

Date de parution : Jeudi 17 Juin 2010

RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS DU STIF

TOME 1



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

**N°71- mai 2010
et Conseil du 2 Juin 2010**

INFORMATIONS

Sont publiées au recueil des actes administratifs du STIF :

- les délibérations du conseil du Syndicat ;
- les décisions du directeur général ou des directeurs, prises par délégation.

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

SOMMAIRE

	Pages	
<u>Délibérations de conseil</u>		
<u>Affaires budgétaires et comptables</u>		
Délibération du conseil n°2010-0291 du 02/06/2010 – Compte financier du STIF.....	9	Tome 1
Délibération du conseil n°2010-0292 du 02/06/2010 – Affectation du résultat 2009.....	83	
<u>Tarifification</u>		
Délibération du conseil n°2010-0293 du 02/06/2010 – Hausse des tarifs pour 2010.....	84	
<u>Contrats, conventions financières</u>		
Délibération du conseil n°2010-0294 du 02/06/2010 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d’exploitation de type 2 / Convention partenariale – Réseau SITUS.....	85	
Délibération du conseil n°2010-0295 du 02/06/2010 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d’exploitation de type 2 / Convention partenariale – Réseau Bus en Seine.....	212	
Délibération du conseil n°2010-0296 du 02/06/2010 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d’exploitation de type 2 / Convention partenariale – Réseau Les Ulis – Massy – Saclay.....	336	
Délibération du conseil n°2010-0297 du 02/06/2010 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d’exploitation de type 2 / Convention partenariale – Réseau Valmy.....	501	Tome 2
Délibération du conseil n°2010-0298 du 02/06/2010 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d’exploitation de type 2 / Convention partenariale – Réseau APOLO 7	602	
Délibération du conseil n°2010-0299 du 02/06/2010 – Avenant n°4 au contrat de type 1 conclu entre le STIF et les entreprises privées de transport		

régulier de voyageurs en Ile-de-France..... 728

Qualité de service

Délibération du conseil n°2010-0300 du 02/06/2010 – Sécurité des réseaux Optile..... 734

Délibération du conseil n° 2010-0301 du 02/06/2010 – Avenant n°3 au contrat STIF-TRA..... 736

Délibération du conseil n°2010-0302 du 02/06/2010 – Avenants n°2 aux contrats de type 2 pour l’exploitation des réseaux de Goussainville et SEAPFA entre le STIF et les CIF..... 739

Délibération du conseil n°2010-0303 du 02/06/2010 – Mise en œuvre du schéma directeur des parcs relais – Création du parc relais du Nautilus sous maîtrise d’ouvrage de la communauté d’agglomération de Cergy-Pontoise – Pôle de Cergy le Haut..... 744

Marchés

Délibération du conseil n°2010-0304 du 02/06/2010 – Marché n°2010-03 – Conception et mise en place d’un nouveau logiciel de gestion des transports scolaires..... 761

Délibération du conseil n°2010-0305 du 02/06/2010 – Marché n°2010-19 – Etudes relatives au prolongement de la ligne 14 pour désaturer la ligne 13 en vue d’élaborer le schéma de principe et le dossier d’enquête publique..... 762

Délibération du conseil n°2010-0306 du 02/06/2010 – Marché n° 2010-01 – Location et maintenance d’équipements multifonction d’impression, de reproduction, de numérisation et de télécopie..... 763

Délibération du conseil n°2010-0307 du 02/06/2010 – Modification des règles de passation des marchés en procédure adaptée..... 764

Divers

Délibération du conseil n°2010-0308 du 02/06/2010 – Exploitation du parc relais de Nogent sur Marne – Prolongation d’une durée d’un an de la convention de délégation de service public..... 766

Délibération du conseil n°2010-0309 du 02/06/2010 – Incidences de l’arrêté du 18 mai 2009 modifiant l’arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commune de personnes..... 767

