles de cohérence par rapport aux remontées de validation effectivement constatées.

Île-de-France Mobilités et SNCF Mobilités conviennent que les pertes de recettes engendrées par les CVP temporaires sont usuellement non significatives. Si, dans le cas de travaux d'envergure, SNCF Mobilités estime qu'un traitement spécifique serait justifié, elle soumet à Île-de-France Mobilités une analyse chiffrée (basée sur des éléments issus du SIDV) à l'appui de cette appréciation, avec une anticipation suffisante pour permettre de définir avec Île-de-France Mobilités une éventuelle mesure spécifique avant le début de la CVP »

## **5.6 Mise à jour des annexes relatives à la distribution des produits tarifaires et aux actes de SAV**

### **5.6.1 Modification de l'annexe IV-A-1 « LISTE DES PRODUITS TARIFAIRES ET DE LEURS CANAUX DE DISTRIBUTION »**

Le texte de l'annexe est modifié comme suit :

#### *5.6.1.1 Modification de la Liste des produits tarifaires*

Le contenu de la partie « 1) Liste des produits tarifaires » de l'annexe IV-A-1 est supprimé et remplacé par le texte suivant afin de prendre en compte la création du ticket télébilletiques, du produit tarifaire Navigo Liberté, du Paris Visite sans contact, de la carte Police grande couronne.

#### **« 1) Liste des produits tarifaires**

Les titres proposés aux clients sont les suivants. Pour les titres non disponibles au 11 juillet 2018, leur date de disponibilité prévisionnelle est précisée entre parenthèses.

#### **1.1 Une gamme de billets au voyage :**

- le ticket t+ à l'unité,
- le ticket dématérialisé à l'unité (disponibilité à compter de la date prévisionnelle du 1<sup>er</sup> avril 2019),
- le ticket d'accès à bord,
- le carnet de 10 tickets t+,
- le carnet de dix tickets dématérialisés (disponibilité pour tous à compter de la date prévisionnelle du 1<sup>er</sup> avril 2019),
- le billet réseau ferré origine - destination vendu à l'unité,
- le carnet de 10 billets réseau ferré origine - destination,
- le billet « Orly par le RER C » permettant de réaliser un parcours ferré dont l'origine ou la destination est Pont de Rungis et un trajet bus entre Pont de Rungis et l'aéroport d'Orly

(le tarif, et donc la recette, correspondant à la somme du tarif du billet Origine-destination associé au parcours ferré et du tarif d'un ticket t+ unité),

- les billets des dessertes bus à tarif spécial (Orlybus, Roissybus), (disponibilité en télébillettique à compter de la date prévisionnelle d'avril 2019).

	Correspondance autorisée
Ticket d'accès à bord, billets des dessertes bus à tarif spécial	Aucune
Ticket t+ (unité ou en carnet)	Bus-bus, bus-tram, tram-tram Métro-RER dans Paris intra-muros
Ticket dématérialisé	Bus-bus, bus-tram, tram-tram sous réserve qu'il n'y ait pas de trajet métro ou RER dans Paris intra-muros intercalé entre deux trajets bus/tram, bus/bus, tram/tram. Métro-RER dans Paris intra-muros
Billet réseau ferré origine – destination (unité ou en carnet),	Métro- fer si l'origine ou la destination est Paris ou traversée de Paris, fer-fer
Billet « Orly par RER C »	Métro-RER si l'origine ou la destination est Paris et fer-bus (navette vers Orly)

Les tickets **t+** à l'unité, ticket dématérialisé à l'unité, ticket d'accès à bord et les billets des dessertes bus à tarif spécial ne sont vendus qu'à plein tarif. La partie du prix du billet « Orly par RER C » correspondant au t+ unité ne donne lieu à aucune réduction. Les autres billets au voyage peuvent être vendus à tarif réduit sous certaines conditions, le droit à réduction s'appliquant, selon le cas, à tous les réseaux ou seulement à certains d'entre eux. Certains voyageurs peuvent bénéficier de la gratuité.

	Taux de réduction ou gratuité valable sur :			
	tous les réseaux	réseaux RATP et SNCF	réseau RATP	sur le réseau SNCF
Titulaires d'une carte « famille nombreuse »	50%			
Bénéficiaires de la réduction Solidarité Transport	50%			
Enfants de 4 à moins de 10 ans	50%			
Enfants de moins de 4 ans	Gratuité			
Titulaires franciliens d'une carte d'invalidité avec mention « Cécité »	50%			
Accompagnateur du titulaire d'une carte d'invalidité avec mention « Cécité »	Gratuité			

Groupes de jeunes sous certaines conditions		50% sur le métro et le train		
Titulaires franciliens d'une carte d'invalidité ONAC simple barre bleue	50%			
Titulaires non franciliens d'une carte d'invalidité ONAC simple barre bleue		50%		
Titulaires franciliens d'une carte d'invalidité ONAC simple barre rouge, double barre rouge ou double barre bleue, accompagnateur du titulaire francilien d'une carte double barre rouge ou double barre bleue	Gratuité			
Titulaires non franciliens d'une carte d'invalidité ONAC simple barre rouge, double barre rouge ou double barre bleue, accompagnateur du titulaire non francilien d'une carte double barre rouge			50%	75%
Accompagnateur du titulaire non francilien d'une carte double barre bleue			50%	Gratuité
Enfants et adultes titulaires de la carte de famille d'agents ou de retraités RATP			50%	
Militaires				75%
Ayants-droits de la RATP			Gratuité	
Ayants-droits de la SNCF				75%

## 1.2 Des contrats de transport fondés sur le paiement à la consommation :

- contrats Navigo Liberté plein tarif valables sur les lignes de bus à tarification normale, les lignes de métro 1 à 14, le train / RER dans Paris intra-muros, les tramways à l'exclusion des tramways express, Orlybus et Roissybus (disponibilité limitée en phase pilote à compter de la date prévisionnelle du 1<sup>er</sup> février 2019, disponibilité pour tous à compter de la date prévisionnelle du 1<sup>er</sup> octobre 2019),

## 1.3 Une gamme de forfaits valables sur toute la région (forfaits « toutes zones ») ou sur une partie seulement des zones tarifaires.

### 1.3.1 Forfaits tous publics :

- forfaits, Navigo jour, Navigo semaine, Navigo mois et Navigo annuel,
- forfait Mobilis, valable une journée,
- forfait Paris Visite valable de 1 à 5 jours,
- forfait « fête de la musique », (disponibilité en télébillettique à compter de la date prévisionnelle de juillet 2019)

- forfait antipollution (disponibilité en télébillettique à compter de la date prévisionnelle de juillet 2019)

#### 1.3.2 Forfaits destinés à des publics spécifiques :

- forfaits ImagineR Scolaire destinés aux moins de 16 ans, lycéens, collégiens et apprentis avant bac et résidant en IDF ;
- forfaits ImagineR Etudiant destinés aux moins de 26 ans suivant une formation post-secondaire et résidant en IDF ;
- forfaits Navigo Solidarité mois et Navigo Solidarité semaine réservés aux bénéficiaires de la Couverture Maladie Universelle Complémentaire, ou de l'Aide Médicale d'Etat, ou de l'Allocation Spécifique de Solidarité ;
- forfaits Navigo Gratuité réservés aux bénéficiaires du RSA sous conditions de ressources, aux personnes bénéficiant conjointement de l'Allocation Spécifique de Solidarité et de la Couverture Maladie Universelle Complémentaire, et aux jeunes franciliens âgés de 16 à 25 ans, sortis du système scolaire et sans emploi, stagiaires de la formation professionnelle continue et engagés dans certains dispositifs du service public régional de formation et d'insertion professionnelle (Avenir Jeune, programme Compétence et les Ecoles de la 2<sup>ème</sup> chance ») ;
- forfaits Améthyste réservés aux personnes âgées et handicapées, et aux anciens combattants, financés et attribués par les départements et le CCAS de la Ville de Paris dont les conditions d'attribution sont précisées dans les conventions Île-de-France Mobilités-Département-Comutitres ;
- forfaits Ticket Jeunes week-end, valables les samedis, dimanches ou jours fériés et réservés aux jeunes de moins de 26 ans (appelé Navigo Jeune Week End sous forme dématérialisée, disponible à compter de la date prévisionnelle de juillet 2019) ;
- forfaits Paris Visite à tarif réduit valables de 1 à 5 jours et réservé aux enfants de 4 à moins de 12 ans ;
- forfaits « Paris Visite sans contact » (disponible à compter de la date prévisionnelle d'août 2018) valable 1 à 5 jours sur la carte multiservices sans contact destinée à porter un titre de transport et des offres touristiques

### **1.4 Des titres spéciaux.**

#### 1.4.1 Titres réservés à des clients particuliers :

- le billet « pompiers », billet au voyage utilisable sur les réseaux RATP et le RER dans Paris intra-muros, réservé aux sapeurs-pompiers de la ville de Paris ;
- la Carte Police Paris/petite couronne et la carte Police grande couronne (disponible à compter de la date prévisionnelle de septembre 2018), forfaits « toutes zones » réservé à certains agents du Ministère de l'Intérieur et de la Préfecture de Police.

#### 1.4.2 Titres événementiels :

- billets ou forfaits spéciaux créés lors de manifestations ou événements particuliers ;
- billets ou forfaits combinés sur support télébillettique multiservices ;

5.6.1.2 Modification des canaux de distribution des produits tarifaires

Les tableaux du paragraphe « Canaux de distribution des produits tarifaires » sont supprimés et remplacés par les tableaux suivants :

Titres	Supports							Services SNCF à la vente	Canaux de vente propres à SNCF Mobilités					
	Magnétique	Passe Navigo	Passe Navigo Découverte	Passe Navigo Annuel	Passe Navigo Imagine 'R	Carte spécifique	Papier		Passe Navigo Easy	Guichet	Automates de vente	Guichet Services Navigo	Agence SNCF	Bus
Navigo Jour		X	X	X	X				X	V	V	V-SAV	SAV (2)	
Navigo Semaine		X	X	X	X					V	V	V-SAV	SAV	
Navigo Mois		X	X	X	X					V	V	V-SAV	SAV	
Mobilis	X									V	V	V		
Navigo Annuel				X								SAV	V-SAV	
Imagine R Scolaire										LT	LT	LT-SAV	SAV	
Imagine R étudiant										LT	LT	LT-SAV	SAV	
Forfait Gratuité Transport		X								LD-LT	LD-LT	LD-LT-SAV	SAV	
Forfait Solidarité Transport Semaine		X								LD-V	LD-V	LD-V-SAV	SAV	







Types de supports distribués par canal de distribution (tableau 2) :

Supports : canaux de distribution propres à SNCF Mobilités	Magnétique	Passe Navigo	Passe Navigo Découverte	Passe Navigo Annuel	Passe Navigo Imagine'R	Carte spécifique	Papier	« Passe Navigo Easy »
Guichet	X		X					X (SAV)
Automates de vente	X							
Guichet Services Navigo	X	X	X	X (SAV)	X (SAV)			X (SAV)
Agence SNCF		X		X	X (SAV)			
Bus	X (2)						X	

(2) uniquement le ticket d'accès à bord

5.6.2 Modification de l'annexe IV-B-1 « Equipements de vente et de service après-vente »

5.6.2.1 Modification des équipements pour la vente

Le paragraphe 1 – « *Equipements de vente* », est complété comme suit :

Au paragraphe concernant les ART est ajouté le point suivant :

« - Chargement de titres au voyage et forfaits courts sur Carte Navigo Easy »

Au paragraphe concernant les Guichet – Poste de Vente Mosaïque (PVM) sont ajoutés les points suivants :

« - Vente de carte Navigo Easy et chargement de titres au voyage et forfaits courts sur Carte Navigo Easy ;

- Réception des opérations effectuées en ligne »

Au paragraphe concernant les Terminaux d'agence sont ajoutés les points suivants :

« - Réception des opérations effectuées en ligne

- Souscription du service Navigo Liberté »

#### 5.6.2.2 Modification des équipements pour le SAV

Le paragraphe 2 – « *Equipements de service après-vente* », est complété comme suit :

Au paragraphe concernant le PVM est ajouté le point suivant :

« - Réception des opérations effectuées en ligne pour Navigo Liberté,

Au paragraphe concernant le Guichet Services Navigo est ajouté le point suivant :

« - Réception des opérations effectuées en ligne pour Navigo Liberté

« - SAV du service Navigo Liberté »

Au paragraphe concernant le TERMINAL d'AGENCE est ajouté le point suivant :

« - SAV du service Navigo Liberté »

« - Réception des opérations effectuées en ligne pour Navigo Liberté »

Au paragraphe concernant l' ART est ajouté le point suivant :

« - Réception des opérations effectuées en ligne »

#### 5.6.3 Modification de l'annexe IV-B-3 « DESCRIPTION DES ACTES ET CANAUX DE SERVICE APRES VENTE »

Les lignes suivantes sont ajoutées au tableau « liste des actes de souscription et de SAV » :

<b>Navigo Liberté</b>	<b>Carte Navigo</b>	Souscription		I	I	D	I
		Modification des coordonnées bancaires		I	I	D	I
		Changement données clients		I	I	D	I
		Résiliation du contrat		I	I	D	I
		Régularisation, encaissement des impayés		I	I	D	D
		Réception d'une commande souscrite en ligne	I	I	I		
		Suspension reprise de contrat		I	I	D	D
<b>Titres sur support Navigo Easy : Navigo Jour, Ticket t+ télébilletti que à l'unité ou en carnets, Orlybus, Roissybus , forfait antipollution, fête de la musique, forfait</b>	<b>Carte Navigo Easy</b>	la description des actes de SAV pour la Carte Navigo Easy devra être précisée avant la fin de l'année 2018					

jeune, Week-end		
Navigo Jour, forfait antipolluti on, forfait jeune, Week-end	Carte Navigo Easy	la description des actes de SAV pour la Carte Navigo Easy devra être précisée avant la fin de l'année 2018

## 5.7 Modification de l'annexe IV-A-3 « Visuel Navigo »

L'annexe IV-A-3 est complété du paragraphe « Visuel Navigo Easy » avec l'image suivante :



Il est précisé que la zone publicitaire ne sera pas exploitée au lancement du support.

## 5.8 Modification de l'annexe VI-2 « principes de partage des recettes collectées »

L'annexe VI-2 relative aux principes de partage des recettes collectées est modifiée comme indiqué ci-après.

Le sous-titre « C.2 forfait Paris Visite » est supprimé et remplacé par le sous-titre « C.2 forfaits Paris Visite et Paris Visite sans contact »

Le tableau inclus dans la sous partie « C.2 forfaits Paris Visite et Paris Visite sans contact » est supprimé et remplacé par le tableau suivant :

		Paris Visite magnétique et sans contact							
		SNCF		RATP		Orlyval		Opérateurs privés	
		Adultes	Enfants*	Adultes	Enfants*	Adultes	Enfants*	Adultes	Enfants*
1 jour	1-3	0,100	0,100	0,900	0,900	0	0	0	0
	1-5	0,151	0,210	0,452	0,760	0,389	0,009	0,008	0,021
2 jours	1-3	0,100	0,100	0,900	0,900	0	0	0	0
	1-5	0,154	0,162	0,754	0,809	0,074	0,010	0,018	0,019
3 jours	1-3	0,100	0,100	0,900	0,900	0	0	0	0
	1-5	0,248	0,251	0,715	0,722	0,020	0,010	0,017	0,017
4 jours**	1-3	0,100	Sans objet	0,900	Sans objet	0,000	Sans objet	0,000	Sans objet
	1-5	0,287	objet	0,676	objet	0,020	objet	0,017	objet
5 jours	1-3	0,100	0,100	0,900	0,900	0	0	0	0
	1-5	0,346	0,348	0,618	0,624	0,020	0,010	0,016	0,018
* Concerne uniquement Paris Visite magnétique									
** Concerne uniquement Paris Visite sans contact									

Le sous-titre « C.3 Forfaits Congrès » est supprimé

Le contenu du point C.5) est supprimé et remplacé par le texte suivant :

« **C.5) Tickets t+ et tickets télébillettiques** »

Dans le paragraphe c.5, le terme « ticket » désigne simultanément les tickets t+ et les tickets télébillettiques.

Lorsque le contrat entre le STIF et un opérateur privé prévoit que soit attribuée à cet opérateur une part de recettes directes au titre des tickets, celle-ci est calculée de la manière suivante :

- nombre de premières validations réalisées avec un ticket plein tarif extrait de carnet divisé par 0.98 et multiplié par le prix du ticket plein tarif extrait de carnet ;
- nombre de premières validations réalisées avec un ticket demi-tarif extrait de carnet divisé par 0.98 et multiplié par le prix du ticket demi-tarif extrait de carnet ;
- nombre de premières validations réalisées avec un ticket à l'unité divisé par 0.98 et multiplié par le prix du ticket plein tarif extrait de carnet.

Le coefficient de 0.98 vise à prendre en compte le stock mort.

Les recettes directes au titre des tickets, diminuées de la part revenant aux opérateurs privés déterminée selon les principes détaillés aux précédents paragraphes, sont partagées entre la RATP et SNCF Mobilités sur la base des clés de partage indiquées dans le tableau ci-dessous :

	Tickets t+ exclusion faite de la part revenant aux opérateurs privés	
	SNCF	RATP
Tickets à l'unité	0,014	0,986
Tickets en carnet plein tarif	0,014	0,986
Tickets en carnet demi-tarif	0,014	0,986

#### C.5 bis) Trajets facturés aux clients des contrats Navigo Liberté.

	RATP	SNCF	Opérateurs privés
Trajet bus/tram payé <i>a posteriori</i> plein tarif	0,692	0,255	0,053
Trajet bus/tram payé <i>a posteriori</i> tarif réduit	0,692	0,255	0,053
Trajet métro/fer payé <i>a posteriori</i> plein tarif	0,692	0,255	0,053
Trajet métro/fer payé <i>a posteriori</i> tarif réduit	0,692	0,255	0,053
Trajet Orlybus payé <i>a posteriori</i>	0,692	0,255	0,053
Trajet Roissybus payé <i>a posteriori</i>	0,692	0,255	0,053

»

Le tableau du point C.8 est supprimé et remplacé par le tableau suivant :

	SNCF	RATP	Opérateurs privés
Pompiers	0,038	0,962	0
Orlybus	0	1,000	0
Roissybus	0	1,000	0
Disney	0,018	0,982	0
Police Paris/petite couronne	0,255*	0,692*	0,053*
Police grande couronne	0,255	0,692	0,053
ONAC	1	0	0

\* A partir du lancement de la carte Police grande couronne.

## 5.9 Modification de l'annexe VI-10 « modalités de calcul du taux d'évolution tarifaire »

Dans le tableau déclinant les valeurs unitaires des titres au point 3) de l'annexe VI-10, sont ajoutées les lignes suivantes :

Ident. RECIF	Nom titre	
504	Trajet bus/tram payé <i>a posteriori</i> plein tarif	1,41 €
	Trajet bus/tram payé <i>a posteriori</i> tarif réduit	(1,41 / 2) €
505	Trajet métro/fer payé <i>a posteriori</i> plein tarif	1,41 €
	Trajet métro/fer payé <i>a posteriori</i> tarif réduit	(1,41 / 2)
506	Trajet Orlybus payé <i>a posteriori</i>	7,70 €
507	Trajet Roissybus payé <i>a posteriori</i>	11,00 €
	Ticket télébilletique à l'unité	1,80 €
498	Ticket télébilletiques PT carnet	1,41 €
499	Ticket télébilletiques TR carnet	(1,41 / 2) €
501	PV 4j AD 1-3	29,16 €
502	PV 4j AD 1-5	54,53 €
503	Mensualité carte Police GC	12,73 €
481	Forfait anti-pollution	3,6 €

503	TAB-SMS	2 €
508	Seuil sécurité Navigo Liberté	

### 5.10 Ajustement de l'objectif de recettes

Le tableau relatif aux prévisions de recettes tel que prévu à l'article « 81.2 Le calcul de l'objectif de recettes directes pour SNCF Mobilités » est supprimé et remplacé par le tableau suivant :

	2016	2017	2018	2019
Prévision des recettes directes en M€ HT c.e. 1/9/2015 après avenant 10	806	820,8	825,6	829,7
Impact des créations des produits tarifaires PMB	0	0	0	-0,4
Impact de la Ryder Cup	0	0	0,1	0
<b>Prévision des recettes directes en M€ HT c.e. 1/9/2015 après avenant 10</b>	<b>806</b>	<b>820,8</b>	<b>825,7</b>	<b>829,3</b>

En conséquence, la contribution C11 est ajustée à due proportion en sens inverse pour tenir compte de l'impact des créations des produits tarifaires PMB, soit à hauteur de +0,4 M€ en 2019.