Décisions de la directrice générale

Offre de transport

Décision de la directrice générale n°2010-0286 du 10/05/2010 portant sur la régularisation de la situation de la ligne n°067-067-057 "Esbly (Gare) - Chessy (RER)" exploitée par l'entreprise " MARNE ET MORIN"..... 768

Décision de la directrice générale n°2010-0287 du 10/05/2010 portant sur la régularisation de la situation de la ligne n°067-067-035 "Pierrelevée (Place

Saint Claude) - Ferté Sous Jouarre (Gare Sncf)" exploitée par l'entreprise "MARNE ET MORIN".....	769
Décision de la directrice générale n°2010-0288 du 10/05/2010 portant sur la régularisation de la situation de la ligne n°067-167-002 "Meaux (Gare Routière) – Meaux (Gare Routière)" exploitée par l'entreprise "MARNE ET MORIN".....	770
Décision de la directrice générale n° 2010-0289 du 10/05/2010 portant sur la régularisation de la situation de la ligne n°067-167-008 "Meaux (Gare Routière) - Meaux (Gare Routière)" exploitée par l'entreprise "MARNE ET MORIN".....	771
Décision de la directrice générale n°2010-0324 du 26/05/2010 portant sur la régularisation de la situation de la ligne n°067-067-007 "Montry/Saint-Germain (RN 34) - Esbly (Gare/Collège Louis-Braille)" exploitée par l'entreprise "TRANSPORTS MARNE-ET-MORIN".....	772
Décision de la directrice générale n°2010-0325 du 26/05/2010 portant sur la régularisation de la situation de la ligne n°067-067-002 "Germiny l'Evêque (Résidence de la Marne) - Meaux (Gare routière)" exploitée par l'entreprise "TRANSPORTS MARNE-ET-MORIN".....	773
Décision de la directrice générale n°2010-0326 du 26/05/2010 portant sur la régularisation de la situation de la ligne n°067-067-056 "Meaux (Gare SNCF) - Ferté-sous-Jouarre (Gare SNCF)" exploitée par l'entreprise "TRANSPORTS MARNE-ET-MORIN".....	774
Décision de la directrice générale n° 2010-0327 du 26/05/2010 portant sur la régularisation de la situation de la ligne n°067-067-059 "Crecy-la-Chapelle (Camping) - Serris (RER)" exploitée par l'entreprise "TRANSPORTS MARNE-ET-MORIN".....	775
<u>Tarifcation et produits tarifaires</u>	
<i>Décision du mois d'avril</i>	
Décision de la directrice générale n°2010-0283 du 30/04/2010 – Tarifs applicables sur les lignes exploitées par Val d'Europe Airports.....	776
<i>Décision du mois de mai</i>	
Décision de la directrice générale n°2010-0285 du 07/05/2010 – Tarif applicable au forfait spécial « Fête de la musique ».....	777
<i>Décision du mois de juin</i>	
Décision de la directrice générale n°2010-0332 du 03/06/2010 – Tarifs au 1 ^{er} juillet 2010 – Forfait congrès – Orlybus – Roissybus.....	778
Décision de la directrice générale n°2010-0333 du 03/06/2010– Tarifs au 1 ^{er} juillet 2010 – Navigo annuel, moi et semaine – Forfaits solidarité transport, Mobilis et Ticket jeunes week-end.....	779