Les 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> alinéas de l'article « 81.2 Le calcul de l'objectif de recettes directes pour SNCF Mobilités » sont supprimés et remplacés par les alinéas suivants :

« Correction de la prévision 2017 =  $[(RT(2016)) / T_{2016} + 27,7^* + 2^{**} + 0,3^{****}] \times 1,01 \times PRDGS(2016) - (3108,5 + 44^* + 2,8^{**} + 0,9^{****} + 0,3^{****}) \times 1,01 \times 0,255$

Correction de la prévision 2018 =  $[RT(2017) / T_{2017} - 5,5^{***} + 0,7^{****}] \times 1,01 \times PRDGS(2017) - (3108,5 + 44^* + 2,8^{**} - 5,5^{***} + 0,9^{****} + 1^{****}) \times 1,01^2 \times 0,255$

Correction de la prévision 2019 =  $[RT(2017) / T_{2017} - 5,5^{***} + 1^{****} - 1,5^{*****}] \times 1,01^2 \times PRDGS(2018) - (3108,5 + 44^* + 2,8^{**} - 5,5^{***} + 0,9^{****} + 1,3^{****} - 1,5^{*****}) \times 1,01^3 \times 0,255$  »

\*Au titre de l'AME

\*\*Impact des modifications de subventionnement des titres scolaires

\*\*\*Impact création Navigo jour et modification Mobilis

\*\*\*\*Impact offre nouvelle

\*\*\*\*\*Impact création titres de transport PMB

(1)\* 0,2 M€ à titre d'information, sans impact rétroactif sur 2016

## ARTICLE 6. PROGRAMME DE MODERNISATION DE LA BILLETTIQUE EN ÎLE-DE-FRANCE : MISE EN ŒUVRE DU CANAL MOBILE PREMIER PALIER DU SI SERVICES

L'article 3.7 de l'annexe IV-B-8 est annulé et remplacé par le texte suivant :

### **Article 3.7 : Mise en œuvre du Canal Mobile, premier palier du SI Services**

#### Préambule

Le Conseil d'Administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France a validé le 22 mars 2017, dans la délibération 2017/121, l'acquisition d'un nouveau Système Billettique Transverse, le SI Services. La procédure de sélection, par le Syndicat des Transports d'Île-de-France, de l'industriel qui fournira ce système est en cours, elle aboutira fin 2018. Les travaux de réalisation devraient débuter dès janvier 2019.

Le SI Services sera mis en place selon plusieurs étapes de réalisation appelées paliers. Le Canal Mobile étape 1, c'est-à-dire la billettique sur téléphone mobile en Île-de-France, correspond au premier palier du SI Services.

Le Canal Mobile vise à apporter aux clients de nouveaux services en faisant de leur téléphone mobile doté de la technologie NFC un canal de distribution et un support billettique en permettant notamment :

- D'acheter et de stocker dans son téléphone mobile NFC des produits tarifaires pour valider sur le réseau de transport ;
- D'acheter des produits tarifaires à charger dans une carte Navigo à l'aide de son téléphone mobile NFC ;

55/74

- De consulter les produits tarifaires stockés dans une carte Navigo ;
- De consulter les produits tarifaires stockés dans un téléphone mobile NFC.

Le service Canal Mobile permettra de distribuer la gamme tarifaire suivante :

- Pour la fonctionnalité permettant d'acheter et de charger dans son téléphone mobile NFC des produits tarifaires :
  - Carnet de 10 tickets t+ plein tarif et tarifs réduits ;
  - Billets des dessertes aéroportuaires (Orlybus, Roissybus) ;
  - Forfaits courts :
    - Antipollution 1 jour ;
    - Navigo jour, toutes zones et non toutes zones ;
    - Fête de la musique ;
    - Ticket jeune week-end, toutes zones et non toutes zones ;
  - Forfaits longs :
    - Navigo mois toutes zones ;
    - Navigo semaine toutes zones.
  
- Pour la fonctionnalité permettant d'acheter des produits tarifaires à charger dans une carte Navigo :
  - Forfaits courts :
    - Antipollution 1 jour ;
    - Navigo jour, toutes zones et non toutes zones ;
    - Fête de la musique ;
    - Ticket jeune week-end, toutes zones et non toutes zones ;
  - Forfaits longs :
    - Navigo mois, toutes zones et non toutes zones ;
    - Navigo semaine, toutes zones et non toutes zones.

L'article 3.7 et ses sous-articles ont pour objectif de définir les modalités de mise en œuvre de ce canal mobile étape 1.

Les modalités de réalisation du projet Canal Mobile répondent à des dispositions particulières détaillées au présent article qui peuvent déroger et prévaloir aux dispositions de l'article 3.1.

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France prévoit la mise en service du Canal Mobile en juillet 2019. Pour ce faire, il demande aux Entreprises les réalisations décrites ci-après.

Il est convenu entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France et les Entreprises que les réalisations demandées aux Entreprises, listées dans le présent article, s'entendent indépendamment des engagements qui seront pris par ces dernières au titre de l'exploitation du SI Services.

## ARTICLE 3.7.1 RÔLES ET ENGAGEMENT DES PARTIES

Le présent article s'appuie sur les documents suivants :

- Expression de besoin RTTIF Canal Mobile palier 1 [PMB\_INSF\_CO\_ET\_NF\_EBRTTIF CanalMobile\_V0.8] du 22/11/2017 ;
- Spécification Générale Canal Mobile Palier 1 [PMB\_INSF\_CO\_SG\_NF\_Canal\_Mobile\_P1\_V2.21] du 20/04/2018;
- RACI Canal Mobile BUILD Canal Mobile Palier 1;
- [PMB\_INSF\_CO\_ET\_NF\_Plan\_projet\_global\_RACI\_SIMPLE\_V44] du 18/04/2018
- Plan Projet Canal Mobile Palier 1 [PMB\_INSF\_CO\_ET\_NF\_Plan\_Projet\_BUILD\_rev22] du 22/02/2018

### 3.7.1.1 Engagements du Syndicat des Transports d'Île-de-France

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France s'engage à :

- **Faire évoluer l'application Mobile ViaNavigo.** Cette application regroupe l'ensemble des composants logiciels embarqués nécessaires à la réalisation du service Canal Mobile vu du client ;
- **Mettre en place une infrastructure** de billettique NFC permettant la gestion du cycle de vie de la Cardlet. Cette infrastructure sera acquise par le Syndicat des Transports d'Île-de-France ;
- **Réaliser un Serveur de Vente à Distance** permettant
  - La construction de l'offre tarifaire et d'assurer la vente et la distribution des titres et forfaits aux clients ;
  - La réalisation automatique de demandes de remboursement émanant de client dans le cadre d'actes de SAV, après en avoir vérifié l'éligibilité et procédé à l'invalidation du titre dans la cardlet stockée dans carte SIM du client.
- **Fournir un Système de Gestion de la Relation Client** permettant d'assurer des opérations de service après-vente ;
  - Fourniture d'une IHM à destination du service SAV permettant d'instruire les actes de SAV prévus dans les spécifications générales ;
  - Mise en œuvre d'un Mécanisme de remboursement à partir de l'IHM SAV.
- **Fournir un Gestionnaire de Listes**, composant logiciel permettant de générer et les fichiers de données issues du SI Services (données de vente, de remboursement et de sécurité) à destination des systèmes de Comutitres et des systèmes des Entreprises et de

57/74

réceptionner des fichiers de données de sécurité issus des systèmes de Comutitres et des Entreprises.

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France s'engage à assurer le pilotage du projet de réalisation du Canal Mobile et, à ce titre, il est responsable :

- Du pilotage global du projet et du suivi de l'avancement des travaux ;
- De la maîtrise d'œuvre générale du projet, signifiant les fonctions suivantes : Allocation des fonctions aux différents sous-systèmes, validation des interfaces entre ces sous-systèmes et de leur bonne prise en compte ; animation du dialogue technique entre les réalisateurs des constituants du Canal Mobile ; intégration des sous-systèmes et validation technique et fonctionnelle du système intégré; gestion de configuration du système ;
- De la rédaction des spécifications fonctionnelles générales du service Canal Mobile incluant la description des parcours client et des processus SAV ;
- De la rédaction des spécifications d'architecture de la solution du service Canal Mobile ;
- De la validation des spécifications techniques produites par les Entreprises et relatives aux réalisations suivantes :
  - o Solution « Routeur de Flux » entre le Gestionnaire de Listes et les systèmes des Entreprises et de Comutitres.
- De la rédaction des spécifications techniques du Serveur de Vente à Distance ;
- De la rédaction des spécifications techniques des évolutions de l'application Vianavigo ;
- Du développement des évolutions de l'application Vianavigo ;
- Du développement du Serveur de Vente à Distance ;
- De la rédaction des spécifications d'un Système de Gestion de la Relation Client comprenant les composants logiciels suivants :
  - Une Base de Données Clients en charge d'enregistrer l'ensemble des transactions réalisées au travers du Serveur de Vente à Distance par les clients (Il n'y a pas de gestion client commune entre les systèmes communautaires existants et cette base de données) ;
  - Un outil de CRM SAV, comprenant notamment une Interface Homme Machine, permettant aux agents des services supports de procéder à des opérations de service après-vente ;
- Du développement du Système de Gestion de la Relation Client ;
- De la rédaction des spécifications d'un composant logiciel dit « Gestionnaire de Listes » en charge de construire des fichiers de données à destination des systèmes des Entreprises et de Comutitres et de transmettre ces fichiers selon une périodicité spécifique au routeur de flux réalisé par les Entreprises au travers de Comutitres. Les fichiers suivants sont consolidés par le Gestionnaire de Listes :
  - Fichier de ventes ;

- Fichier des remboursements ;
  - Fichier de ventes relatives au chargement de produits tarifaires dans une carte Navigo à l'aide du téléphone mobile NFC des clients ;
  - Fichier de titres télébilletiques (Navigo Mois/Semaine) en liste blanche ;
  - Fichier de titres télébilletiques (Navigo Mois/Semaine) en liste noire. Il est précisé que les systèmes des Entreprises transmettent quotidiennement la liste des titres qui ont été invalidés par leurs équipements afin que le Gestionnaire de Listes les retire de la liste noire.
- Du développement du composant logiciel dit « Gestionnaire de Listes » ;
  - De l'organisation et de l'exécution des tests d'intégration de la solution Canal Mobile.

### Participation au Comité de sous-Projet Canal Mobile

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France s'engage à organiser, préparer et animer le Comité de sous-Projet Canal Mobile, tel que décrit à l'article 3.7.4 et y présenter l'avancement des travaux décrits dans le présent article.

#### *3.7.1.2 Engagements des Entreprises au travers de Comutitres*

Les Entreprises au travers de Comutitres s'engagent à contribuer à la rédaction des spécifications fonctionnelles générales du service Canal Mobile et à proposer, à la demande du Syndicat des Transports d'Île-de-France les compléments qui doivent y être apportés, notamment sur les aspects non fonctionnels pour les thèmes suivants :

- Parcours client ;
- Service après-vente et exigences sur les outils associés ;
- Exigences de niveau de service Canal Mobile (permettant de réaliser les niveaux de service demandés dans les spécifications fonctionnelles générales).

Les Entreprises, au travers de Comutitres, s'engagent à développer les composants logiciels et à réaliser les adaptations suivantes :

### Solution de paiement

Comutitres contribuera à l'intégration de la solution de paiement mobile qu'il utilise (à la date de signature du présent avenant) dans la solution Canal Mobile du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

Les Entreprises au travers de Comutitres s'engagent à :

- Transmettre au Syndicat des Transports d'Île-de-France les spécifications techniques parmi les solutions standards du fournisseur actuellement utilisé par Comutitres qui peuvent répondre au besoin, ainsi que les documents disponibles de ce fournisseur pour l'intégration de cette solution de paiement ;

- Apporter l'expertise de Comutitres à l'intégration de la solution de paiement actuellement utilisée par Comutitres.

Les Parties conviennent que, en préalable à la réalisation de cet engagement, le Syndicat des Transports d'Ile de France ait mis en place avec le fournisseur de Comutitres les accords éventuellement nécessaires à la transmission de ces informations.

#### Fourniture d'une solution dite de « Routeur de Flux »

Les Entreprises, au travers de Comutitres, fourniront une fonction de routage des flux, dont la mise en œuvre sera déterminée avant la mise en place de la solution, et qui pourra se faire soit par l'infrastructure d'hébergement, soit par des composants logiciels. Cette fonction comprend :

- Pour les données de ventes intégrées aux recettes communautaires :
  - o La liaison et le routage des données de vente à transmettre par le Gestionnaire de Listes (réalisé par le Syndicat des Transports d'Île-de-France) aux systèmes de Comutitres.
- Pour les données de chargement de cartes réalisées dans le cadre de la fonction dite « VIA » :
  - La liaison et le routage des données de chargement à transmettre par le Gestionnaire de Listes (réalisé par le Syndicat des Transports d'Île-de-France) aux systèmes de Comutitres
- Pour le routage des données de lutte contre la fraude :
  - La liaison et le routage des données à transmettre par le Gestionnaire de Listes aux systèmes de lutte contre la fraude des Entreprises ;
  - La liaison-et le routage des données à transmettre par les systèmes de lutte contre la fraude des Entreprises au Gestionnaire de Listes.

Les Entreprises, au travers de Comutitres, s'engagent à :

- Fournir au Syndicat des Transports d'Île-de-France les spécifications des interfaces d'échanges mentionnées ci-dessus.
- Fournir le système mentionné ci-dessus.
- Contribuer à la définition des exigences relatives à l'Interface Homme Machine de l'outil de CRM SAV que réalisera le Syndicat des Transports d'Ile de France permettant aux agents du service support de réaliser des opérations de service après-vente.

#### Adaptation des systèmes de Comutitres en charge des compte-rendus comptables et de la gestion client.

Les Entreprises, au travers de Comutitres, s'engagent à :

- Spécifier et réaliser les adaptations de l'application SEVAD de Comutitres, traitant les données de ventes pour générer les comptes rendu d'exploitation comptables (CRE) de Comutitres ; Le coût des adaptations non fonctionnelles éventuellement nécessaires pour traiter les volumétries de vente du projet Canal Mobile ne sont pas incluses dans le présent avenant.
- Spécifier et réaliser l'adaptation de l'application SIG de Comutitres, qui maintient à jour la base de données des produits NMS chargés sur les cartes personnalisées dans le cadre de la fonctionnalité dite « VIA ».

### Configuration des systèmes de Comutitres en charge de la répartition des recettes entre les Entreprises

Les Entreprises, au travers de Comutitres, configureront les systèmes de Comutitres pour assurer la prise en compte des ventes réalisées sur le Canal Mobile et réaliser la répartition des recettes.

Les Entreprises, au travers de Comutitres, s'engagent à :

- Configurer les systèmes de Comutitres pour assurer la prise en compte des ventes réalisées sur le Canal Mobile et réaliser ainsi la répartition des recettes, en utilisant les règles en vigueur dans les contrats des Entreprises à la date de l'avenant.

### Adaptation de la plateforme de test des projets Post-Paiement et Carte Anonyme

Les Entreprises au travers de Comutitres s'engagent à adapter de la manière suivante la plateforme de tests des projets Post-Paiement et Carte Anonyme pour pouvoir réaliser les tests du service Canal Mobile:

- Intégration des composants logiciels réalisés ou adaptés par Comutitres et décrits dans le présent article (Routeur de flux, Répartition des recettes) ;
- Mise à disposition du Syndicat des Transports d'Île-de-France la plateforme de tests, dans les conditions de gestion multi-projets définies dans la note de cadrage relative à la plateforme de test des projets Post-Paiement et Carte Anonyme (PMB\_GIE\_CO\_ET\_Dossier\_Projet\_PTFC\_v1.1).

Si d'autres adaptations sont rendues nécessaires par la stratégie de tests définie par Ile de France Mobilités, les Parties conviennent que leur financement éventuel fera l'objet d'un nouvel avenant. Si les adaptations de plateformes doivent être maintenues au-delà de juillet 2019, le coût de maintien sera à intégrer dans l'avenant traitant de l'exploitation du service Canal Mobile

Les spécifications détaillées de la solution Canal Mobile des candidats du dialogue compétitif engagé par le Syndicat des Transports d'Île-de-France, n'étant pas, à la date de signature du présent avenant, disponibles, les Entreprises individuellement et au travers de Comutitres et le Syndicat des

Transports d'Île-de-France conviennent que les modalités de mise en œuvre de la plateforme de tests, d'intégration et d'installation, sur cette plateforme, de la solution Canal Mobile des candidats du dialogue compétitif feront l'objet d'un avenant qui sera négocié au plus tard le 31 octobre 2018. Les modalités de mise en œuvre (coûts et planning) dépendront des spécifications et ne sont pas incluses dans le présent avenant.

#### Participation aux tests d'intégrations réalisés par le Syndicat des Transports d'Île-de-France

Les Entreprises au travers de Comutitres s'engagent à participer aux phases d'intégration et de recette fonctionnelle et technique conformément au document stratégie de tests (Document Stratégie de Tests globale Canal Mobile version 1.0 du 29/03/2018, PMB\_INSF\_CO\_SG\_NF\_Canal\_Mobile\_Strategie\_Tests\_V1.0 et diffusée le 30/03/2018)

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France fournira en avance à toutes les parties prenantes le planning des phases d'intégration et de tests afin de leur permettre de s'organiser.

#### Autres tests

Les tests qui font suite aux tests d'intégration, et notamment les tests de bout en bout, service et métier, et tests d'acceptabilité de la solution par l'exploitant, ne sont pas inclus dans le présent avenant et seront traités avec l'avenant sur l'exploitation du service Canal Mobile

#### Participation au Comité de sous-Projet Canal Mobile

Les Entreprises au travers de Comutitres s'engagent à participer au Comité de sous-Projet Canal Mobile, tel que décrit à l'article 3.7.4 et y présenter l'avancement de leurs travaux décrit dans le présent article.

##### *3.7.1.3 Engagements des Entreprises*

Les Entreprises s'engagent à contribuer à la rédaction des spécifications fonctionnelles générales du service Canal Mobile pour les compléments qui doivent y être apportés, notamment sur les aspects non fonctionnels pour les thèmes suivants :

- Parcours client ;
- Service après-vente et exigences sur les outils associés;
- Exigences de Niveau de Service Canal Mobile (permettant de réaliser les niveaux de service demandés dans les spécifications fonctionnelles générales).

#### Adaptation des équipements et systèmes d'information billettiques

Les Entreprises s'engagent à réaliser les adaptations de leurs équipements et systèmes d'information billettiques nécessaires au fonctionnement du service Canal Mobile.

Ainsi les Entreprises réaliseront :

- Les adaptations logicielles des équipements billettiques pour la prise en charge des téléphones mobiles NFC (prise en charge d'un nouveau type de support télébillettique et de l'application Calypso 3.1) et de la gamme tarifaire précisée en préambule du présent article ;
- Les adaptations matérielles et logicielles des équipements billettiques des Entreprises pour assurer des opérations de service après-vente.

#### Participation aux tests d'intégration réalisés par le Syndicat des Transports d'Île-de-France

Les Entreprises s'engagent à :

- Mettre à disposition du Syndicat des Transports d'Île-de-France, selon les dispositions en vigueur, des clés de sécurité cryptographique Navigo à personnaliser dans les supports pour les tester sur la plateforme de tests ;
- Permettre au Syndicat des Transports d'Île-de-France de conduire des tests de bout en bout sur les systèmes des Entreprises selon des modalités à définir ;
- Participer aux phases d'intégration et de recette fonctionnelle et technique :
  - o En fournissant un support aux équipes du Syndicat des Transports d'Île-de-France sur les adaptations des équipements et systèmes d'information billettiques décrits dans l'article 3.7.1.3 ;
  - o En assurant la correction des anomalies résiduelles détectées sur les adaptations des équipements et systèmes d'information billettiques décrits dans l'article 3.7.1.3.

#### Autres tests

Les tests qui font suite aux tests d'intégration, et notamment les tests de bout en bout, service et métier, et tests d'acceptabilité de la solution par l'exploitant, ne sont pas inclus dans le présent avenant et seront traités avec l'avenant sur l'exploitation du service Canal Mobile

#### Participation au Comité de sous-Projet Canal Mobile

Les Entreprises s'engagent à participer au Comité de sous-Projet Canal Mobile, tel que décrit à l'article 3.7.4 et y présenter l'avancement de leurs travaux décrits dans le présent article.

Il est précisé que les Entreprises de transports privées pourront être représentées par un mandataire.

Le syndicat des transports d'Île-de-France établira les convocations à ce comité au moins 10 jours ouvrés avant la date de l'instance.

### **ARTICLE 3.7.2 CALENDRIER DE RÉALISATION**

Les Entreprises de Transport s'engagent individuellement et au travers de Comutitres sur la Mise à disposition des adaptations et réalisations sous leur responsabilité, telles que décrites dans l'article 3.7.1 et nécessaires au lancement du service Canal Mobile au plus tard :

- En Septembre 2018 pour permettre la réalisation de tests de fonctionnalités de validation et de contrôles de produits tarifaires stockés dans son téléphone mobile NFC;
- En février 2019 pour les adaptations des systèmes de Comutitres tels que décrits à l'article 3.7.1.2 (livraison et installation dans la plateforme de tests).

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France s'engage :

- A permettre la réalisation de tests de fonctionnalités de validation et de contrôles de produits tarifaires stockés dans son téléphone mobile NFC à compter de septembre 2018 ;
- A réaliser les tests d'intégration entre le système SI Services et les systèmes des Entreprises et de Comutitres à compter de mars 2019.

Les Parties s'engagent à mettre en œuvre les moyens nécessaires au respect des tâches qui leur incombent et à informer dans les meilleurs délais, de tout dysfonctionnement majeur dont elles auraient connaissance et ayant un impact substantiel sur le calendrier de mise en service.

### **ARTICLE 3.7.3 INTÉGRATION DU SERVICE CANAL MOBILE DANS LES APPLICATIONS MOBILES DES ENTREPRISES**

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France autorise les Entreprises à proposer, dans leurs applications mobiles, le service Canal Mobile selon des modalités qui devront être définies ultérieurement. Ainsi, le Syndicat des Transports d'Île-de-France s'engage à communiquer, aux Entreprises ou à leur mandataire, les modalités d'intégration du service Canal Mobile, dans leurs applications, au plus tard le 30 juin 2018. Les Entreprises s'engagent, sauf accord particulier, à utiliser les mêmes composants logiciels que ceux utilisés pour l'application Vianavigo et décrits dans les modalités d'intégration.

Les Entreprises et le Syndicat des Transports d'Île-de-France s'engagent à s'accorder, au plus tard au 30 septembre 2018 sur un plan projet précisant les modalités d'intégration, d'organisation du projet et le calendrier d'intégration du service Canal Mobile dans les applications des Entreprises.

La mise en œuvre commerciale du service Canal Mobile dans les applications mobiles des Entreprises ne saurait être antérieure au lancement du service Canal Mobile par le Syndicat des transports d'Île-de-France.

Les modalités de lancement du service Canal Mobile dans les applications mobiles des Entreprises pourront au besoin être adaptées si l'avancement des travaux de réalisation du projet Canal Mobile dans l'application mobile du Syndicat des transports d'Île-de-France conduisent à réviser de façon significative la date d'ouverture de ce service. Le lancement du Canal Mobile dans les applications mobiles des Entreprises ne saurait retarder le lancement de ce service dans l'application mobile du Syndicat des transports d'Île-de-France.

#### **ARTICLE 3.7.4 GOUVERNANCE DU PROJET CANAL MOBILE**

Les Entreprises s'engagent à faire réaliser, par Comutitres, un suivi mensuel des travaux de Comutitres pour la réalisation des missions et contributions attendues de Comutitres telles que décrites dans l'article 3.7.1.2.

Les Entreprises et le Syndicat des Transports d'Île-de-France s'engagent par ailleurs à présenter l'avancement de leurs travaux décrits dans l'article 3.7.1.

Ainsi, les parties conviennent de la création d'un Comité de sous-Projet Canal Mobile, dédié, composé de représentants du Syndicat des Transports d'Île-de-France, des Entreprises et de Comutitres. Ce comité sera organisé, préparé et animé par le Syndicat des Transports d'Île-de-France.

Il est précisé que les Entreprises de transport privées pourront se faire représenter par un mandataire.

Le Comité de sous-Projet Canal Mobile est responsable de :

- Suivre le planning des réalisations et travaux d'adaptation des systèmes et équipements des Entreprises tels que décrits dans l'article 3.7.1.3 ;
- Suivre le planning des missions et contributions confiées à Comutitres décrites à l'article 3.7.1.2 ;

Ce Comité de sous-Projet Canal Mobile se réunira mensuellement.

#### **ARTICLE 3.7.5 MODALITES DE FINANCEMENT**

Les Parties conviennent de financer l'ensemble des dépenses de Comutitres relatives à la réalisation du service Canal Mobile et telle que décrite à l'article 3.7.1.2 au travers du mécanisme au travers du mécanisme de financement d'études et avant-projets confiés à Comutitres et décrits à l'article 3.6 de la présente annexe.

Ces dépenses sont évaluées à 150 000 Euros (soit une étude simple et une étude moyenne)

Ile-de-France Mobilités confirme que les dépenses, décrites dans cet article 3.7, entrent bien dans l'objet des études et avant-projets décrit dans l'article 3.6

Le suivi de l'avancement des activités et des dépenses de Comutitres pour la réalisation du service Canal Mobile sera effectué dans le cadre du Comité de Pilotage études et avant-projets décrit à l'article 3.6.3 de la présente annexe.

#### **ARTICLE 3.7.6: EXPLOITATION DU SERVICE CANAL MOBILE**

Il est convenu entre les Parties que toutes les conséquences opérationnelles et financières liées à l'exploitation du Service Canal Mobile seront prises en compte dans les contrats d'exploitation en vigueur et les suivants. A cette fin, les parties s'engagent :

- A commencer les discussions sur les modalités d'exploitation du service Canal Mobile étape 1, dès la prise d'effet du présent article ;
- A s'accorder sur les modalités opérationnelles d'exploitation du service Canal Mobile étape 1 au plus tard au 31 octobre 2018;
- A s'accorder sur les coûts d'exploitation du service Canal Mobile étape 1 au plus tard au 31 décembre 2018.

Les parties conviennent que tous les coûts liés à la préparation de l'exploitation du service (recette service et métier, préparation de l'hébergement, formation des agents de SAV et mise à jour de leur outils, conduite du changement, mise à jour des process...) ne sont pas inclus dans le présent avenant et seront traités avec l'avenant sur l'exploitation du Canal mobile.

# ARTICLE 7. Ajustement du montant contractuel d'investissements financés sur fonds propres de SNCF Mobilités

## 7.1 Ré-affectation des ressources pré-financement EOLE

La mise en œuvre du Schéma Directeur du Matériel Roulant (SDMR) impacte le volet « Installations Fixes » et « Gares » du Programme Quadriennal d'investissement (PQI) annexé au contrat 2016-2019. Elle se traduit par un besoin de financement supplémentaire estimé à 81 M€. De plus divers comités de programmes ont identifié des projets nécessitant des besoins de financement supplémentaires à hauteur de 18 M€.

Il est dès lors convenu entre Ile-de-France Mobilités et SNCF Mobilités que les ressources financières du contrat 2016-2019 affectées initialement au pré-financement du projet EOLE (conformément à l'annexe V-1-3), dont la mobilisation n'est plus nécessaire sur les années du contrat en vigueur, seront réallouées afin de couvrir ces besoins de financement.

Le programme Installations Fixes du PQI 2016-2019 est modifié comme suit :

PROGRAMME INSTALLATIONS FIXES DU PQI 2016-2019						
en k€	Financement	2016	2017	2018	2019	TOTAL
PQI initial	100% FP SNCF	100 975	97 972	92 921	92 366	384 234
IFTE lignes R et D	100% FP SNCF	-	-	7 500	2 500	10 000
Impact SDMR	100% FP SNCF	-	2 500	23 500	51 500	77 500
Impact EAS TVSE-TVE	100% FP SNCF	-	206	690	1 605	2 500
<b>TOTAL PROGRAMME INSTALLATIONS FIXES</b>	<b>100% FP SNCF</b>	<b>100 975</b>	<b>100 472</b>	<b>116 421</b>	<b>143 866</b>	<b>469 234</b>

Le programme Matériel roulant Travaux du PQI 2016-2019 est modifié comme suit :

PROGRAMME MRT DU PQI 2016-2019						
en k€	Financement	2016	2017	2018	2019	TOTAL
PQI initial	FP SNCF	95 445	74 093	57 133	65 164	291 834
Augmentation ID 413	100% FP SNCF	2 558	1 771	1 522	2 419	5 226
Impact EAS TVSE-TVE	100% FP SNCF	-	206	690	1 605	2 500
<b>TOTAL PROGRAMME MR TRAVAUX</b>	<b>FP SNCF</b>	<b>98 003</b>	<b>76 069</b>	<b>56 301</b>	<b>69 188</b>	<b>299 560</b>

Le programme Gares du PQI 2016-2019 est modifié comme suit :

PROGRAMME GARES DU PQI 2016-2019 financé en fonds propres						
en k€	Financement	2016	2017	2018	2019	TOTAL
PQI initial		63 031	55 167	51 063	46 417	215 677
Impacts des refontes d'offre et du SDMR	Financement FP	-	373	2 507	590	3 470
Dispositif anti-voitures béliers	SNCF	-	-	400	100	500
<b>TOTAL PROGRAMME GARES</b>		<b>63 031</b>	<b>55 540</b>	<b>53 970</b>	<b>47 107</b>	<b>219 647</b>

Le programme Vente Validation du PQI 2016-2019 est modifié comme suit :

PROGRAMME VENTE VALIDATION DU PQI 2016-2019 financé en fonds propres						
en k€	Financement	2016	2017	2018	2019	TOTAL
PQI initial	<b>Financement FP SNCF</b>	15 600	19 800	19 800	15 800	71 000
Augmentation ID 249 Conception Nouvel Automate		-	-	550	550	1 100
Augmentation ID 122 Projet Cabage de Mantes la Jolie et Pont Cardinet - Etudes		-	-	500	700	1 200
<b>TOTAL PROGRAMME VENTE VALIDATION</b>		<b>15 600</b>	<b>19 800</b>	<b>20 850</b>	<b>17 050</b>	<b>73 300</b>

Le montant contractuel des investissements financés sur fonds propres par SNCF Mobilités dans le cadre du PQI 2016-2019 est donc ajusté à la hausse à due proportion à hauteur de 99 M€.

## 7.2 Ajustement du montant d'investissements financés sur fonds propres SNCF Mobilités

L'article 76 « engagement de SNCF Mobilités pour la réalisation des investissements du PQI » est modifié comme suit :

Les montants financiers indiqués à la deuxième puce de l'article 76 « il s'engage à investir chaque année l'intégralité des dépenses sur ressources propres SNCF Mobilités prévus au volet de modernisation du PQI soit » sont supprimés et remplacés par les suivants :

- 371 M€ en 2016
- 268 M€ en 2017
- 274 M€ en 2018
- 294 M€ en 2019

## 7.3 Ajustement de la contribution C2

L'article 83-3 « la contribution C2 au financement des investissements » est modifié comme suit :

Le tableau figurant en fin d'article en supprimé et remplacé par le suivant :

En M d'euros HT courants	2016	2017	2018	2019
Contribution C2	348,2	365,5	370,9	375,1
C21 « socle » matériel roulant identifié dans les « conventions de financement » du 3 mai 2012 - biens en service au 31/12/2014	229,9	213,9	197,6	182,4
Complément de C21 lié aux mises en service ultérieures au 31/12/2014	10	9,7	9,5	9,2
C22 autres immobilisations	108,3	141,9	163,8	183,5

68/74

## 7.4 Mise à jour de l'annexe V-1-1

L'annexe V-1-1 est complétée par les dispositions suivantes :

« Le montant contractuel des investissements du programme Installations Fixes, financés à 100% sur fonds propres par SNCF Mobilités, est ajusté à la hausse selon les modalités suivantes :

PROGRAMME INSTALLATIONS FIXES DU PQI 2016-2019						
en k€	Financement	2016	2017	2018	2019	TOTAL
PQI initial	100% FP SNCF	100 975	97 972	92 921	92 366	384 234
IFTE lignes R et D	100% FP SNCF	-	-	7 500	2 500	10 000
Impact SDMR	100% FP SNCF	-	2 500	23 500	51 500	77 500
Impact EAS TVSE-TVE	100% FP SNCF	-	206	690	1 605	2 500
<b>TOTAL PROGRAMME INSTALLATIONS FIXES</b>	<b>100% FP SNCF</b>	<b>100 975</b>	<b>100 472</b>	<b>116 421</b>	<b>143 866</b>	<b>469 234</b>

« Le montant contractuel des investissements du programme MR Travaux est ajusté à la hausse selon les modalités suivantes :

PROGRAMME MRT DU PQI 2016-2019						
en k€	Financement	2016	2017	2018	2019	TOTAL
PQI initial	Tous financements	112 090	91 320	77 016	79 669	360 093
Suppression ID 410	100% Subventions	995	990	7 885	-	9 871
Augmentation ID 413	100% FP SNCF	2 558	1 771	1 522	2 419	5 226
Impact EAS TVSE-TVE	100% FP SNCF	-	206	690	1 605	2 500
<b>TOTAL PROGRAMME MR TRAVAUX</b>	<b>TOUS FONDS</b>	<b>113 652</b>	<b>92 306</b>	<b>68 298</b>	<b>83 693</b>	<b>357 949</b>

PROGRAMME MRT DU PQI 2016-2019						
en k€	Financement	2016	2017	2018	2019	TOTAL
PQI initial	FP SNCF	95 445	74 093	57 133	65 164	291 834
Augmentation ID 413	100% FP SNCF	2 558	1 771	1 522	2 419	5 226
Impact EAS TVSE-TVE	100% FP SNCF	-	206	690	1 605	2 500
<b>TOTAL PROGRAMME MR TRAVAUX</b>	<b>FP SNCF</b>	<b>98 003</b>	<b>76 069</b>	<b>56 301</b>	<b>69 188</b>	<b>299 560</b>

« Le montant contractuel des investissements du programme Gares est ajusté à la hausse selon les modalités suivantes :

PROGRAMME GARES DU PQI 2016-2019						
en k€	Financement	2016	2017	2018	2019	TOTAL
PQI initial		110 496	100 973	103 085	98 396	412 950
Augmentation ID 538 Impacts des refontes d'offre et du SDMR	Tous financements	-	373	3 551	3 000	6 924
Dispositif anti-voitures béliers		-	-	400	100	500
<b>TOTAL PROGRAMME GARES</b>	<b>TOUS FONDS</b>	<b>110 496</b>	<b>101 346</b>	<b>107 036</b>	<b>101 496</b>	<b>420 374</b>

PROGRAMME GARES DU PQI 2016-2019 financé en fonds propres						
en k€	Financement	2016	2017	2018	2019	TOTAL
PQI initial		63 031	55 167	51 063	46 417	215 677
Impacts des refontes d'offre et du SDMR	<b>Financement FP</b>	-	373	2 507	590	3 470
Dispositif anti-voitures béliers	<b>SNCF</b>	-	-	400	100	500
<b>TOTAL PROGRAMME GARES</b>		<b>63 031</b>	<b>55 540</b>	<b>53 970</b>	<b>47 107</b>	<b>219 647</b>

« Le montant contractuel des investissements du programme Vente Validation est ajusté à la hausse selon les modalités suivantes :

PROGRAMME VENTE VALIDATION DU PQI 2016-2019						
en k€	Financement	2016	2017	2018	2019	TOTAL
PQI initial	Tous financements	47 260	61 270	45 940	28 470	182 940
Augmentation ID 249 Conception Nouvel Automate	100% FP SNCF	-	-	550	550	1 100
Augmentation ID 122 Projet Cabage de Mantes la Jolie et Pont Cardinet - Etudes	100% FP SNCF	-	-	500	700	1 200
<b>TOTAL PROGRAMME VENTE VALIDATION</b>	<b>TOUS FONDS</b>	<b>47 260</b>	<b>61 270</b>	<b>46 990</b>	<b>29 720</b>	<b>185 240</b>

PROGRAMME VENTE VALIDATION DU PQI 2016-2019 financé en fonds propres						
en k€	Financement	2016	2017	2018	2019	TOTAL
PQI initial		15 600	19 800	19 800	15 800	71 000
Augmentation ID 249 Conception Nouvel Automate	<b>Financement FP</b>	-	-	550	550	1 100
Augmentation ID 122 Projet Cabage de Mantes la Jolie et Pont Cardinet - Etudes	<b>SNCF</b>	-	-	500	700	1 200
<b>TOTAL PROGRAMME VENTE VALIDATION</b>		<b>15 600</b>	<b>19 800</b>	<b>20 850</b>	<b>17 050</b>	<b>73 300</b>

Les investissements contractuels sur ressources propres SNCF Mobilités du volet de modernisation sont donc ajustés à due proportion :

TOTAL VOLET MODERNISATION DU PQI 2016-2019 financé en fonds propres SNCF						
en k€		2016	2017	2018	2019	TOTAL
PQI initial		368 493	262 842	240 684	235 754	1 107 773
Modification programme AVANTO		2 558	1 771	-	1 522	5 226
Augmentation ID 538 Impacts des refontes d'offre et du SDMR		-	373	2 507	590	3 470
Dispositif anti-voitures béliers		-	-	400	100	500
Augmentation ID 249 Conception Nouvel Automate	<b>Financement FP</b>	-	-	550	550	1 100
Augmentation ID 122 Projet Cabage de Mantes la Jolie et Pont Cardinet - Etudes	<b>SNCF</b>	-	-	500	700	1 200
IFTE lignes R et D		-	-	7 500	2 500	10 000
Impact SDMR		-	2 500	23 500	51 500	77 500
Impact EAS TVSE-TVE IF		-	206	690	1 605	2 500
Impact EAS TVSE-TVE mrt		-	206	690	1 605	2 500
<b>TOTAL VOLET MODERNISATION FINANCEMENT SNCF</b>		<b>371 051</b>	<b>267 486</b>	<b>274 119</b>	<b>294 113</b>	<b>1 206 769</b>

Les investissements contractuels sur ressources propres SNCF Mobilités du volet CPER sont également ajustés pour tenir compte de la réallocation de l'avance EOLE sur le volet Installations Fixes :

Total volet CPER du PQI 2016-2019 financé en fonds propres SNCF						
en K€	Financement SNCF	2016	2017	2018	2019	TOTAL
PQI initial		32 884	32 778	33 534	26 487	125 683
Restitution avance EOLE		- 28 647	- 24 777	- 23 616	- 22 498	- 99 538
<b>TOTAL VOLET CPER FINANCEMENT SNCF</b>		<b>4 237</b>	<b>8 001</b>	<b>9 918</b>	<b>3 989</b>	<b>26 145</b>

»

## 7.5 Ajustement de la contribution C11

La contribution C11 est modifiée comme suit au titre des investissements GARES :

En M€ HT 2015	2016	2017	2018	2019
<b>Somme des ajustements de C11</b>	0,000	0,020	0,205	0,448

## 7.6 Modalités de règlement 2016 et 2017

Les montants 2016 et 2017 d'ajustements de la C11 et de la C2 au titre des modifications d'investissements financés sur fonds propres de SNCF Mobilités, visés au présent article 7, seront remboursés par Ile de France Mobilités dans le cadre de la facture annuelle 2018.