Délégations de signature

Décision de la directrice générale n°2010-0310 du 12/05/2010 portant

délégation de signature.....	786
Décision de la directrice générale n°2010-0311 du 12/05/2010 portant délégation de signature.....	787
Décision de la directrice générale n°2010-0312 du 12/05/2010 portant délégation de signature.....	788
Décision de la directrice générale n°2010-0313 du 12/05/2010 portant délégation de signature.....	789
Décision de la directrice générale n°2010-0314 du 12/05/2010 portant délégation de signature.....	790
Décision de la directrice générale n°2010-0315 du 12/05/2010 portant délégation de signature.....	791
Décision de la directrice générale n°2010-0316 du 12/05/2010 portant délégation de signature.....	792
Décision de la directrice générale n°2010-0317 du 12/05/2010 portant délégation de signature.....	794
Décision de la directrice générale n°2010-0318 du 12/05/2010 portant délégation de signature.....	795
Décision de la directrice générale n°2010-0319 du 12/05/2010 portant délégation de signature.....	796
Décision de la directrice générale n°2010-0320 du 12/05/2010 portant délégation de signature.....	797
Décision de la directrice générale n°2010-0321 du 12/05/2010 portant délégation de signature.....	798
Décision de la directrice générale n°2010-0322 du 12/05/2010 portant délégation de signature.....	799
Décision de la directrice générale n°2010-0323 du 12/05/2010 portant délégation de signature.....	800

Délibération n° 2010/0291

Séance du 2 juin 2010



COMPTE FINANCIER 2009 DU STIF

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France et notamment son article 18-VII;
- VU** l'ordonnance n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France;
- VU** le rapport n° 2010/0291 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 25 mai 2010;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

Article 1 : le compte financier du Syndicat des Transports d'Ile-de-France pour l'exercice 2009 est approuvé.

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

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

Jean-Paul HUCHON



COMPTE FINANCIER SUR CHIFFRES EXERCICE 2009

Présenté le 2 juin 2010,

par Mme Sophie MOUGARD, Directrice Générale, Ordonnateur du STIF ayant exercé au cours de la gestion du 1^{er} janvier au 31 décembre 2009,

par M. Jacques POLLIÈVRE, Agent Comptable du STIF ayant exercé au cours de la gestion du 1^{er} janvier au 31 décembre 2009.

SOMMAIRE

VOLET BUDGETAIRE	page 3
1 ^{ère} partie : Informations générales	page 3
2 ^{ème} partie : Présentation générale	page 5
3 ^{ème} partie : Vote du budget	page 11
4 ^{ème} partie : Annexes	page 21
VOLET COMPTABLE	page 32
1 ^{ère} partie : Situation patrimoniale	page 34
2 ^{ème} partie : Exécution budgétaire	page 47
3 ^{ème} partie : Comptabilité des deniers et valeurs	page 59
SIGNATURES	page 73

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

COMPTE FINANCIER

VOLET BUDGETAIRE

EXERCICE 2009

I - INFORMATIONS GENERALES

LISTE DES COLLECTIVITES MEMBRES

Région Ile de France

Ville de PARIS

Département des Hauts de Seine

Département de Seine St Denis

Département du Val de Marne

Département des Yvelines

Département de l'Essonne

Département du Val d'Oise

Département de Seine et Marne

Sommaire

p. 3	I	Informations générales		
p. 4		Sommaire		
p. 5/10	II.	Présentation générale du budget - Balance générale du budget		
p. 11/15	III. A.	Vote du budget - Section de fonctionnement		
p. 16/17	III. B	Section d'investissement - Vue d'ensemble -		
p. 18-19	III. B. 1	Section d'investissement - Détail par articles - 1. Dépenses d'équipement non individualisées - 2. Opérations votées - 3. Opérations financières - 4. Opérations d'ordre à l'intérieur de la section		
p. 20	III. B. 2	Section d'investissement - Détail par articles - 1. Recettes d'équipement non affectées à une opération - 2. Recettes affectées aux opérations - 3. Opérations financières - Opérations d'ordre à l'intérieur de la section		
ANNEXES			Joint	Sans objet
p.		Annexes - Etat de la dette - Détail		X
p.		Annexes - Etat des engagements donnés et reçus		X
p. 21-22		Annexes - Amortissements et provisions - Charges à répartir - Méthodes utilisées	X	
p. 23		Annexes - Etat du personnel	X	
p. 24		Annexes - Etat du suivi des autorisations de programme et des autorisations d'engagement -	X	
p. 25		Etat des recettes grevées d'une affectation spéciale	X	
p. 26		Annexes - Détail des opérations pour comptes de tiers	X	
p. 27		Etat de variation du patrimoine	X	
p. 28		Etat de ventilation des dépenses et des recettes des services assujettis à la TVA	X	
p. 29-31		Creastif: bilan - compte de résultat - rapprochement bancaire	X	

..... Dans toute la maquette, les cellules grisées ne doivent pas être remplies.
Les italiques identifient les opérations d'ordre qui ne se traduisent, ni par un encaissement, ni par un décaissement effectifs.