# ARTICLE 8. Révision de la contribution C11

Conformément à l'article 84-2 du contrat, pour tenir compte des modifications exposées précédemment, la contribution C11 en euros HT 2015 versée à SNCF Mobilités est ajustée des montants figurants dans le tableau ci-dessous :

Evolution annuelle des contributions prévues par le présent avenant

En M d'euros HT 2015	2016	2017	2018	2019
<b>Modifications d'offre</b>	<b>15,983</b>	<b>13,955</b>	<b>13,948</b>	<b>13,948</b>
<i>RVB RER A et Castor été 2016</i>	1,911	0	0	0
<i>Effet année pleine du SA 2016</i>	13,907	13,588	13,588	13,588
<i>SA 2017</i>	0,165	0,367	0,36	0,36
<b>Autres modifications</b>	<b>-13,871</b>	<b>-21,2</b>	<b>-21,2</b>	<b>-21,2</b>
<i>Mesure tarifaire relative aux bénéficiaires de l'AME</i>	-4,1	-11,2	-11,2	-11,2
<i>Lutte contre la fraude</i>	-10	-10	-10	-10
<i>Modification financement TST</i>	0,229	0	0	0
<b>Somme des ajustements avenant n°1</b>	<b>2,112</b>	<b>-7,245</b>	<b>-7,252</b>	<b>-7,252</b>
<i>Modifications d'offre</i>	0,274	0,106	0,106	0,106
<i>Dispositif Welcome</i>	0,95	3,4	3,3	3,3
<b>Somme des ajustements avenant n°2</b>	<b>1,224</b>	<b>3,506</b>	<b>3,406</b>	<b>3,406</b>
<i>Ajustement des charges liées à la gestion de l'agence Solidarité Transport</i>	0	0,867	1,292	1,292
<i>Impact sur les RD T6 et clés globales</i>	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2
<b>Somme des ajustements avenant n°3</b>	<b>-0,2</b>	<b>0,667</b>	<b>1,092</b>	<b>1,092</b>
<i>Ajustement du SA 2017</i>	-0,011	-0,187	-0,198	-0,198
<i>Mise en service de la nouvelle gare Versailles Chantiers</i>	1,171	1,384	1,384	1,384
<i>Lutte contre la fraude</i>	0	0	0	-2
<b>Somme des ajustements avenant n°4</b>	<b>1,16</b>	<b>1,197</b>	<b>1,186</b>	<b>-0,814</b>

En M d'euros HT 2015	2016	2017	2018	2019
<i>Tram Express 11</i>	0	10,057	18,917	18,567
<b>Somme des ajustements avenant n°5</b>		<b>10,057</b>	<b>18,917</b>	<b>18,567</b>
<i>RVB RER A et Castor été 2017</i>	0	1,272	0	0
<i>Autres modifications d'offre</i>	0	0	0,259	0,259
<i>Déploiement 20 équipes cyno-détection</i>	0	1,573	1,195	1,195
<b>Somme des ajustements avenant n°6</b>	<b>0</b>	<b>2,845</b>	<b>1,454</b>	<b>1,454</b>
<i>Campagne d'e-mailings</i>	0	0,007	0,012	0,021
<b>Somme des ajustements avenant n°7</b>	<b>0</b>	<b>0,007</b>	<b>0,012</b>	<b>0,021</b>
<i>Mise en exploitation des Régio2N</i>	0	2,864	1,535	0,723
<i>Modifications d'offre</i>	0	1,934	1,140	1,105
<i>Modification interconnexion SNCF-RATP</i>	0	4,638	3,181	3,150
<b>Somme des ajustements avenant n°8</b>	<b>0</b>	<b>9,436</b>	<b>5,856</b>	<b>4,978</b>
<i>Renforts d'offre</i>	0	0,03	0,118	0,118
<i>Programme de la Modernisation de la Billettique</i>	0	0,47	1,884	1,884
<b>Somme des ajustements avenant n°9</b>	<b>0</b>	<b>0,501</b>	<b>2,002</b>	<b>2,002</b>
<i>Trains interrégionaux avec Grand Est</i>	0	0	-0,938	-0,938
<i>Modifications tarifaires</i>	0	-0,700	0,700	0,700
<b>Somme des ajustements avenant n°10</b>	<b>0</b>	<b>-0,700</b>	<b>-0,238</b>	<b>-0,238</b>
<i>Location rames AGC Grand Est</i>	0	0	1,524	1,393
<b>Somme des ajustements avenant n°11</b>	<b>0</b>	<b>0,000</b>	<b>1,524</b>	<b>1,393</b>
<i>RVB RER A et Castor été 2018</i>	0	0	0,995	0,000
<i>Modification d'offre</i>	0	0	0,076	0,277
<b>Somme des ajustements avenant n°12</b>	<b>0</b>	<b>0,000</b>	<b>1,071</b>	<b>0,277</b>
<i>Création des contrats Navigo Liberté</i>	0	0	0	0,370
<i>Coûts d'exploitation SNCF du Navigo Liberté</i>	0	0	0,157	0,199
<i>Coûts du support Navigo Easy</i>	0	0	0	0,157
<i>Coûts d'exploitation communautaires du Navigo Liberté</i>	0	0	0,409	1,129
<i>SA 2019 RER D</i>	0	0	6,475	8,749
<i>Pré-exploitation EOLE</i>	0	0	1,497	4,719
<i>Ryder Cup</i>	0	0	0,003	0
<i>Révision PQI</i>	0	0,020	0,205	0,4483/74
<b>Somme des ajustements avenant n°13</b>	<b>0</b>	<b>0,020</b>	<b>8,746</b>	<b>15,771</b>
<b>Ajustement C11 somme des avenants</b>	<b>4,296</b>	<b>20,291</b>	<b>37,776</b>	<b>40,657</b>

L'évolution annuelle des ajustements de la contribution C11 indiqués à l'article précédent suit l'indexation du contrat.

## **ARTICLE 9. Dispositions générales**

Toutes les clauses du contrat entre le Syndicat des Transports d'Ile-de-France et SNCF Mobilités 2016-2019, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, sont applicables de plein droit jusqu'au 31 décembre 2019.

## **ARTICLE 10. Entrée en vigueur**

Le présent avenant entre en vigueur à compter de sa date de notification par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Fait à Paris, le ....

Le Directeur Général du  
Syndicat des Transports d'Ile-de-France  
**Laurent PROBST**

Le président de SNCF Mobilités  
**Guillaume PEPY**



**Séance du 11 juillet 2018**

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20180711-2018-271-DE  
Date de télétransmission : 13/07/2018  
Date de réception préfecture : 13/07/2018

**Délibération N° 2018/271**

**IMMEUBLE SIS 53TER QUAI DES GRANDS AUGUSTINS  
75006 PARIS - PROTOCOLE D'ACCORD AVEC LA RATP -  
ENTREE DU BIEN DANS LE BILAN DU SYNDICAT DES  
TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** la loi n° 64-707 du 10 juillet 1964 portant réorganisation de la Région Parisienne et notamment son article 19 ;
- 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° 69-672 du 14 juin 1969 portant règlement d'administration publique pris en application de l'article 19 de la loi de 1964 et fixant la liste des biens transférés au STIF ;
- VU** le décret n° 2006-980 du 1<sup>er</sup> août 2006 indiquant la liste des immeubles entrant dans le patrimoine du Syndicat des transports d'Ile-de-France à la date du 1<sup>er</sup> juillet 2005 et relatif aux modalités de gestion du patrimoine du syndicat affecté à la Régie autonome des transports parisiens ;
- VU** le décret n°2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France et la RATP ;
- VU** le Procès-verbal de transfert du 10 janvier 1975 ;
- VU** la délibération du Conseil d'Administration de la RATP du 27 juin 1997 ;
- VU** la délibération du Conseil d'Administration du STIF du 10 juillet 1997 ;
- VU** la délibération du Conseil d'Administration du STIF du 30 mars 2016 ;
- VU** le rapport n°2018/271 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 6 juillet 2018 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve le versement à la RATP d'une indemnité d'un montant de 2 901 000 € correspondant à la valeur nette comptable figurant dans les comptes de la RATP au 31 décembre 2017 de l'immeuble situé 53 ter Quai des Grands Augustins 75006 PARIS et la signature du protocole d'accord correspondant à conclure avec la RATP ;

**ARTICLE 2 :** autorise le directeur général à signer ledit protocole ;

**ARTICLE 3 :** décide de mettre en œuvre les actions nécessaires à l'inscription de l'immeuble au bilan du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

**ARTICLE 4 :** Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

La présidente du Conseil  
du Syndicat des Transports d'Île-de-France



Valérie PÉCRESSE



**Séance du 11 juillet 2018**

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20180711-2018-272-DE  
Date de télétransmission : 12/07/2018  
Date de réception préfecture : 12/07/2018

**Délibération N° 2018/272**

**CONVENTION DE FONCTIONNEMENT ET DE FINANCEMENT  
PHASE 2 AVEC LA SGP RELATIVE A L'ACQUISITION DES  
MATÉRIELS ROULANTS DES LIGNES 15,16 ET 17  
EXECUTION DES MARCHES**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.2142-8, L.3111-14 à L.3111-6 et R.1241-1 et suivants;
- VU** la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et notamment ses articles 19 et 20 ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2012-365 du 14 mars 2012 pris pour l'application des articles 19 et 20 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- VU** la convention entre le Syndicat des Transports d'Ile-de-France relative à l'acquisition des matériels roulants des lignes 15,16 et 17 - Convention de fonctionnement phase 1 Consultation, signature du marché ;
- VU** le rapport n°2018/272 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 5 juillet 2018 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve la convention avec la SGP relative à l'acquisition des matériels roulants des lignes 15, 16 et 17 dite « Convention de fonctionnement et de financement phase 2 Exécution des marchés », prévoyant le remboursement à la SGP la somme de 680 M€ courants. Le montant de l'AP relative à cette acquisition sera ajusté lors de la prochaine décision modificative du budget ;

**ARTICLE 2 :** mandate la Présidente du Syndicat des Transports d'Ile-de-France pour imposer que la SGP fournisse un état de la provenance des principaux composants du matériel roulant qui sera présenté en Commission des Investissements afin d'apprécier l'origine géographique (France/ UE / hors UE) de la production en valeurs ;

**ARTICLE 3 :** mandate la Présidente du Syndicat des Transports d'Ile-de-France pour obtenir de la SGP la transmission à Ile-de-France Mobilités des engagements en matière de responsabilité sociale du Titulaire du marché d'acquisition des rames des lignes 15, 16 et 17 ainsi que le bilan carbone de la production de ces rames.

**ARTICLE 4 :** autorise le directeur général du Syndicat des transports d'Île-de-France à signer ladite convention.

**ARTICLE 5** : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

La présidente du Conseil  
du Syndicat des Transports d'Île-de-France



Valérie PÉCRESSE



**Séance du 11 juillet 2018**

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20180711-2018-273-DE  
Date de télétransmission : 12/07/2018  
Date de réception préfecture : 12/07/2018

**Délibération n° 2018/273**

**AVENANT N°1 A LA CONVENTION DE FINANCEMENT POUR  
L'ACQUISITION DE 52 RAMES FRANCILIEN COURTES  
EN TRANCHE OPTIONNELLE N°4 POUR LE  
RESEAU TRANSILIEEN DE PARIS SAINT-LAZARE**

**CONVENTION DE FINANCEMENT POUR L'ACQUISITION DE  
36 RAMES DE FRANCILIEN EN TRANCHE OPTIONNELLE N°5  
POUR LE RESEAU DE PARIS SAINT-LAZARE ET LA  
BRANCHE PROVINS DE LA LIGNE P**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** la délibération du conseil n°2016-109 du 30 mars 2016 relative à la demande auprès des opérateurs SNCF Mobilités et RATP de définir d'ici mai 2016, des orientations de renouvellements du parc de matériels roulants ferroviaires en Île-de-France ;
- VU** la délibération du Conseil n°2016-253 du 13 juillet 2016 dite « Délibération SDMR » relative aux orientations de renouvellements et de réaménagements du parc de matériels roulants ferroviaires formulées auprès des opérateurs RATP et SNCF Mobilités, ;
- VU** la délibération du Conseil n°2016-498 du 16 novembre 2016 relative à l'acquisition de 52 rames courtes de Francilien en tranche optionnelle n°4 pour le réseau Transilien de Paris Saint Lazare ;
- VU** le rapport n°2018/273 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 5 juillet 2018 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve l'avenant n°1 à la convention de financement pour « l'acquisition de 52 rames de Franciliens courts en tranche optionnelle n°4 pour le réseau Transilien de Paris Saint Lazare » suite à l'accélération des cadences de production, votée par la délibération n°2016/498 du 16 novembre 2016, réévaluant à la baisse le montant maximal de cet investissement à 492,4 M€ courants HT, via une subvention d'Île-de-France Mobilités à hauteur de 100% de cet investissement ;

**ARTICLE 2 :** approuve la convention de financement relative à l'acquisition de 18 rames Francilien courtes (Z 50000) pour le réseau Transilien de Paris Saint-Lazare et de 18 rames Francilien longues (Z 50000) pour la branche Paris-Provins de la ligne P du réseau Transilien, et d'attribuer à SNCF Mobilités une subvention d'un montant de 367,1 M€ courants HT pour son financement à hauteur de 100% ;

**ARTICLE 3 :** mandate la Présidente du Syndicat des Transports d'Ile-de-France pour imposer que la SNCF fournisse un état de la provenance des principaux composants des Franciliens qui sera présenté en Commission des Investissements afin d'apprécier l'origine géographique (France/ UE / hors UE) de la production en valeurs ;

**ARTICLE 4 :** mandate la Présidente du Syndicat des Transports d'Ile-de-France pour imposer que la SNCF informe Ile-de-France Mobilités de la politique de responsabilité sociale au niveau du site de production des Franciliens et fournisse un bilan carbone de la production des Franciliens ;

**ARTICLE 5 :** demande à SNCF-Mobilités d'ici octobre 2018, de confirmer le planning de réalisation de l'atelier de Val Notre-Dame, nécessaire à l'exploitation de l'intégralité des Franciliens avant fin 2021 ;

**ARTICLE 6 :** autorise le directeur général à signer ledit avenant n°1 et ladite convention de financement.

**ARTICLE 7 :** Le Directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

La Présidente du Conseil  
du Syndicat des Transports d'Ile-de-France



Valérie PÉCRESE



**Séance du 11 juillet 2018**

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20180711-2018-274-DE  
Date de télétransmission : 12/07/2018  
Date de réception préfecture : 12/07/2018

**Délibération N° 2018/274**

## **TRAM T12 EXPRESS ET TRAM T13 EXPRESS**

### **AVENANT N°1 A LA CONVENTION DE FINANCEMENT POUR L'ACQUISITION DE RAMES DUALIS**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France n°2018/168 du 24 avril 2018 ;
- VU** le rapport n°2018/274 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 5 juillet 2018 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** attribue à la SNCF une subvention d'un montant maximum de 221,11 millions d'euros courants pour l'acquisition de 34 rames DUALIS pour l'exploitation des lignes Tram T12 Express et Tram T13 Express. Le montant de l'AP relative à cette acquisition sera ajusté lors de la prochaine décision modificative du budget ;

**ARTICLE 2 :** mandate la Présidente du Syndicat des Transports d'Île-de-France pour imposer que la SNCF fournisse un état de la provenance des principaux composants DUALIS qui sera présenté en Commission des Investissements afin d'apprécier l'origine géographique (France/ UE / hors UE) de la production en valeurs ;

**ARTICLE 3 :** approuve l'avenant n°1 à la convention de financement pour l'acquisition de rames DUALIS approuvée par le Conseil lors de la séance du 24 avril 2018 ;

**ARTICLE 4 :** autorise le directeur général du Syndicat des transports d'Île-de-France à signer ledit avenant.

**ARTICLE 5 :** Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

La présidente du Conseil  
du Syndicat des Transports d'Île-de-France

Valérie PÉCRESSE



**Séance du 11 juillet 2018**

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20180711-2018-275-DE  
Date de télétransmission : 12/07/2018  
Date de réception préfecture : 12/07/2018

**Délibération n° 2018/275**

**MISE EN PLACE D'UN PROGRAMME EMTN  
(EURO MEDIUM TERME NOTES)  
ET D'UN PROGRAMME DE NEU CP  
(NEU COMMERCIAL PAPERS)**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** la délibération 2017/820 relative à l'approbation du budget primitif et aux conditions dans lesquelles le conseil autorise le directeur général à recourir à l'emprunt ;
- VU** le rapport n° 2018/275 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 6 juillet 2018 ;

**CONSIDÉRANT** que le conseil a autorisé par la délibération n°2018/058 le directeur général à confier à l'agence Moody's, la notation financière d'Île-de-France Mobilités ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** autorise le directeur général à mettre en place un programme EMTN (Euro Medium Term Note) d'un plafond maximal de 5 milliards d'euros ;

**ARTICLE 2 :** porte le montant cumulé des instruments de gestion de trésorerie en cours de validité à 1,3 milliard d'euros, dont 600 millions d'euros maximum via un programme de Neu CP (Neu Commercial Paper) ;

**ARTICLE 3 :** autorise le directeur général à signer l'ensemble des actes et documents contractuels afférents à la documentation juridique des programmes et à passer, sans autre délibération tous les actes subséquents nécessaires à l'adaptation des modalités de ces documents dans le cadre de la réglementation en vigueur ;

**ARTICLE 4 :** délègue au directeur général le pouvoir de procéder, après validation du programme EMTN par l'Autorité des Marchés Financiers, aux émissions de dette à long terme, dans la limite de l'autorisation d'emprunt annuelle que le conseil a délégué au directeur général ;

**ARTICLE 5 :** délègue au directeur général le pouvoir de procéder, après validation du programme de Neu CP par la Banque de France, aux émissions de titres de court terme ;

**ARTICLE 6** : les caractéristiques des titres émis sur les deux programmes devront respecter le cadre de recours à l'emprunt défini dans la délibération n°2017/820.

**ARTICLE 7** : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

La présidente du Conseil  
du Syndicat des Transports d'Île-de-France



Valérie PÉCRESE



**Séance du 11 juillet 2018**

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20180711-2018-276-DE  
Date de télétransmission : 12/07/2018  
Date de réception préfecture : 12/07/2018

**Délibération n° 2018/276**

**SCHEMA DIRECTEUR DE LA LIGNE J :**

**CONVENTION DE FINANCEMENT POUR LA REALISATION DES  
PREMIERS TRAVAUX D'ADAPTATION DES  
INFRASTRUCTURES POUR LE DEPLOIEMENT DU FRANCILIEN  
ENTRE PONTOISE ET GISORS**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Contrat de Plan Etat- Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et son avenant signé le 7 février 2017 ;
- VU** la délibération du conseil n°2016/253 du 13 juillet 2016 approuvant les grandes orientations du Schéma Directeur du Matériel Roulant ;
- VU** le rapport n°2018/276 à 278 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 5 juillet 2018 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve la convention de financement pour la réalisation des premiers travaux d'adaptations des infrastructures sur l'axe J6 en Ile-de-France permettant la mise en circulation commerciale des FRANCILIEN ;

**ARTICLE 2 :** rappelle à SNCF Réseau, maître d'ouvrage des travaux, la nécessité de mettre en œuvre l'ensemble des moyens nécessaires à la concrétisation des opérations sous sa responsabilité dans des délais compatibles avec le calendrier de déploiement des matériels roulants du Schéma Directeur approuvé en juillet 2016 ;

**ARTICLE 3 :** autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la présente délibération.

**ARTICLE 4 :** Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

La présidente du Conseil  
du Syndicat des Transports d'Île-de-France

Valérie PÉCRESSÉ

**Séance du 11 juillet 2018**

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20180711-2018-277-DE  
Date de télétransmission : 12/07/2018  
Date de réception préfecture : 12/07/2018

**Délibération N° 2018/277**

**SCHEMA DIRECTEUR DE LA LIGNE R :**

**CONVENTION DE FINANCEMENT POUR LA REALISATION  
DES ADAPTATIONS DES INSTALLATIONS DE  
MAINTENANCE A VILLENEUVE-SAINT-GEORGES POUR  
LE DEPLOIEMENT DES REGIO 2N**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Contrat de Plan Etat- Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et son avenant signé le 7 février 2017 ;
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2016/253 du 13 juillet 2016 approuvant les grandes orientations du Schéma Directeur du Matériel Roulant ;
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2017/420 du 28 juin 2017 approuvant une première tranche des financements pour l'adaptation des infrastructures de la ligne R;
- VU** le rapport n°2018/276 à 278 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 05 juillet 2018 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve la convention de financement permettant la réalisation des travaux d'adaptations des installations de maintenance à Villeneuve Saint-Georges pour le déploiement des REGIO 2N ;

**ARTICLE 2 :** rappelle à SNCF Réseau, maître d'ouvrage des travaux, la nécessité de mettre en œuvre l'ensemble des moyens nécessaires à la concrétisation des opérations sous sa responsabilité dans des délais compatibles avec le calendrier de déploiement des matériels roulants du Schéma Directeur approuvé en juillet 2016 ;

**ARTICLE 3 :** autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet.

**ARTICLE 4** : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

La présidente du Conseil  
du Syndicat des Transports d'Île-de-France



Valérie PÉCRESSE



**Séance du 11 juillet 2018**

**Délibération N° 2018/278**

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20180711-2018-278-DE  
Date de télétransmission : 12/07/2018  
Date de réception préfecture : 12/07/2018

**SCHEMA DIRECTEUR DU MATERIEL ROULANT :**

**CONVENTION DE FINANCEMENT POUR LA REALISATION  
DES ETUDES PRELIMINAIRES  
POUR L'ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES POUR LE  
DEPLOIEMENT DES RER NG SUR LE RER E  
(HORS EOLE)**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Contrat de Plan Etat- Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et son avenant signé le 7 février 2017 ;
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2016/253 du 13 juillet 2016 approuvant les grandes orientations du Schéma Directeur du Matériel Roulant ;
- VU** le rapport n°2018/276 à 278 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 05 juillet 2018 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve la convention de financement permettant la réalisation des études préliminaires des adaptations d'infrastructures pour le déploiement des RER NG sur le RER E (hors prolongement du RER E à l'ouest) ;

**ARTICLE 2 :** rappelle à SNCF Réseau, maître d'ouvrage des travaux, la nécessité de mettre en œuvre l'ensemble des moyens nécessaires à la concrétisation des opérations sous sa responsabilité dans des délais compatibles avec le calendrier de déploiement des matériels roulants du Schéma Directeur approuvé en juillet 2016 ;

**ARTICLE 3 :** autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la présente délibération.

**ARTICLE 4 :** Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

La présidente du Conseil  
du Syndicat des Transports d'Île-de-France

Valérie PÉCRESSÉ

**Séance du 11 juillet 2018**

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20180711-2018-280-DE  
Date de télétransmission : 12/07/2018  
Date de réception préfecture : 12/07/2018

**Délibération N° 2018/280**

**SCHEMA DIRECTEUR DU RESEAU PARIS EST :**

**SCHEMA DE PRINCIPE DU PROJET DE PROLONGEMENT  
DES MISSIONS  
VILLIERS-SUR-MARNE A ROISSY-EN-BRIE (PROJET EST+)**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Contrat de Plan Etat- Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et son avenant signé le 7 février 2017;
- VU** la délibération n°2011-631 et ses annexes du Conseil du STIF en date du 6 juillet 2011 approuvant le contenu type des Dossiers d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et des Schémas De Principe (SDP) ;
- VU** la délibération n°2013/116 du 16 mai 2013 approuvant le programme d'études complémentaires pour la finalisation du Schéma Directeur du Réseau Est et RER E ;
- VU** la délibération n°2016/220 du Conseil du STIF du 1<sup>er</sup> juin 2016 approuvant le Schéma Directeur du réseau Paris Est ;
- VU** la délibération n°2016/458 du Conseil du STIF du 5 octobre 2016 approuvant la convention de financement pour la réalisation du Schéma Directeur du réseau Paris Est ;
- VU** le rapport n°2018/280 et 281 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 05 juillet 2018 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve le schéma de principe du projet de prolongement des missions Villiers-sur-Marne à Roissy-en-Brie (projet RER E Est+) pour un coût d'objectif de projet d'infrastructures de 160 M€ (aux conditions économiques de 2016) ;

**ARTICLE 2 :** valide avec réserves les coûts d'exploitation portés au schéma de principe et de demander à SNCF Réseau et SNCF Mobilités de consolider les estimations lors des études d'avant-projet ;

**ARTICLE 3 :** demande à SNCF Réseau et SNCF Mobilités, maîtres d'ouvrage du projet, de poursuivre l'optimisation de l'opération à l'issue de l'enquête publique et lors des études d'avant-projet en :

- étudiant en phase d'avant-projet un scénario complémentaire pour la réalisation des travaux intégrant l'articulation fonctionnelle et temporelle du projet RER E Est+ avec les projets EOLE et de gare nouvelle à Bry-Villiers-Champigny permettant de limiter les impacts sur les circulations et de générer des économies d'échelle dans la réalisation de ces opérations ;
- examinant la possibilité de remisage sur les voies existantes (1 et 2) sur le site Gretz-Salonique, en remplacement du dispositif proposé dans le schéma de principe ;

**ARTICLE 4 :** autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la présente délibération.

**ARTICLE 5 :** Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

La présidente du Conseil  
du Syndicat des Transports d'Île-de-France



Valérie PÉCRESSE



**Séance du 11 juillet 2018**

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20180711-2018-281-DE  
Date de télétransmission : 12/07/2018  
Date de réception préfecture : 12/07/2018

**Délibération N° 2018/281**

**SCHEMA DIRECTEUR DU RESEAU PARIS EST :**

**SCHEMA DE PRINCIPE POUR LE RENFORCEMENT  
ELECTRIQUE DE LA BRANCHE P NORD**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Contrat de Plan Etat- Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et son avenant signé le 7 février 2017 ;
- VU** la délibération n°2011-631 et ses annexes du Conseil du STIF en date du 6 juillet 2011 approuvant le contenu type des Dossiers d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et des Schémas De Principe (SDP) ;
- VU** la délibération n°2013/116 du 16 mai 2013 approuvant le programme d'études complémentaires pour la finalisation du Schéma Directeur du Réseau Est et RER E ;
- VU** la délibération n°2016/220 du Conseil du STIF du 1<sup>er</sup> juin 2016 approuvant le Schéma Directeur du réseau Paris Est ;
- VU** le rapport n°2018/280 et 281 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 05 juillet 2018 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve le schéma de principe de l'opération de renforcement électrique de la sous-station de Villenoy sur la branche nord de la ligne P ;

**ARTICLE 2 :** demande au maître d'ouvrage SNCF Réseau de lancer dans les meilleurs délais les études d'avant-projet de l'opération ;

**ARTICLE 3 :** demande au maître d'ouvrage du projet, SNCF Réseau d'évaluer le montant de sa participation financière au projet au titre de la régénération de la sous-station existante ;

**ARTICLE 4 :** demande à SNCF Réseau d'étudier toutes les pistes permettant d'accélérer le planning du projet ;

**ARTICLE 5 :** autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la présente délibération.

**ARTICLE 6 :** Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

La présidente du Conseil  
du Syndicat des Transports d'Île-de-France



Valérie PÉCRESSE

# Schéma Directeur du Réseau Paris Est

## Amélioration de l'alimentation électrique de la branche nord de la ligne P

### Schéma de principe



# Sommaire

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>CONTEXTE - CADRE DE L'INVESTISSEMENT</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>OBJECTIFS DE L'INVESTISSEMENT</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>SOLUTIONS ÉTUDIÉES</b>	<b>6</b>
4.1	HYPOTHÈSES PRISES POUR LE DIMENSIONNEMENT	6
4.2	SCÉNARIOS ÉTUDIÉS	7
<b>5</b>	<b>SOLUTION RETENUE</b>	<b>7</b>
<b>6</b>	<b>DESCRIPTION DE L'OPERATION</b>	<b>9</b>
6.1	SYNTHÈSE DE L'OPÉRATION	9
6.2	SECTIONNEMENT DE PHASE : 2 OPTIONS	9
6.3	PROCÉDURES RÉGLEMENTAIRES	10
6.4	ETUDES D'EXPLOITATION	10
<b>7</b>	<b>ANALYSE DES RISQUES</b>	<b>10</b>
<b>8</b>	<b>ENVELOPPE FINANCIERE PREVISIONELLE (EFP)</b>	<b>11</b>
<b>9</b>	<b>DELAIS DE REALISATION</b>	<b>11</b>

## 1 INTRODUCTION

Le conseil d'Île de France Mobilités du 1<sup>ER</sup> juin 2016 a approuvé le Schéma Directeur du Réseau Paris-Est qui prévoit des actions de court, moyen et long terme pour l'amélioration de la qualité de service.

Le Schéma directeur vise ainsi à répondre à 3 enjeux majeurs pour les lignes E et P :

- Améliorer l'offre, afin de répondre aux besoins des usagers et à leurs évolutions,
- Renforcer les performances des lignes (optimisation de l'exploitation et de la gestion des situations perturbées),
- Améliorer la qualité de service, notamment dans les gares.

Parmi les actions majeures d'amélioration prévue au **Schéma Directeur du Réseau Paris Est**, il est notamment prévu **le renforcement des installations électriques de la branche nord de la ligne P** du Transilien afin d'améliorer les temps de parcours, apporter de la robustesse d'exploitation et lever l'un des verrous à l'augmentation de l'offre de transport. Le renforcement électrique de la branche P Nord a fait l'objet d'une convention de financement qui a été approuvée au Conseil d'administration d'Île de France Mobilités le 3 octobre 2017.

## 2 CONTEXTE - CADRE DE L'INVESTISSEMENT

La sous-station de Villenoy alimente la section de ligne comprise entre Lagny et La Ferté Sous Jouarre de la ligne de Paris à Strasbourg (70 000). Elle est située au PK 41,878, à proximité de Meaux.



Elle comporte 2 groupes de traction de 16,5 MVA (dont 1 secours) et alimente la ligne en 25kV. Elle est alimentée en 63kV par 2 liaisons RTE : une en provenance de Chauconin (principale) et une en provenance de Villevaudé (secours). Un HVB qui est hors service depuis plusieurs années complète la sous-station.

Cette sous-station est en limite de performance électriques :

- le taux de déséquilibre de 3,72% en 2016 est supérieur à 1% accordé sur les réseaux triphasés par RTE (estimé à 3,9% pour 2030 et à 4,3% pour 2030+)
- Une mauvaise qualité d'alimentation (tensions basses) qui ne respecte pas les critères de performance sur l'horizon actuel et également sur les prévisions d'augmentation de charge.

**En conséquence, il n'est pas possible de tirer complètement profit des performances du matériel roulant (NAT) circulant sur la ligne.**

Par ailleurs, la sous-station de Villenoy arrive à échéance de renouvellement à l'horizon 2024. Dans le cadre du programme de régénération des IFTE conduit par SNCF Réseau, un investissement d'un montant estimé à 8 M€ est prévu à cet horizon pour renouveler la sous-station à l'identique (sans évolution des performances).

Les limites de performance de cette sous-station de Villenoy constituent actuellement:

- une contrainte pour l'exploitation de la branche nord de la ligne P (entraînant des allongements de temps de parcours pour les trains de Meaux) ;
- un verrou pour tout renforcement ou refonte de l'offre sur l'axe de Château Thierry, qui connaît aujourd'hui un problème de charge des trains. Toute modification / augmentation d'offre avec des trains électriques nécessite au préalable de traiter le problème d'alimentation électrique de la sous-station de Villenoy.

Le schéma directeur du RER E et de la ligne P validé par la CA d'IDFM le 1<sup>er</sup> juin 2016 propose de renforcer l'alimentation électrique de la branche nord de la ligne P, avec une mise en service au plus tôt, c'est-à-dire 2021, en cohérence avec l'arrivée des AGC UM3 bimodes en remplacement des BB67400+RIB de La Ferté Milon.

L'Etat, la Région IDF et IDFM ont signé une convention de financement en octobre 2017 pour les phases études préliminaires, procédures et APO pour un montant de 1,2 M€.

### 3 OBJECTIFS DE L'INVESTISSEMENT

Ce projet a deux objectifs :

- Améliorer les temps de parcours de la ligne P de Meaux (de l'ordre de 2 à 3 minutes) ;
- Permettre l'évolution de l'offre de la ligne P nord (Château Thierry / La Ferté Milon / Meaux).

C'est un projet mixte renouvellement SNCF Réseau et développement.

La nouvelle sous-station a été dimensionnée pour tenir compte des évolutions envisagées à long terme dans le schéma directeur du RER E et de la ligne P et du SDMR, c'est-à-dire :

- Remplacement des BB67400+RIB par des AGC bimodes en UM3 sur la La Ferté Milon, avec alimentation électrique à partir de Trilport (horizon 2021)
- Augmentation du nombre de trains de fret au niveau du pic de 2016
- Modification de la desserte des trains de la ligne P (arrêt TER, ajout d'un Paris – Château Thierry en HP)
- Compatibilité avec une possible alimentation électrique de la ligne de Trilport à La Ferté Milon lorsque celle-ci sera électrifiée
- Remplacement des matériels roulant de la ligne P par des RER NG à un horizon 2030 +

## 4 SOLUTIONS ÉTUDIÉES

### 4.1 Hypothèses prises pour le dimensionnement

Une étude de dimensionnement électrique a été réalisée par les équipes d'IP TE basée sur les hypothèses d'offre suivantes (étude réalisée sur la plage horaire 17h – 21h30, la plus contraignante en termes de consommation électrique de cette section de ligne) :

- Ligne P Paris – La Ferté Sous Jouarre (HPS à Meaux entre 17h et 20h30):
  - sens pointe : 2 Paris / La Ferté Sous Jouarre omnibus entre La Ferté Sous Jouarre et Chelles, puis directs Paris
  - sens contre pointe : 1 commercial par heure + 1 W par heure
- Ligne P Paris – Château Thierry (HPS à Château Thierry entre 18h et 21h30):
  - Sens pointe : 3 Paris – Château Thierry, omnibus entre Château et Meaux, puis directs Paris
  - Sens contre pointe : 1 commercial par heure + 1 W
- Ligne P Paris – La Ferté Milon (HPS à LFM de 18h15 à 20h45, soit 6 trains) :
  - sens pointe : 2 Paris / La Ferté Milon omnibus entre La Ferté Milon et Chelles, puis directs Paris
  - sens contre pointe : 1 commercial par heure + 1W sur la période
- Ligne P Meaux – La Ferté Milon :
  - Pas de desserte en HP, uniquement en HC
- TER VdM :
  - Sens pointe et contre pointe : 1 train par heure, avec desserte de Château Thierry et Meaux (desserte de Meaux pour le sens de la pointe uniquement)
- Fret : un graphique élaboré à partir du pic de circulation de trains de fret de 2016 a été élaboré et fourni à IP TE

L'étude a été réalisée à 2 horizons :

- 2030 : avec certaines hypothèses de matériel roulant
- 2030+ : en considérant que l'ensemble des trains de la ligne P sont équipées de RER NG

## 4.2 Scénarios étudiés

Plusieurs scénarios ont été étudiés lors d'une première étude de dimensionnement électrique, 4 sont techniquement acceptables :

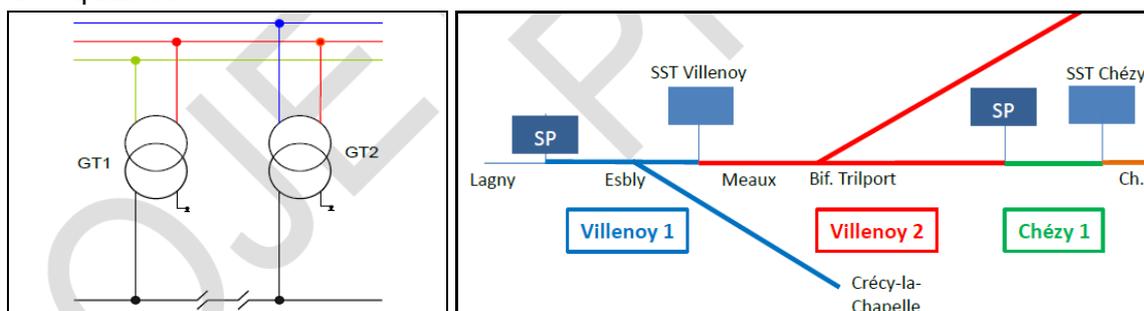
- Scénario 1 : ajout d'un survolteur et d'un compensateur de déséquilibre, sans modifier l'alimentation RTE. Coûts estimés à 14 M€, avec des surcoûts de maintenance annuels estimé à 100 K€/an
- Scénario 2 : marche en V, remplacement des groupes de traction (impédance plus faible), modification de l'alimentation RTE. Coûts estimés à 12 M€, y compris raccordement RTE
- Scénario 3 : déplacement de la sous-station de Villenoy dans une ZI à Meaux ou à Trilport avec raccordement 225 kV. Coûts estimés à 26 M€ (dont 11 M€ pour le raccordement RTE)
- Scénario 4 : remplacement des sous-stations de Villenoy et Chézy par une nouvelle sous-station et alimentation de la ligne en 2X25 KV. Coûts estimés à 47 M€

## 5 SOLUTION RETENUE

A l'issue de cette première phase d'étude, il a été retenu de poursuivre le scénario 2 :

- Le moins cher ;
- Le plus rapide à mettre en service : mise en service envisageable en 2021. Les travaux RTE sont réalisables en 24 mois.
- La qualité d'alimentation est acceptable et le déséquilibre respecte le protocole RTE
- La qualité d'alimentation est suffisante pour alimenter la branche de La Ferté Milon le cas échéant
- Ce scénario ne comprend aucun surcoût de prédisposition à l'électrification de la branche de La Ferté Milon (aucun scénario plus économique permettant de retendre les marches du FRANCILIEN sur Paris-Meaux et de respecter un taux de déséquilibre acceptable par RTE n'a été identifié)

Ce scénario consiste à mettre en V les installations, avec création d'une section de séparation au niveau de la sous-station, c'est-à-dire au PK 41,878. Ce qui permet d'améliorer le déséquilibre.