II - PRESENTATION GENERALE	II
VUE D'ENSEMBLE	I

EXECUTION DU BUDGET

		DEPENSES		RECETTES	
REALISATIONS DE L'EXERCICE (mandats et titres)	Section de fonctionnement	A	4 550 623 414,17	G	4 430 150 724,56
	Section d'investissement	B	265 272 427,79	H	176 030 215,76

+

+

REPORTS DE L'EXERCICE N-1	Report en section de fonctionnement (002)	C		I	124 693 703,88
	Report en section d'investissement (001)	D		J	85 201 507,20

=

=

TOTAL (Réalizations + reports)	4 815 895 841,96 = A+B+C+D	4 816 076 151,40 = G+H+I+J
-----------------------------------	-------------------------------	-------------------------------

RESTES A REALISER A REPORTER EN N+1 (1)	Section de fonctionnement	E	0,00	K	0,00
	Section d'investissement	F	148 796,38	L	
	TOTAL des restes à réaliser à reporter en N+1		148 796,38 = E+F		0,00 = K+L

RESULTAT	Section de fonctionnement	4 550 623 414,17 = A+C+E	4 554 844 428,44 = G+I+K
	Section d'investissement	265 421 224,17 = B+D+F	261 231 722,96 = H+J+L
CUMULE	TOTAL CUMULE	4 816 044 638,34 = A+B+C+D+E+F	4 816 076 151,40 = G+H+I+J+K+L

DETAIL DES RESTES A REALISER (1)

Chap	Article	Libellé	Dépenses engagées non mandatées	Titres restant à émettre
TOTAL		DE LA SECTION DE FONCTIONNEMENT	E 0,00	K 0,00
TOTAL		DE LA SECTION D'INVESTISSEMENT	F 148 796,38	L 0,00
20		Immobilisations incorporelles	37 080,74	
	2031	Frais d'études		
	204	Subv. d'équip versée		
	2053	Logiciels	35 392,74	
	2058	Licences, marques	1 688,00	
21		Immobilisations corporelles	111 715,64	
	2113	Terrains aménagés		
	2135	Installations généra		
	2138	Autres constructions		
	21538	Autres réseaux		
	2181	Installations gales	15 233,81	
	21831	Matériel de bureau		
	21832	Matériel informatique	26 279,67	
	2184	Mobilier	70 202,16	
458		Services à comptabilité distincte		
	4581	Dépenses sur opérati		

(1) Les restes à réaliser de la section de fonctionnement correspondent en dépenses, aux dépenses engagées non mandatées et non rattachées telles qu'elles ressortent de la comptabilité des engagements et en recettes, aux recettes certaines n'ayant pas donné lieu à l'émission d'un titre et non rattachées.

Les restes à réaliser de la section d'investissement correspondent en dépenses, aux dépenses engagées non mandatées au 31/12 de l'exercice précédent telles qu'elles ressortent de la comptabilité des engagements et aux recettes certaines n'ayant pas donné lieu à l'émission d'un titre au 31/12 de l'exercice précédent.

II - PRESENTATION GENERALE

II

2 - BALANCE GENERALE DU BUDGET - DEPENSES

2-1

1 - MANDATS EMIS (de l'exercice + Reste à réaliser N-1)

Chap	FONCTIONNEMENT	Opérations réelles(1)	Opérations d'ordre (2)	TOTAL
Dépenses	de fonctionnement - Total	4 537 520 111,22	13 103 302,95	A1 4 550 623 414,17
014	Atténuations de produits		0,00	
60	Achats variation de stocks	401 145,04	0,00	401 145,04
61	Seces extérieurs	23 594 507,31		23 594 507,31
62	Autres services ext.	9 077 912,17		9 077 912,17
63	Impôts, taxes et vers.	674 706,39		674 706,39
64	Charges de personnel	13 193 144,46		13 193 144,46
65	Autres charges de gestion	4 450 159 822,68	0,00	4 450 159 822,68
66	Charges financières		0,00	
67	Charges exceptionnelles	251,17	0,00	251,17
022	Dépenses imprévues			
68	Dot. aux amortissements et prov.	40 418 622,00	13 103 302,95	53 521 924,95
71	Produits stockés			
023	Virement à la section d'inv.			0,00

Chap	INVESTISSEMENT	Opérations réelles	Opérations d'ordre (2)		TOTAL
			de section à section	à l'intérieur de la section.	
Dépenses	d'investissement - Total	253 817 231,71	11 455 196,08		B1 265 272 427,79
10	Dotations, fonds divers				
13	Subvention d'investissement		10 331 275,13		10 331 275,13
16	Emprunts et dettes à long terme				
20	Immobilisations incorporelles	4 434 713,91			4 434 713,91
204	Subv. D'équipements versées	247 547 634,13			247 547 634,13
21	Immobilisations corporelles	1 608 134,39			1 608 134,39
23	Virement à la section				
26	Participation et créances				
27	Autres immobilisations financières	590,00			590,00
458	Services à comptabilité distincte	226 159,28			226 159,28
020	Dépenses imprévues				
Dépenses	D'ordre (2)		1 123 920,95		
15	<i>Prov. Pour risques et ch.</i>				
18	<i>Compte de liaison : affectation</i>				
19	<i>Différence sur réalis. Immo.</i>		1 123 920,95		1 123 920,95
22	<i>Immo. reçues affect.</i>				
24	<i>Immo. Affectées</i>				
29	<i>Provision pour dépréciation</i>				
481	<i>Charges à répartir sur pl. exercices</i>				
49	<i>Prov. Pr dépr. des comptes fi.</i>				

(1) Y compris les opérations mixtes de variation des stocks et les opérations relatives aux rattachements.

(2) Voir détail p.10-11 Opérations financières. Les dépenses sont égales aux recettes.

		Dépenses totales	Déficits ou soldes N-1	TOTAL SECTION
Fonctionnement	A1	4 550 623 414,17		4 550 623 414,17
Investissement	B1	265 272 427,79		265 272 427,79

II - PRESENTATION GENERALE

II

2 - BALANCE GENERALE DU BUDGET - RECETTES

2-2

2 - TITRES EMIS (de l'exercice + Restes à réaliser N-1)

Chap	FONCTIONNEMENT	Opérations réelles(1)	Opérations d'ordre (2)	TOTAL
Recettes	de fonctionnement - Total	4 418 695 528,48	11 455 196,08	A2 4 430 150 724,56
013	Atténuations de charges			
70	Ventes marchandises			
71	Produits stockés			
72	Travaux en régie			
73	Taxes			
74	Dot., subventions part.	1 350 332 512,00		1 350 332 512,00
75	Autres produits de gestion courante	3 007 640 825,28		3 007 640 825,28
76	Produits financiers	4 230 085,37		4 230 085,37
77	Produits exceptionnels	53 542 105,83	11 455 196,08	64 997 301,91
78	Reprises sur amortissement et prov	2 950 000,00		2 950 000,00
79	Transfert de charges			