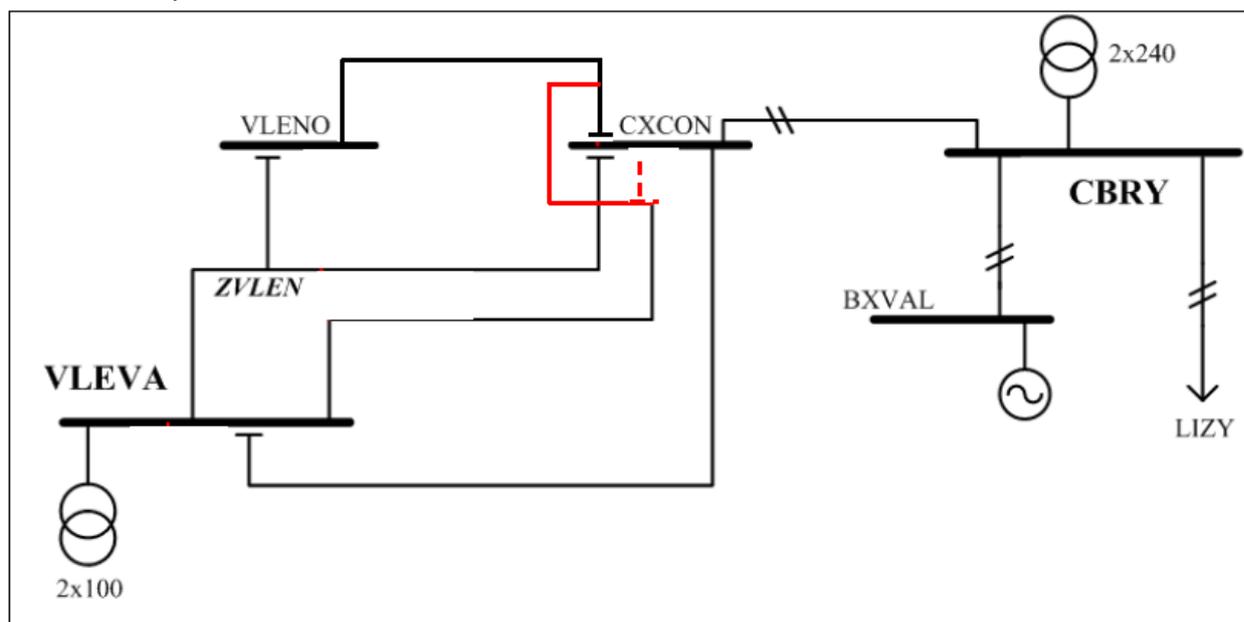


Le GT1 alimente la section de ligne compris entre Lagny et Villenoy, le GT2 alimente la section de ligne comprise entre Villenoy et La Ferté sous Jouarre. Le GT3 est prévu pour le secours.

- Remplacer les groupes de traction par des plus performants (puissance et impédance) et ajout d'un 3<sup>e</sup> GT en secours. La meilleure impédance permet d'améliorer la qualité de l'alimentation et de s'affranchir des tensions basses en bout de ligne (côté La Ferté sous Jouarre).
- La mise en V et l'ajout d'un GT nécessitent d'agrandir la surface au sol de la sous-station de Villenoy, ce qui paraît envisageable sans acquisition foncière (voir ci-dessous, partie en jaune = foncier SNCF Réseau)



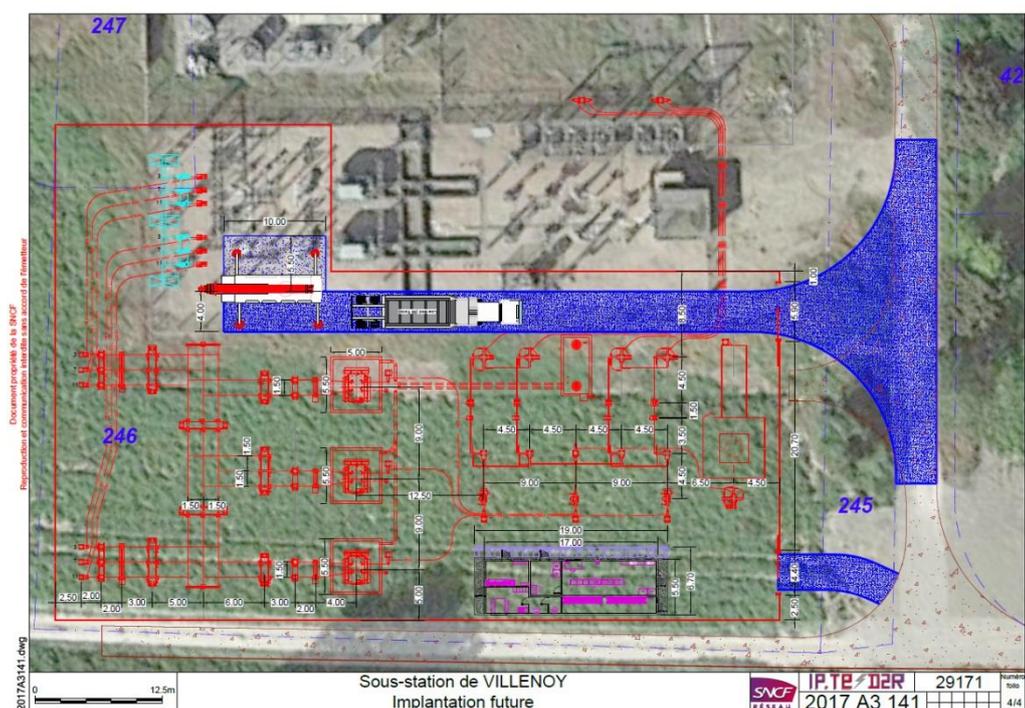
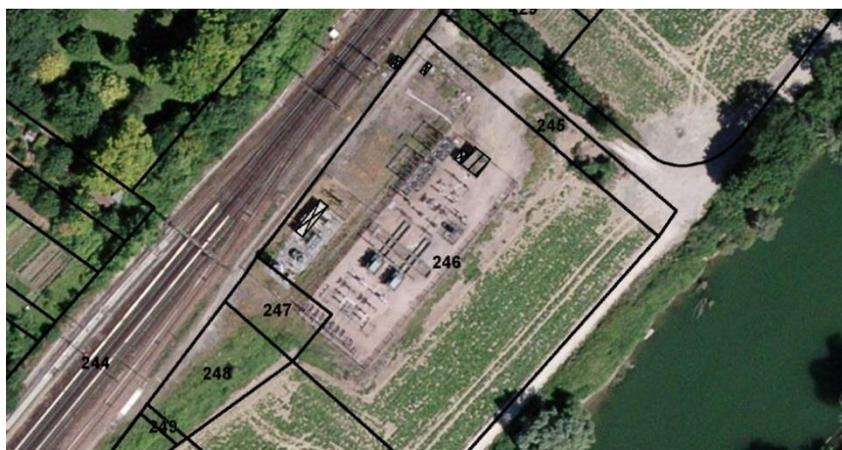
- Modifier l'alimentation RTE de la sous-station de Villenoy : la tension d'alimentation reste à 63kV, en revanche l'alimentation principale bascule sur le poste électrique de Villevaudé et non plus sur Chauconin. Villevaudé à plus de réserve de capacité côté RTE, ce qui permet, associé à la mise en V, de respecter le protocole au niveau du déséquilibre.



## 6 DESCRIPTION DE L'OPERATION

### 6.1 Synthèse de l'opération

Pour répondre aux principes de conception, la sous station est renouvelée dans sa totalité et installée sur les parcelles numérotées 247 et 246 propriétés de la SNCF. Le plan d'implantation N° 2017A3141 montre la situation future concernant la mise en œuvre des équipements HT.



Le détail des travaux envisagé se trouve dans le DI en pièce jointe.

### 6.2 Sectionnement de phase : 2 options

La solution proposée par IP TE présente deux solutions au niveau du sectionnement de phase :

- Solution 1 : sectionnement de phase « standard », dont l'étude de faisabilité reste à mener. Nous avons intégré une provision importante au cas ou cette section de phase serait à réaliser sur la portion à 4 voies (+ 1,3 M€)

- Solution 2 : section élémentaire commutable. C'est une solution innovante, en cours de développement par IP TE et qui devrait être installée sur CDG Express. Une phase de prototype avec homologation est envisagée à Ribécourt, avec installation fin 2018 et homologation mi 2019. Le principe de cette nouvelle technologie est une commutation automatique de phase, sans intervention du conducteur du train et sans phase neutre. Le principe est détaillé dans le DI ci-joint (page 24).

### **6.3 Procédures réglementaires**

Le projet nécessite de faire une demande d'étude d'impact au cas par cas au titre de la rubrique 32 de l'annexe à l'article R122-2 du code de l'environnement (« poste de transformation dont la tension est égale ou supérieure à 63kV à l'exclusion des opérations qui n'entraînent pas d'augmentation de la surface foncière des postes »).

Il n'y a pas d'acquisition foncière, donc pas d'enquête publique au titre de l'expropriation.

Le projet n'est a priori pas soumis à la procédure IOTA (loi sur l'eau, surface de parcelle de l'ordre de 0,2 ha).

### **6.4 Etudes d'exploitation**

Les études d'exploitation pour retendre les marches des trains de la ligne P de Meaux sont gérées par Transilien dans le cadre du projet P+ de refonte d'offre.

Attente de décision d'IDFM sur la possibilité de réaliser une étude de faisabilité sur le déplacement du terminus ligne P de Meaux à La Ferté sous Jouarre (pour 2 trains / 4 par HP). Si accord, ajout de 250 k€ (dont 100k€ pointage interne).

## **7 ANALYSE DES RISQUES**

Analyse de Risques :

- Risques ressources études et travaux pour tenir la date de mise en service de fin 2021
  - Projet déclaré prioritaire pour Paris Est
- Risque délai également pour les travaux RTE
  - La demande d'études RTE a été lancée à la validation du schéma de principe (avec financement CPER)
- Risque sur la solution innovante de sectionnement : risque délai, coûts et fiabilité
  - Deux solutions sont étudiées en parallèle durant la phase APO : solution innovante et standard. Une décision de go / no go sur la solution innovante sera prise durant la phase APO

## 8 ENVELOPPE FINANCIERE PREVISIONELLE (EFP)

Le coût de l'opération est estimé à 11 M€ aux conditions économiques de janvier 2017 :

CE Janvier 2014	Taux	Montant	DI	APO	REA
MBP		<b>7 300 000 €</b>		0 €	7 300 000 €
PR	20%	<b>1 460 000 €</b>		0 €	1 460 000 €
MOE	15%	<b>1 315 000 €</b>		526 000 €	789 000€
MOA dont CSPS	4%	<b>403 000 €</b>		161 000 €	242 000 €
Sous-total sous MOA Réseau		10 479 000 €		687 000€	9 791 000 €
Sous-total sous MOA RTE		500 000 €			500 000 €
Total Opération		<b>10 978 000 €</b>			10 291 000 €

Ce coût comprend les travaux RTE, le remplacement des transformateurs, la mise en V avec la section de séparation (travaux caténaies).

Une participation de SNCF Réseau est attendue pour la phase travaux au titre du renouvellement (la sous-station arrive à horizon de renouvellement).

## 9 DELAIS DE REALISATION

La durée prévisionnelle des phases est de :

- ↗ Phase APO : 9 mois de mai 2018 à février 2019;
- ↗ Phase REA (yc DCE) : 24 mois de juin 2019 à juillet 2021
- ↗ essais et mise en service : décembre 2021

**Séance du 11 juillet 2018**

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20180711-2018-282-DE  
Date de télétransmission : 12/07/2018  
Date de réception préfecture : 12/07/2018

**Délibération n° 2018/282**

## **SCHEMA DIRECTEUR DU RER B SUD**

### **AVANT-PROJET DE LA DEUXIEME PHASE DE FIABILISATION ET D'OPTIMISATION DU SITE DE MASSY- PALAISEAU ET CONVENTION DE FINANCEMENT ASSOCIEE**

### **CONVENTION DE FINANCEMENT DE LA DEUXIEME PHASE DE TRAVAUX DE CREATION D'UN ATELIER DE MAINTENANCE DES TRAINS A MITRY-CLAYE**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, notamment son article 20-1, introduit par l'ordonnance n°2014-690 du 26 juin 2014 relative à la participation de la Société du Grand Paris à certains projets du réseau des transports en Île-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 Contrat de plan Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** le Dossier de Schéma directeur du RER B au sud approuvé par décision du Conseil d'Administration du STIF n°2013/172 du 10 juillet 2013 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2017/143 du 22 mars 2017 relative à l'approbation de l'avant-projet de l'opération RER B de création d'un atelier de maintenance du RER B à Mitry ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2017/143 du 22 mars 2017 relative à l'approbation du schéma de principe de l'opération RER B de fiabilisation et d'optimisation du site de Massy-Palaiseau ;
- VU** le rapport n°2018/282 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 05 juillet 2018 ;

**CONSIDÉRANT** la nécessité de poursuivre la mise en œuvre du Schéma Directeur RER B Sud approuvé par le Conseil du STIF du 10 juillet 2013 ;

**CONSIDÉRANT** le caractère impératif de l'adaptation des infrastructures et installations du RER B dans des délais compatibles avec le calendrier d'arrivée des premiers trains de nouvelle génération sur la ligne B du RER validé par le Conseil du STIF du 13 juillet 2016 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve l'avant-projet de la deuxième phase de l'opération de fiabilisation et d'optimisation du site de Massy-Palaiseau sur le RER B, relative à la création d'un Poste de Redressement Atelier (PR A), pour un coût objectif de 10,4 M€ aux conditions économiques de janvier 2017 ;

**ARTICLE 2** : approuve la convention de financement relative aux études et travaux de la deuxième phase de l'opération de fiabilisation et d'optimisation du site de Massy-Palaiseau - création d'un Poste de Redressement Atelier (PR A) et des premiers éléments relatifs au Vérin en Fosse de Massy ;

**ARTICLE 3** : approuve la convention de financement au bénéfice de la RATP, relative à la deuxième phase de travaux de création d'un atelier de maintenance des trains à Mitry-Claye ;

**ARTICLE 4** : demande à SNCF et RATP, maîtres d'ouvrage des opérations de modernisation des sites de maintenance du RER B, de mettre en œuvre l'ensemble des moyens nécessaires à leur réalisation dans un calendrier permettant la livraison des futurs matériels MING du RER B d'ici à 2025 ;

**ARTICLE 5** : d'autoriser le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la délibération.

**ARTICLE 6** : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

La présidente du Conseil  
du Syndicat des Transports d'Île-de-France



Valérie PÉCRESSÉ



**Séance du 11 juillet 2018**

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20180711-2018-283-DE  
Date de télétransmission : 12/07/2018  
Date de réception préfecture : 12/07/2018

**Délibération n° 2018/283**

**CABLE A – TELEVAL**

**SCHEMA DE PRINCIPE  
DOSSIER D'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code de l'urbanisme et notamment les articles L300-2 et R300-1 anciennes dispositions devenus L.103-2 à L.103-6 ;
- 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 Schéma directeur de la Région Ile-de-France tel qu'approuvé par le décret no 2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** le Protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017, signé le 19 juillet 2013 ;
- VU** le Contrat de Plan Etat Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération du STIF n°2014/048 du 05 mars 2014 relative à la convention de financement des études du DOCP, concertation préalable, schéma de principe et enquête publique du projet de télécabine entre Créteil – Limeil-Brévannes – Valenton et Villeneuve-Saint-Georges ;
- VU** le Dossier d'Objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du projet Câble A – Téléval, approuvé par délibération du Conseil du STIF n°2016/256 du 13 juillet 2016 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2017/152 du 22 mars 2017 approuvant le bilan de la concertation préalable ;
- VU** le rapport n° 2018/283 et 284 ;
- VU** l'avis de la commission des Investissements du 5 juillet 2018 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve le Schéma de Principe relatif au projet Câble A – Téléval, avec un coût d'objectif de 132 M€ HT aux conditions économiques de mai 2018 pour les installations d'infrastructures, les cabines, les frais de maîtrise d'ouvrage, les halles de maintenances et de remisage et les acquisitions foncières ;

**ARTICLE 2 :** approuve le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique relatif au projet Câble A – Téléval ;

**ARTICLE 3 :** autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la délibération.

**ARTICLE 4 :** Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

La présidente du Conseil  
du Syndicat des Transports d'Île-de-France



Valérie PÉCRESSE



**Séance du 11 juillet 2018**

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20180711-2018-284-DE  
Date de télétransmission : 12/07/2018  
Date de réception préfecture : 12/07/2018

**Délibération n° 2018/284**

**CABLE A – TELEVAL**

**CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE AUX ETUDES D'AVP  
(MARCHE DE CONCEPTION-REALISATION), AUX LIBERATIONS  
D'EMPRISES ET OPERATIONS INDUITES**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code de l'urbanisme et notamment les articles L300-2 et R300-1 anciennes dispositions devenus L.103-2 à L.103-6 ;
- 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 Schéma directeur de la Région Ile-de-France tel qu'approuvé par le décret no 2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** le Protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017, signé le 19 juillet 2013 ;
- VU** le Contrat de Plan Etat Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération du STIF n°2014/048 du 05 mars 2014 relative à la convention de financement des études du DOCP, concertation préalable, schéma de principe et enquête publique du projet de télécabine entre Créteil – Limeil-Brevannes – Valenton et Villeneuve-Saint-Georges ;
- VU** le Dossier d'Objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du projet Câble A – Téléal, approuvé par délibération du Conseil du STIF n°2016/256 du 13 juillet 2016 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2017/152 du 22 mars 2017 approuvant le bilan de la concertation préalable ;
- VU** le rapport n° 2018/283 et 284 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 5 juillet 2018 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve la convention de financement relative aux études d'AVP (marché de conception-réalisation), aux libérations d'emprises et opérations induites, pour un montant de 10, 5 M€ HT courants. Le financement global de la convention se répartit comme suit :

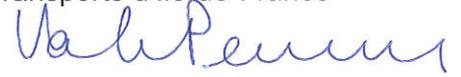
Etat : 2,205 M€ HT ;	(21%)
Région Ile-de-France : 5,145 M€ HT ;	(49%)
Département du Val-de-Marne : 3,15 M€ HT	(30 %)

**ARTICLE 2** : autorise le directeur général à signer ladite convention de financement ;

**ARTICLE 3** : autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la délibération.

**ARTICLE 4** : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

La présidente du Conseil  
du Syndicat des Transports d'Île-de-France



Valérie PÉCRESSE

**Séance du 11 juillet 2018**

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20180711-2018-285-DE  
Date de télétransmission : 13/07/2018  
Date de réception préfecture : 13/07/2018

**Délibération N° 2018/285**

## **PÔLE-GARE DE MELUN**

### **BILAN DE LA CONCERTATION**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** les articles L103-2 et R103-1 du code de l'urbanisme relatifs à la concertation préalable ;
- VU** le code de l'environnement (notamment les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants, L126-1 et suivants et R126-1 et suivants) ;
- VU** la loi 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;
- 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 SDRIF approuvé par la Région Ile de France lors de sa séance du 18 octobre 2013 et par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** le Plan de déplacement Urbain d'Ile de France approuvé par la Région Ile de France lors de sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le Plan Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD) voté par la Région Ile de France en sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le contrat de projets Etat Région 2015-2020 d'Ile-de-France voté par l'assemblée régionale le 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération n°2016-456 relative à l'approbation de la convention de financement des études du pôle de Melun n°2016-020, comprenant le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), la concertation préalable, le Schéma de Principe et l'enquête publique ;
- VU** la délibération n°2017/900 relative à l'approbation du DOCP et des modalités de la concertation du pôle de Melun ;
- VU** le rapport n°2018/285 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 5 juillet 2018 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve le bilan de la concertation qui s'est déroulée du 29 janvier au 2 mars 2018 ;

**ARTICLE 2** : décide de poursuivre la concertation continue et les études avec les partenaires du projet ; la poursuite des études intégrera un nombre incitatif de places de stationnements pour vélo, ainsi que les accès en vélos dans le cadre du pôle ;

**ARTICLE 3** : confirme la poursuite du projet en prenant en compte les enseignements de la concertation et notamment de :

- poursuivre les études sur la base du scénario B (souterrain) dans une optique de mise en accessibilité, de désaturation de la gare, ainsi que de développement des liaisons douces et d'amélioration du confort des usagers et habitants ;
- faciliter le fonctionnement des bus par la reconfiguration de la gare routière sud, par la création d'une nouvelle gare routière nord et de son aire de régulation sur les actuelles emprises SNCF, ainsi que par l'accueil du terminus du T Zen 2 ;
- développer, rendre accessibles et sécuriser les accès au pôle-gare, quel que soit le mode de rabattement, tout en permettant une bonne cohabitation des usages ;
- accompagner l'évolution du pôle et le développement des commerces et services pour contribuer, en lien avec les projets urbains à proximité, à l'émergence du cœur d'agglomération ;

**ARTICLE 4** : autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la présente délibération.

**ARTICLE 5** : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Île-de-France.

La présidente du Conseil  
du Syndicat des transports d'Île-de-France



Valérie PÉCRESSÉ

# AMÉNAGEMENT DU PÔLE-GARE DE MELUN



Concertation du 29 janvier au 2 mars 2018



# SYNTHÈSE DU BILAN DE LA CONCERTATION

# INTRODUCTION

## LE PROJET PRÉSENTÉ À LA CONCERTATION

Le pôle d'échanges multimodal de Melun se situe dans le département de la Seine-et-Marne, à proximité des communes de Dammarie-les-Lys et La Rochette, qui font partie, comme Melun, de la Communauté d'Agglomération Melun Val-de-Seine. Il s'agit d'un pôle structurant pour les transports du sud de l'Île-de-France. Il est desservi par le réseau ferré régional via le RER D et le Transilien R, ainsi que plus d'une vingtaine de lignes de bus et de cars départementaux. Avec 43 000 voyageurs par jour fréquentant la gare SNCF, le pôle de Melun fait partie des «grands pôles de correspondance» à l'échelle de la région, identifié comme «pôle de niveau 1» au Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) et au Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA).