Chap	INVESTISSEMENT	Opérations réelles	Opérations d'ordre (2)		TOTAL
			de section à section	à l'intérieur de la section.	
Recettes	d'investissement - Total	162 926 912,81	13 103 302,95		B2 176 030 215,76
10	Dotations, fonds divers	288 585,03			288 585,03
13	Subvention d'investissement	162 346 126,93			162 346 126,93
16	Emprunts et dettes à long terme	146 985,00			146 985,00
27	Autres immobilisations financières	0,00			0,00
458	Services à comptabilité distincte	145 215,85			145 215,85
Recettes	d'ordre (2)		13 103 302,95		
15	Prov. Pour risques et ch.				
18	Compte de liaison : affectation				
19	Différence sur réalis. Immo.				
20	Immobilisations incorporelles				
21	Immobilisations corporelles				
22	Immo. reçues affect.				
23	Virement à la sectio				
24	Immo. Affectées				
26	Participation et créances				
28	Amortissements des immo.		13 103 302,95		13 103 302,95
29	Provision pour dépréciation				
481	Charges à répartir sur pl. exercices				
49	Prov. Pr dépr. des comptes fi.				
59	Provisions pour dép. eptes financiers				
021	Virement de la section de fonct.		0,00		0,00

		Titres émis (3)	Excédent ou solde N-1	Affectation / N-1 (4)	TOTAL SECTION
Fonctionnement	A2	4 430 150 724,56	124 693 703,88		4 554 844 428,44
Investissement	B2	176 030 215,76	85 201 507,20		261 231 722,96

(3) Sauf 1068

(4) Titre émis dans l'exercice pour affectation du résultat N-1

<p>I – Le conseil du syndicat a voté le présent budget :</p> <ul style="list-style-type: none"> - au niveau (1) pour la section de fonctionnement. - au niveau (1) pour la section d'investissement : <p>avec les opérations listées en page 10</p> <ul style="list-style-type: none"> - avec (sans) vote formel sur chacun des chapitres.(2) <p>La liste des articles spécialisés sur lesquels le directeur général ne peut procéder à des virements d'article à article est la suivante :</p> <p>.....</p> <p>La comparaison s'effectue par rapport au budget : - primitif (2) - cumulé (2) de l'exercice précédent</p> <p>II – En l'absence de mention au paragraphe I ci-dessus, le budget est réputé voté par chapitre, et, en section d'investissement, sans chapitre d'opérations.</p> <p>III - La comparaison avec le budget précédent (cf. colonne « Pour mémoire ») s'effectue par rapport à la colonne du budget – primitif ou cumulé – de l'exercice précédent (2).</p> <p>Si le présent budget est un budget supplémentaire, reporter le budget primitif et le cumul des décisions budgétaires du budget en cours.</p> <p>(1) A compléter par « du chapitre » ou « de l'article ».</p> <p>(2) Rayer la mention inutile</p>

III - VOTE DU BUDGET

III

A - SECTION DE FONCTIONNEMENT

A

Chap	Article	Libellé	Crédits ouverts (BP + DM + RAR N-1)	Crédits employés (ou restant à employer)			Crédits sans emploi (5)
				Mandats émis	Charges rattachées (3)	Restes à réaliser au 31/12 (4)	
		DEPENSES DE L'EXERCICES (1)	4 672 452 395,57	4 462 825 188,05	87 798 226,12		(1) 121 828 981,40
014		Atténuations de produits					
60		Achats variation de stocks	561 000,00	386 091,94	15 053,10		159 854,96
	60611	Energies électricité	104 270,00	44 736,78			59 533,22
	60613	Gaz	14 000,00	9 827,14			4 172,86
	60617	Eau et assainiss.	16 000,00	3 039,47			12 960,53
	60622	Carburants	20 000,00	8 802,36			11 197,64
	60628	Aut.four.non stockée	9 730,00	9 394,00			336,00
	6063	Four.ent.petit équi	80 598,00	59 803,48	1 161,62		19 632,90
	6064	Fournitures administ	213 400,00	180 478,55	6 767,21		26 154,24
	6068	Autres mat.et fourni	83 002,00	66 879,76	6 810,97		9 311,27
	607	Achats de marchand.	20 000,00	3 130,40	313,30		16 556,30
61		Sces extérieurs	29 258 335,00	22 436 771,26	1 157 736,05		5 663 827,69
	6132	Locations immobil.	4 198 115,00	4 119 449,53			78 665,47
	6135	Locations mobilières	184 085,00	122 495,85	19 207,67		42 381,48
	614	Ch.locatives et copr	150 000,00	107 095,41	19 643,80		23 260,79
	61522	Bâtiments	200 000,00	108 471,35	1 686,36		89 842,29
	61551	Matériel roulant	15 669,90	13 131,15			2 538,75
	61558	Aut. biens mobiliers	330,10	330,10			0,00
	6156	Maintenance	1 484 000,00	1 040 076,76	233 791,65		210 131,59
	616	Primes d'assurances	169 000,00	126 335,24	153,90		42 510,86
	6171	Etudes générales	11 715 186,76	8 027 119,79	542 935,84		3 145 131,13
	6173	Etudes de trafic	6 410 846,79	6 030 942,63			379 904,16
	6174	Etudes divers CPER	2 320 033,39	1 027 376,50	135 227,31		1 157 429,58
	6175	Etudes hors CPER sub	1 633 128,06	1 161 963,36	121 505,39		349 659,31
	6181	Document.gle et tech	120 100,00	77 876,68			42 223,32
	6184	Organis.de formation	247 300,00	155 640,96	57 878,09		33 780,95
	6185	colloq.et séminaires	210 540,00	158 500,95	1 786,04		50 253,01
	6188	Autres frais divers	200 000,00	159 965,00	23 920,00		16 115,00

(2) Cette opération est sans réalisation et ne donne pas lieu à émission d'un mandat

62		Autres services ext.	10 829 275,90	8 274 775,55	803 136,62		1 751 363,73
	6225	Ind.comptable régis.	6 000,00	5 489,96			510,04
	6226	Honoraires	135 000,00	29 591,12			105 408,88
	6227	Frais act et content	150 000,00	104 274,13			45 725,87
	6228	Divers (honoraires)	44 255,00	44 104,94			150,06
	6231	Annonces et insert.	2 530 519,00	2 227 895,46	236 993,98		65 629,56
	6232	Fêtes et cérémonies	143 850,00	9 972,51			133 877,49
	6233	Foires et exposition	354 100,00	343 442,13			10 657,87
	6237	Publications	1 530 000,00	1 427 748,67			102 251,33
	6238	Divers	174 951,90	69 954,49	1 259,60		103 737,81
	6241	Transports de biens	155 000,00	111 356,67			43 643,33
	6251	Voy.déplts, missions	138 300,00	87 157,75			51 142,25
	6255	Frais de déménagt	4 000,00	0,00			4 000,00
	6257	Réceptions	485 000,00	411 188,08	7 192,80		66 619,12
	6261	Frais d'affranchis.	115 000,00	94 147,05	3 982,68		16 870,27
	6262	Frais de télécom.	200 000,00	113 572,62	63 289,30		23 138,08
	627	Sces banc.et assimil	400,00	358,42			41,58
	6281	Concours divers	80 000,00	52 944,06			27 055,94
	6286	Frais netto.y.locaux	115 000,00	95 355,70	6 547,18		13 097,12
	6288	Autres	4 467 900,00	3 046 221,79	483 871,08		937 807,13
63		Impôts, taxes et vers.	694 763,00	674 706,39			20 056,61
	6331	Verst de transport	211 000,00	204 029,96			6 970,04
	6336	Cotisations au CNFPT	144 000,00	133 543,83			10 456,17
	63512	Taxes foncières	287 357,00	287 357,00			0,00
	63513	Autres impôts locaux	49 776,00	49 775,60			0,40
	6378	Taxes diverses	2 630,00	0,00			2 630,00
64		Charges de personnel	13 596 000,00	13 174 825,66	18 318,80		402 855,54
	64111	Rémunér. principale	2 446 000,00	2 428 307,84			17 692,16
	64112	NBI, suppl. familial	117 000,00	113 509,34			3 490,66
	64118	Autres indem.primes	1 068 500,00	1 053 272,78			15 227,22
	64131	Rémunérations	4 279 000,00	4 235 097,19			43 902,81
	64132	Supplément familial	82 000,00	62 922,83			19 077,17
	64138	Autres indem.primes	1 139 500,00	1 121 702,26			17 797,74
	6451	Cotisations URSSAF	1 960 000,00	1 914 444,72			45 555,28
	6453	Cotis.caisses de ret	1 337 000,00	1 306 803,49			30 196,51
	64731	Versées directement	85 000,00	61 226,48			23 773,52
	6475	Médecine du travail	12 000,00	10 834,50			1 165,50
	6476	Restauration collect	180 000,00	140 371,25	5 239,80		34 388,95
	6478	Autres chges sociale	125 000,00	30 612,98	13 079,00		81 308,02
	6484	Remb.agents à dispos	765 000,00	695 720,00			69 280,00