Cette position va être renforcée dans les années à venir, notamment avec l'arrivée du T Zen 2 Melun - Sénart à horizon 2024, et avec le développement de deux projets urbains. À l'horizon 2030, il est prévu que le pôle-gare accueille 30 % de voyageurs supplémentaires.

Le projet de pôle porte sur tous les aménagements facilitant les correspondances. L'objectif du projet est d'offrir de bonnes conditions d'accès au pôle pour les différents modes de transport et de faciliter les correspondances intermodales. L'information des voyageurs, leur sécurité et leurs conditions d'attente sont également au cœur du projet.

### LES AMÉNAGEMENTS AUTOUR DE LA GARE



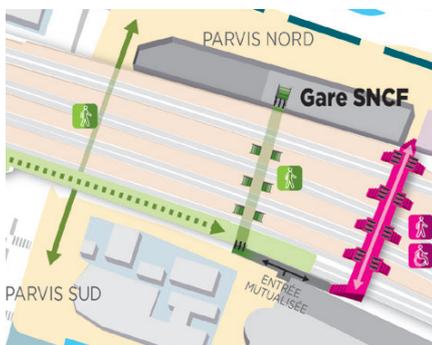
Les dysfonctionnements actuels du pôle de Melun et les perspectives de développement urbain ont conduit à proposer un réaménagement du pôle visant trois objectifs :

- ➔ conforter l'attractivité du pôle de Melun et l'intermodalité,
- ➔ améliorer la qualité de service pour tous les voyageurs,
- ➔ participer à la dynamique du quartier au cœur de l'agglomération.

Pour les aménagements dans la gare, trois scénarios de franchissement des espaces ferroviaires ont été proposés à la concertation :

- ➔ le scénario A, « passerelle est »,
- ➔ le scénario B « passage souterrain ouest »,
- ➔ le scénario C, « passages dissociés » (ou « mixte »).

Scénario A



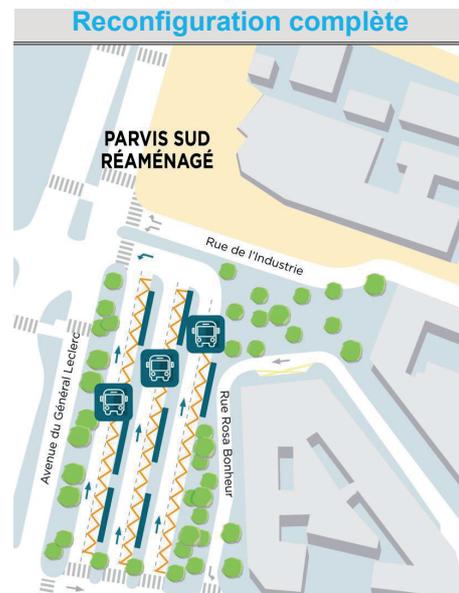
Scénario B



Scénario C



En parallèle, une option de reconfiguration de la gare routière sud a été proposée (valable pour l'ensemble des scénarios), incluant une relocalisation de la gare routière plus au sud et une modification de son fonctionnement pour permettre une régulation in situ et limiter la circulation des bus dans le quartier.



## LES PRÉCÉDENTES ÉTAPES

Île-de-France Mobilités a engagé les études nécessaires à l'élaboration du Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales. Ce dernier a été approuvé, avec les modalités de concertation, par le Conseil d'Île-de-France Mobilités le 13 décembre 2017.

## PARTIE 1 : DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

La concertation s'est déroulée du **29 janvier au 2 mars 2018** inclus. Afin d'informer et de consulter l'ensemble des publics concernés, plusieurs types de rencontres et différents outils d'information ont été mis en place.

Des **rencontres** ont été organisées pour permettre au plus grand nombre de participer à la concertation :

- ➔ une **rencontre avec les voyageurs** à la gare de Melun le 29 janvier 2018,
- ➔ une **réunion sur invitation** avec les acteurs du territoire (élus, acteurs socio-économiques, associations, opérateurs de transport), à Melun le 31 janvier 2018,
- ➔ un **atelier-balade** autour du pôle-gare de Melun et à La Rochette, sur inscription, le 10 février 2018,
- ➔ une **réunion publique** à Melun le 13 février 2018.

**L'information** sur la concertation et sur le projet a été assurée à travers plusieurs supports<sup>1</sup> :

- ➔ une plaquette d'information de 8 pages,
- ➔ un flyer,
- ➔ une affiche de la concertation,
- ➔ des panneaux d'exposition,
- ➔ un site Internet dédié ([www.aménagement-pole-melun.fr](http://www.aménagement-pole-melun.fr)),
- ➔ le compte Twitter et la page Facebook d'Île-de-France Mobilités,
- ➔ un communiqué presse.

Le public a pu **s'exprimer et donner son avis** grâce à différents outils mis à sa disposition :

- ➔ un **formulaire de dépôt d'avis** en ligne sur le site Internet dédié,
- ➔ des **coupons libre réponse (« coupons T »)**, volets détachables inclus dans la plaquette d'information, à envoyer par voie postale (sans frais) ou à déposer dans les urnes lors des rencontres de terrain,
- ➔ des **fiches avis** disponibles lors des rencontres de terrain.

La préparation de la concertation a fait l'objet de nombreux échanges entre Île-de-France Mobilités, les financeurs du projet (la Région Île-de-France, l'État, le Conseil départemental de Seine-et-Marne et la Communauté d'Agglomération Melun Val-de-Seine), les opérateurs de transports, les élus et les services techniques des communes de Melun, La Rochette et Dammarie-les-Lys. Ils ont été réunis au cours des réunions suivantes :

- ➔ un comité de pilotage avec les services techniques des collectivités le 6 octobre 2017,
- ➔ un comité de concertation organisé avec les partenaires le 8 novembre 2017,
- ➔ une commission de suivi avec les élus des collectivités le 23 novembre 2017.

---

<sup>1</sup> Documents disponibles en annexes

### 1.1.1. Tableau récapitulatif du nombre et du type d'avis écrits et oraux recueillis pendant la concertation

Modalités d'expression des avis recueillis	Avis exprimés
Coupons libre-réponse renvoyés par courrier	177
Avis déposés sur le site Internet	82
Prises de parole en réunion	43
Fiches avis	43
Contributions	6
<b>TOTAL</b>	<b>351</b>

## PARTIE 2 : SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION

Cette synthèse se fonde sur l'ensemble des avis recueillis durant la concertation. Ceux-ci sont regroupés par thématiques, hiérarchisées selon leur occurrence au sein des grandes parties. Des verbatim illustrent les thématiques. Non exhaustifs<sup>2</sup>, ils proviennent de cinq sources : coupons libre-réponse, prises de position lors des rencontres, fiches avis utilisées lors des rencontres, avis publiés sur le site Internet et contributions écrites.

Lorsque les verbatim ont été exprimés par des élus ou des représentants associatifs, le titre auquel il ou elle s'exprime est précisé. Les réponses de la maîtrise d'ouvrage et/ou de certains partenaires apparaissant respectivement en bleu et en noir dans les encadrés sont issues des rencontres des documents de la concertation et du document d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP).

## 1. UN PROJET DONT L'OPPORTUNITÉ EST CONFIRMÉE

### 1.1. Un projet attendu

De nombreux participants **partagent l'opportunité** du projet d'aménagement du pôle-gare de Melun, soulignant l'urgence de le **moderniser**, afin de **remédier aux dysfonctionnements actuels**, et d'accueillir dans de bonnes conditions le **développement des transports en commun**, notamment l'arrivée du T Zen 2. À plusieurs reprises est soulignée l'opportunité d'améliorer ainsi **l'attractivité de la ville**.

2 La totalité des avis est disponible en annexe du présent bilan.

## 1.2. Des objectifs partagés

Les participants **partagent les objectifs** identifiés par la maîtrise d'ouvrage, qui visent notamment à **conforter l'attractivité et l'intermodalité** du pôle-gare et à **améliorer la qualité de service**.

### 1.2.1. Rendre le pôle-gare dans son ensemble accessible aux personnes à mobilité réduite

La majorité des participants estime que la mise en accessibilité du pôle-gare pour les personnes à mobilité réduite est la **priorité du projet**. Ils soulignent que :

L'accessibilité doit s'appliquer à la totalité du cheminement.

L'accessibilité concerne les personnes en situation de handicap mais aussi les personnes âgées, les parents accompagnés d'enfants, les voyageurs portant des bagages, les cyclistes, etc.

**Île-de-France Mobilités** confirme que la mise en accessibilité de la gare est une obligation, qui s'applique depuis l'espace public jusqu'au train. L'objectif du projet est de rendre l'ensemble du cheminement accessible, ce qui signifie mettre aux normes les pentes et trottoirs, installer des ascenseurs connectés à la passerelle ou au passage souterrain pour remonter sur le quai. Les quais seront mis aux normes pour accueillir les différents trains desservant la gare de Melun dont le RER D Nouvelle Génération qui sera déployé à partir de 2021.

Les participants sont nombreux à souligner **le retard** de la gare de Melun dans ce domaine. Certains acteurs, essentiellement associatifs (APF 77, Mobilités Réduites), mettent en avant qu'il s'agit d'une **obligation légale** s'imposant au maître d'ouvrage.

**Île-de-France Mobilités** indique que la mise en accessibilité de la gare a été reportée dans l'attente de connaître les caractéristiques des futurs trains : il s'agit du « RER NG (Nouvelle Génération) » pour le RER D, et du « Régio2N » pour la ligne R et la branche Melun-Corbeil du RER D. L'inscription du pôle-gare de Melun au Contrat de Plan État-Région a permis d'envisager la mise en accessibilité à un horizon rapproché.

**SNCF Réseau** confirme que les études du Schéma Directeur d'Accessibilité étaient conditionnées aux choix politiques du matériel roulant desservant la ligne D. Sous l'égide d'Île de France Mobilités, un nouveau programme de mise en accessibilité des gares a été initié avec la Région et la SNCF. La gare de Melun est inscrite dans cette nouvelle convention francilienne dont les travaux vont s'échelonner jusqu'en 2024.

Un nombre important de participants demande des **précisions concernant les aménagements envisagés** pour la mise en accessibilité, et estime que **l'information dans les documents de la concertation sur les accès pour les personnes à mobilité réduite** pourrait être améliorée.

Les participants se sont en grande majorité exprimés en faveur de **l'installation d'escaliers mécaniques** au sein du pôle-gare, **qu'ils estiment préférables aux ascenseurs**, jugés inadaptés à la forte fréquentation du pôle-gare, et susceptibles de tomber d'avantage en panne. Si des ascenseurs sont néanmoins réalisés, ils devront être dimensionnés à l'échelle de la fréquentation.

**Île-de-France Mobilités** indique que dans l'ensemble des scénarios, les franchissements des espaces ferroviaires sont équipés d'ascenseurs, dimensionnés pour permettre à un fauteuil roulant de se retourner. En complément des ascenseurs, des escaliers mécaniques sont prévus sur le scénario A « passerelle est ». Dans les scénarios souterrains, la présence d'escaliers mécaniques n'est pas assurée (insertion compliquée au vu de l'étroitesse des quais) mais sera étudiée lors des étapes ultérieures. Les contrats liant Île-de-France Mobilités, la SNCF et la RATP obligent à remettre les ascenseurs en état, sous peine de pénalités.

**SNCF Réseau** SNCF Réseau indique que, dès que le bilan de la concertation sera approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités, SNCF Réseau initiera les études de faisabilité pour la création du scénario de franchissement (passage souterrain ou passerelle) accessible aux personnes à mobilité réduite. Le programme d'aménagement prévoit a minima un ascenseur par quai pour les utilisateurs de fauteuil roulant et différents escaliers fixes. Les escaliers mécaniques seront étudiés en fonction des simulations de flux de voyageurs et de leur possible insertion physique dans les quais.

### 1.2.2. Réorganiser les gares routières pour remédier à leurs dysfonctionnements et à leur dangerosité pour les piétons

#### PACIFIER LES CIRCULATIONS AU NORD DE LA GARE

Les participants évoquent la **dangerosité des circulations sur le parvis nord**, où cohabitent actuellement bus, voitures et piétons, ce qui est jugé dangereux, surtout pour ces derniers. Pour cette raison, les participants **saluent le projet de déplacer la gare routière nord et de rendre le parvis piétonnier**, et estiment nécessaire que le projet permette de sécuriser les correspondances entre les bus situés avenue Thiers - sur laquelle circulent également des poids-lourds - et la gare ferroviaire.

Dans le but de sécuriser les traversées, plusieurs participants ont proposé **des alternatives au projet d'Île-de-France Mobilités**, pour éviter aux piétons de traverser l'avenue Thiers :

- ➔ déplacer les arrêts de bus, soit dans la gare, soit rue de Ponthierry,
- ➔ créer une sortie depuis les voies, donnant sur le côté ouest de l'avenue Thiers,
- ➔ ponctuellement, modifier le circuit des bus.

**Île-de-France Mobilités** confirme que la dangerosité de la traversée de l'avenue Thiers est identifiée par le maître d'ouvrage. Des études sont en cours pour étudier l'organisation et l'optimisation des carrefours, et notamment l'amélioration et la sécurisation des traversées piétonnières. La création d'un passage routier supplémentaire sous les voies ferrées nécessiterait un financement beaucoup plus important. La priorité du pôle-gare est d'accompagner l'augmentation du nombre d'usagers des transports en commun ou des mobilités douces.

Des acteurs font part de leurs craintes quant au juste dimensionnement des gares routières.

**Île-de-France Mobilités** indique que, selon l'exploitant du réseau Mèlibus, la croissance du trafic de bus est estimée à 10% par an, ce qui rend nécessaire d'agrandir les gares routières. Des discussions sont en cours avec SNCF Réseau pour explorer les conditions de libération et de cession d'une partie de son foncier peu ou non utilisé afin de permettre aux bus articulés de réaliser leur demi-tour. Le site étant très contraint, cet empiètement semble à ce stade la solution la plus opportune.

**SNCF Réseau** indique que des discussions sont en cours pour étudier l'intégration de l'aire de retournement de bus dans la cour. SNCF Réseau fera ses meilleurs efforts pour contribuer à une solution permettant d'assurer le bon fonctionnement du pôle.

### RECONFIGURER LA GARE ROUTIÈRE SUD

Les participants s'exprimant sur la gare routière sud sont en **majorité favorables au scénario de reconfiguration totale**, qui permettrait d'éviter les conflits d'usages. Néanmoins, plusieurs participants ont fait part de leurs craintes de voir disparaître le marché du dimanche matin et de l'espace vert.

**Île-de-France Mobilités** indique que conserver en l'état la gare routière sud entraînera l'engorgement de la rue de l'Industrie, ce qui n'est pas souhaitable pour la commune de la Rochette et ses habitants, tandis que la reconfiguration permettrait de proposer une qualité de service équivalente à celle de la gare routière nord.

**Île-de-France Mobilités** indique que les maîtres d'ouvrage savent aujourd'hui réaliser des gares routières moins minérales et plus végétalisées. En cas de reconfiguration complète de la gare routière sud, l'alignement d'arbres existant sera maintenu.

### LES CRAINTES DE NUISANCES CONCERNANT LA GARE ROUTIÈRE NORD

Quelques participants riverains de la future gare routière font part de craintes concernant des **nuisances sonores et de pollution** qui seraient associées à ce nouvel emplacement.

**Île-de-France Mobilités** indique que le parc de bus va évoluer à horizon 2020, pour accueillir des bus (standards et articulés), moins bruyants et roulant au gaz naturel de ville. Ce gaz n'émet pas de particules fines. Île-de-France Mobilités rappelle que réglementation impose aux conducteurs de couper leur moteur lorsque le véhicule reste à l'arrêt au-delà de 5 min et qu'un bus permet, en moyenne, d'éviter l'émission CO<sub>2</sub> de 30 véhicules particuliers.

### 1.2.3. Favoriser l'usage du vélo

De nombreux participants souhaitent voir favorisé l'usage du vélo, par le **développement de liaisons cyclables**, la mise en place **d'espaces de stationnement sécurisés** et d'aménagements facilitant **l'accès des vélos aux trains**.

**Île-de-France mobilités** confirme que le projet prévoit une offre de stationnement vélo adaptée aux besoins des cyclistes (arceaux, abris, Véligo - service d'espaces en libre accès ou sécurisés pour garer son vélo, accessibles avec une carte Navigo).

**Île-de-France Mobilités** précise qu'une signalétique commune à l'ensemble du pôle sera déployée sur l'ensemble du périmètre d'aménagement. Ce travail d'uniformisation sera effectué en conformité avec la charte signalétique d'Île-de-France Mobilités.

**SNCF Mobilités** indique que les ascenseurs, qui seront créés pour accéder à chaque quai, répondront aux normes s'appliquant aux cheminements des utilisateurs de fauteuil roulant, qui prévoient notamment que les ascenseurs fassent 2 mètres carrés de large. SNCF Mobilités précise que les vélos sont autorisés dans le train uniquement aux heures creuses.

### 1.2.4. Adapter l'offre de stationnement aux besoins

Plusieurs participants regrettent le **manque de places de stationnement** autour du pôle-gare. **L'extension du parc de stationnement régional prévue par le projet est globalement saluée**. Ponctuellement est regrettée la réservation de ce parking aux usagers des transports en commun.

Des participants estiment en revanche que **l'extension** aura pour conséquence **d'intensifier le trafic automobile**, et, ce faisant, la pollution. Ces participants préféreraient la création de **parkings-relais en entrée de ville**, reliés au pôle-gare par des navettes.

L'association Melun Val-de-Seine Nature Environnement propose **une alternative à l'extension du parc de stationnement régional**, consistant à réaliser des parkings en utilisant la pente du talus.

**Île-de-France Mobilités** indique que les études évaluent le besoin en stationnement à 350 places supplémentaires pour les voyageurs arrivant à la gare. L'offre de stationnement globale du secteur doit répondre à la fois à la demande des usagers venant en voiture pour prendre le train et à ceux travaillant localement. Le fonctionnement du parking sera précisé dans les études ultérieures. Il s'agira de définir si le parking sera labélisé en parc relais en totalité (et donc réservé aux usagers des transports et permettant de restituer les places en voirie pour les besoins locaux), ou bien si une partie de ce parking restera accessible aux autres automobilistes.

Certains participants regrettent que le projet ne prévoie pas de **parc de stationnement au nord** de la gare.

À plusieurs reprises, les participants ont demandé qu'une attention particulière soit portée aux **emplacements de dépose-minute**. Certains estiment qu'ils sont mal positionnés dans le projet présenté.

**Île-de-France Mobilités** indique que l'emplacement des dépose-minute sera pensé pour répondre aux besoins lors des phases d'études ultérieures en tenant compte de la cohabitation avec les autres usages.

### 1.2.5. Améliorer les services en gare

Les participants estiment que **la gare de Melun n'est pas confortable**. Outre son aspect **insécurisant**, ils regrettent **l'absence de rampes pour les valises, de sièges** pour attendre son train, ou encore de **toilettes**. Ils demandent que ces installations soient envisagées dès à présent.

Les participants demandent **l'amélioration des services liés aux transports** (vente de billets, bornes de voitures électriques, taxis).

Est également soulignée la **nécessité d'améliorer la signalétique dans la gare**, notamment pour faciliter les correspondances avec les bus.

**Île-de-France Mobilités** considère qu'un travail sur la signalisation pourrait apporter une amélioration non négligeable à la perception générale de l'ensemble de l'offre de transports du pôle. Une signalétique commune à l'ensemble du pôle sera déployée sur l'ensemble du périmètre d'aménagement. Ce travail d'uniformisation sera effectué en conformité avec la charte signalétique d'Île-de-France Mobilités.

## 2. LES SCÉNARIOS DE FRANCHISSEMENT DES VOIES FERRÉES

La **grande majorité des avis** émis portent sur les trois scénarios de franchissement des voies ferrées qui leur ont été soumis. Les participants assignent deux objectifs principaux au futur franchissement :

- ➔ **faciliter l'accessibilité de tous,**
- ➔ **être sécurisé.**

La plupart des participants s'étant exprimés sur l'un des scénarios estiment que **le scénario B « passage souterrain » répond le mieux aux objectifs d'accessibilité et de sécurité.**

### 2.1. Le scénario B « passage souterrain » répondrait mieux à l'objectif d'accessibilité et de sécurité

La **majorité des participants se positionnent en faveur du scénario B « passage souterrain ouest »**, pour quatre raisons principales : il répondrait mieux à **l'objectif d'accessibilité**, il serait plus **sécurisant**, permettrait une **meilleure répartition des flux**, et son **entretien serait moins coûteux** que celui de la passerelle.

**SNCF Mobilités** indique par ailleurs que la création d'un lien ville-ville pour les piétons dans le nouveau souterrain, permettant en parallèle la création d'une traversée nord-sud pour les cycles, complexifie la conception et la réalisation du nouvel ouvrage au vu des contraintes du site. SNCF Mobilités insiste sur l'importance d'assurer le bon fonctionnement de la gare, notamment en dimensionnant correctement les nouveaux volumes de ce souterrain, de manière à pouvoir absorber à terme les flux de voyageurs en forte croissance, et en facilitant la fluidité des échanges (dont les correspondances). De plus, une attention particulière devra être apportée au traitement du débouché nord du passage souterrain, qui devra permettre d'assurer un cheminement confortable, accessible aux personnes à mobilité réduite, jusqu'aux fonctions présentes dans la gare actuelle (guichet, services...) et garantir une intermodalité satisfaisante avec les éléments du futur pôle (gare routière, T Zen).

Les inquiétudes ponctuellement formulées portent sur **le sentiment d'insécurité et la propreté**.

**SNCF Mobilités** indique que les souterrains réalisés aujourd'hui sont sécurisés et disposent de caméras de vidéo-surveillance.

## 2.2. Le scénario A «passerelle est» serait moins onéreux mais risquerait de ne pas être emprunté

Trois principaux arguments sont mis en avant par les participants favorables au scénario A «passerelle est»: son **moindre coût initial, son positionnement** (meilleur lien entre les villes et positionnement plus pratique pour accéder aux quais depuis la gare routière nord) et le **cheminement à l'air libre** qu'elle propose.

En revanche, de nombreux avis critiquent son **accessibilité limitée** à cause du **dénivelé**, qui fait craindre une **faible fréquentation**. D'autres inconvénients sont soulignés, comme son **manque de sécurité et de confort, sa localisation jugée trop excentrée** par rapport aux quais, le manque de fluidité d'une entrée mutualisée, et, ponctuellement, son manque **d'esthétique**.

**Île-de-France Mobilités** indique que les passerelles seraient pourvues d'une protection contre les intempéries.

## 2.3. Le scénario C «passages dissociés» est moins abordé par les participants

Le scénario C «passages dissociés» est celui ayant recueilli le moins d'avis. Ceux-ci insistent sur le « compromis » que représente cette option, car la présence de deux types de franchissement permettrait de **filtrer les flux** et d'éviter la **saturation des espaces**.

En revanche, certains participants soulignent la **complexité des trajectoires** en cas de franchissements aux fonctions distinctes, et estiment que **la passerelle ne sera pas utilisée**.

## 2.4. Les alternatives proposées

Quelques participants ont proposé des alternatives aux scénarios proposés par la maîtrise d'ouvrage :

- ➔ **Aménager et mettre en accessibilité le souterrain existant d'accès aux quais**, ce qui permettrait selon ces participants de répondre à l'objectif de mise en accessibilité, à moindre coût.

**Île-de-France Mobilités** précise qu'il est techniquement impossible de rendre accessible ou d'agrandir le souterrain existant sans le fermer et donc interrompre l'exploitation de la gare. Il est donc obligatoire de créer un nouveau franchissement pour permettre l'accès des personnes à mobilité réduite.

**Quelques participants demandent un scénario C «passages dissociés» sans la passerelle**, car ils l'estiment inutile.

Des participants, dont des représentants d'associations, demandent que **la passerelle soit déplacée, ou qu'une nouvelle passerelle soit créée plus à l'ouest** du pôle-gare afin d'éviter les traversées dangereuses sur l'avenue Thiers et d'intégrer la liaison douce vers le Clos Saint-Louis

**Île-de-France Mobilités** indique que la localisation de la passerelle du scénario A s'explique par la topographie, caractérisée par de forts dénivelés. Une passerelle au niveau de la rue de Ponthierry ne permettrait pas de rendre le pôle-gare accessible : le décalage des franchissements ne permettrait pas d'accéder à la fois aux quais et aux gares routières.

## 3. L'INSERTION DU PÔLE-GARE DANS LE TERRITOIRE

De nombreuses questions et préoccupations ont été exprimées dans les avis et lors des rencontres sur des sujets ne touchant pas directement à l'aménagement du pôle-gare mais présentant un **lien fort avec le projet**.

### 3.1. Des craintes relatives à la circulation routière

#### 3.1.1. Des craintes de voir s'accroître la saturation de la circulation

Des participants font part de leurs craintes concernant **l'état de la circulation dans le quartier de la gare**, jugée déjà saturée, à l'horizon de la mise en service du projet.

C'est principalement l'arrivée du T Zen 2 et les modifications du plan de circulation qu'il entraîne qui les inquiètent.

**Île-de-France Mobilités** confirme que la problématique liée à la circulation est identifiée, notamment *via* le projet T Zen 2. Des études spécifiques sont menées sur les carrefours, en collaboration avec le Département de Seine-et-Marne, afin de permettre l'intégration du T Zen 2 et des bus dans le plan de circulation. Île-de-France Mobilités rappelle que le projet d'aménagement du pôle-gare de Melun ne porte pas sur la circulation automobile, mais a pour objectif d'améliorer la situation des usagers des transports en commun.

### 3.1.2. Le contournement de Melun présenté comme une alternative, et jugé parfois prioritaire sur le projet d'aménagement du pôle-gare

De nombreux participants estiment que les projets de **contournement de Melun et de ponts sur la Seine**, envisagés depuis de nombreuses années, sont **indispensables** pour résoudre les difficultés liées à la saturation de la circulation, et également au **passage de poids-lourds**.

Plusieurs participants estiment que **le projet du pôle-gare n'est pas prioritaire**, qu'il est plus urgent de **réaliser le contournement de Melun** et les ponts de franchissement.

À plusieurs reprises, des participants estiment que le projet d'aménagement du pôle-gare, le contournement de Melun et le projet de T Zen sont des **projets complémentaires**.

**Île-de-France Mobilités** indique que le projet d'aménagement du pôle-gare de Melun n'a pas vocation à résoudre le problème général de la circulation au sein de l'agglomération, mais qu'il doit répondre à l'obligation légale de rendre le pôle-gare de Melun accessible aux personnes à mobilité réduite, ce qui ne peut attendre la réalisation du contournement ou d'un pont.

## 3.2. Des demandes d'amélioration de l'environnement du pôle-gare

### 3.2.1. Remédier au sentiment d'insécurité dans la gare et ses alentours

La question de la sécurité a été abordée à de nombreuses reprises par les participants, qui décrivent un **pôle anxigène**, regrettant la présence de populations marginales au comportement inquiétant (drogue, alcool). Le **passage souterrain piéton et le parvis sud** sont évoqués à plusieurs reprises comme étant anxigènes. Les participants demandent que le projet d'aménagement soit l'occasion de **remédier à cette situation**.

Dans les avis exprimés sur les scénarios de franchissement, la **nécessité de proposer un franchissement sécurisé est un critère discriminant** pour les participants.

**Île-de-France Mobilités** estime que le souterrain serait plus fréquenté que la passerelle et qu'en ce sens il représente un franchissement plus rassurant.

**SNCF Mobilités** souligne que les souterrains réalisés aujourd'hui sont sécurisés et disposent de caméras de vidéo-surveillance.

### 3.2.2. Dynamiser les commerces

L'une des **qualités principales** de la gare de Melun identifiée par les participants est le fait qu'elle dispose de commerces. Néanmoins, des participants regrettent le **manque de commerces autour de la gare**, et souhaitent que le projet permette de répondre à ce besoin.

**Île-de-France Mobilités** estime que, par comparaison avec d'autres gares franciliennes, les commerces autour du pôle-gare de Melun sont nombreux et dynamiques. Île-de-France Mobilités souhaite que ces commerces continuent d'offrir leurs services aux usagers.

### 3.2.3. Améliorer les abords

Plusieurs participants estiment que les environs du pôle-gare ne sont **pas accueillants**. Certains souhaitent que le projet d'aménagement du pôle-gare de Melun soit l'occasion **d'améliorer ses abords**, notamment avec **des espaces verts**.

## 3.3. Des questions sur le périmètre du projet

À plusieurs reprises, les participants se sont interrogés sur le **périmètre du projet**, estimant que les accès au pôle-gare devraient être étudiés en englobant l'avenue Thiers, ou plus à l'ouest.

**Île-de-France Mobilités** indique ne pas être favorable à la création d'un accès nord-ouest, qui entraînerait des contraintes fortes pour l'exploitation de la gare dans son ensemble, précisant que la priorité est donnée à l'amélioration des accès nord et sud.

## 4. LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

### 4.1. Une demande d'optimisation du planning de mise en œuvre

À plusieurs reprises, les participants font part de leur désir de voir l'aménagement du pôle-gare, et surtout sa mise en accessibilité, **être rapidement mis en œuvre**. Ils s'étonnent de la **longueur des délais**, et la regrettent.

**Île-de-France Mobilités** rappelle qu'une fois le scénario choisi et les études de schéma de principe réalisées, un nouveau temps de concertation sera ouvert fin 2019/début 2020 dans le cadre de l'enquête publique, à l'issue de laquelle le préfet pourra confirmer l'utilité publique du projet. Le pôle-gare est constitué d'un ensemble de projets articulés, qui débiteront pour certains en 2020-2021. Le souterrain pourrait être mis en service en 2024-2025.

**SNCF Réseau** indique que l'objectif de mise en accessibilité est fixé à 2024. Les études du Schéma Directeur d'accessibilité (SDA) seront menées en lien étroit avec les études d'Île de France Mobilités et les collectivités. Dès à présent, SNCF Réseau attire la vigilance de tous les acteurs afin qu'Île-de-France Mobilités assure une fine coordination des travaux sur l'ensemble du périmètre du pôle (franchissement, T Zen, gare routière, parvis, etc.).

## 4.2. Une demande d'amélioration de l'offre de transport en commun actuelle

De nombreux participants font part de leur **insatisfaction** concernant l'offre actuelle de transports en commun (trains et bus). Ils sont plusieurs à s'inquiéter du chiffre de 30% d'augmentation d'ici 2030, estimant le réseau déjà saturé actuellement. Aussi demandent-ils une augmentation de l'offre de trains et de leur fréquence.

## 4.3. Des questions sur le temps des travaux

Les participants interpellent la maîtrise d'ouvrage sur la période des travaux, notamment son **calendrier**, et font part de craintes concernant des **nuisances pour les commerces**.

**Île-de-France Mobilités** confirme que les travaux seront complexes, notamment pour les scénarios prévoyant la construction d'un souterrain, et engendreront des gênes pour les usagers et les riverains. La maîtrise d'ouvrage s'efforcera de maintenir l'ensemble des cheminements grâce à un phasage du chantier. Île-de-France Mobilités indique qu'il est envisageable de mettre en place une commission de règlement à l'amiable, indépendante du maître d'ouvrage, qui instruirait des dossiers des commerçants s'estimant lésés par les travaux.

**SNCF Réseau** confirme la faisabilité technique du scénario souterrain. La largeur du souterrain, si ce scénario est choisi, sera déterminée avec les études de flux voyageurs. SNCF Réseau considère qu'un franchissement de 6 mètres de large impliquerait a minima deux ans de travaux. Les accès déboucheraient au nord sur la rue Barchou et au sud sur la rue Séjourné. Pour faciliter les travaux, les installations de chantier seraient implantées devant ces deux émergences. Dès que le bilan de la concertation sera approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités, SNCF Réseau initiera les études de faisabilité pour la création du scénario de franchissement (passage souterrain ou passerelle) accessible aux personnes à mobilité réduite.

## 4.4. Une demande de maîtriser des coûts

Quelques participants interrogent la maîtrise d'ouvrage sur les coûts et le financement du projet, et l'alertent sur la nécessité de **maîtriser les coûts du projet**. Cette préoccupation est mise en avant comme **argument dans le choix des scénarios de franchissement**.

**Île-de-France Mobilités** indique que le schéma de principe précisera les coûts et les modalités de financement, et que le chiffrage du projet sera réalisé lors des études d'avant-projet, permettant d'évaluer le coût à plus ou moins 5%. Chaque volet du projet (accessibilité, franchissements, etc.) dispose d'une clé de financement qui lui est propre.

## 4.5. La concertation

À plusieurs reprises, des remarques ont été formulées sur le **périmètre du projet** et donc de la concertation. C'est surtout le lien entre le projet d'aménagement du pôle-gare et le projet urbain qui a été interrogé, des participants souhaitant avoir **confirmation qu'un temps de concertation** serait organisé, le moment venu, sur le projet urbain du Quartier Centre gare, regrettant que la concertation portée par Île-de-France Mobilités ne puisse apporter de réponses aux questions à ce sujet.

**Île-de-France Mobilités** rappelle que le projet urbain du Quartier Centre gare est porté par la Communauté d'agglomération Melun Val-de-Seine, et qu'Île-de-France Mobilités s'occupe uniquement de l'espace de la gare routière nord, en collaboration avec l'Agglomération. Île-de-France Mobilités ne dispose pas d'informations sur le reste du périmètre. La décision d'organiser un temps de concertation propre au projet urbain relève de la Communauté d'Agglomération. Île-de-France Mobilités travaille en partenariat avec les différentes collectivités responsables des espaces publics. L'aménagement des espaces publics en vue d'accueillir les projets de transport sera pris en charge dans le cadre du T Zen 2 et du pôle gare.

**Louis VOGEL, président de la communauté d'agglomération Melun Val-de-Seine et maire de Melun**, estime que le projet de pôle-gare est une opportunité pour transformer le quartier. Il indique que les négociations avec SNCF Réseau sont en cours au sujet des terrains nécessaires à la réalisation du projet du Quartier Centre gare.

Des participants font part de leur **désir de voir la concertation continuer** au-delà de cette concertation préalable, et d'être associés à l'évolution du projet.»

## PARTIE 3 : LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

### Il ressort de la concertation :

- ➔ Une forte attente vis-à-vis de ce projet dont l'adhésion a été démontrée au regard des besoins de mise en accessibilité et de désaturation de la gare ;
- ➔ Une convergence des avis en faveur du scénario B de franchissement des voies et d'accès aux quais compte tenu de ses caractéristiques en termes d'accessibilité et d'insertion urbaine, accompagnée d'une demande de sécurisation de ce nouveau franchissement et plus globalement du pôle ;
- ➔ Une exigence forte de mise en conformité du pôle au regard de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, qui doit être garantie de l'espace public jusqu'au train ;
- ➔ Une demande récurrente de développer les modes de déplacement doux et les aménagements nécessaires pour accéder au pôle en toute sécurité ;
- ➔ Une nécessité de créer un véritable parvis donnant toute sa place au piéton et permettant l'accueil du T Zen 2 ainsi que la création à l'est d'une gare routière nord confortable répondant aux besoins actuels et futurs du réseau bus ;
- ➔ Un large accord sur la nécessité de reconfigurer totalement la gare routière sud, tout en veillant à l'amélioration de la qualité paysagère et en réfléchissant aux conditions de maintien du marché ;
- ➔ Une attente sur la création d'une offre de stationnement adaptée, pour les besoins en rabattement vers les transports et la dépose-minute, tout en prenant en compte les besoins de stationnement local ;
- ➔ Une préoccupation globale quant aux circulations routières à l'échelle de l'agglomération, qui bien que dépassant la compétence d'Île-de-France Mobilités, devra servir de cadre aux choix d'aménagement du pôle ;
- ➔ Un souhait de veiller à la bonne insertion urbaine du pôle, en lien avec l'urbanisation actuelle et future (traitement qualitatif et limitation des nuisances) ;
- ➔ Un souhait de développer les services et commerces dans et à proximité du pôle ;
- ➔ Des attentes relatives à l'optimisation du planning de mise en œuvre du pôle ;
- ➔ Une demande de poursuivre les échanges lors des phases d'études ultérieures du projet.

**Le Conseil d'Île-de-France Mobilités, après examen du bilan de la concertation, délibérera sur les suites à donner au projet.**