(1) A détailler conformément au plan de comptes du STIF. Ne sont à inscrire que les articles utilisés

65		Autres charges de gestion	4 554 623 232,44	4 364 355 841,13	85 803 981,55		104 463 409,76
	651	Redevances concess.	171 565,50	160 112,11			11 453,39
	654	Pertes s/créa.irréc	1 472,00	1 472,00			0,00
	6558	Autres contrib.oblig	35 000,00	19 540,11			15 459,89
	65621	PA QS	39 977 511,66	2 146 997,95			37 830 513,71
	65622	PA Sécurité	21 969 629,12	4 236 603,09			17 733 026,03
	65623	PA Accès corresponda	13 102 540,28	2 083 118,80			11 019 421,48
	65624	PA Information QS	17 707 559,50	2 282 978,47			15 424 581,03
	65625	PA Complém.CPER	13 326 000,82	278 772,13			13 047 228,69
	65626	PA Etudes circul PDU	227 612,62	0,00			227 612,62
	656411	Frais de recouvre.	29 855 777,91	25 952 619,94	2 674 772,65		1 228 385,32
	656412	Rembt aux employeurs	52 500 000,00	34 013 582,78	18 441 507,00		44 910,22
	6564221	Conventions P M R	9 523 959,68	6 598 330,93	2 924 681,54		947,21
	6564223	Convent.polit. ville	13 684 518,32	10 161 708,74	3 522 809,55		0,03
	6564224	PDU	1 143 530,00	858 183,73			285 346,27
	65642251	Chèque-mobilité ASS	0,00	0,00			0,00
	65642252	Chèque-mobilité 30%	1 350 000,00	1 290 202,80			59 797,20
	65642253	Chèque-mobilité gest	452 000,00	203 857,51	30 639,40		217 503,09
	65642262	Imagine'R Gest bonus	262 709,77	262 709,77			0,00
	6564227	Solidarité transport	8 000 000,00	5 874 577,03	509 404,79		1 616 018,18
	6564228	Autres conventions	993 918,00	243 918,00	243 918,00		506 082,00
	6564229	Bonus - QS	2 124 601,00	1 868 187,82			256 413,18
	656431	Contributions RATP	1 969 731 743,60	1 955 218 572,16	14 511 831,59		1 339,85
	656432	Contributions SNCF	1 670 337 915,43	1 649 505 880,97	20 820 000,00		12 034,46
	65645	Compensations OPTILE	541 651 792,63	533 628 567,85	6 876 259,00		1 146 965,78
	65646	Transports scolaires	121 556 933,00	106 715 011,38	14 800 000,00		41 921,62
	65647	Services délégués (h	666 082,00	381 856,90	127 969,25		156 255,85
	65648	Transport Fluvial	4 315 497,60	3 663 761,50	320 188,78		331 547,32
	65747	Subv. Creastif	130 000,00	130 000,00			0,00
	6581	Redev. RFF sillons	19 823 362,00	16 574 716,66			3 248 645,34
67		Charges exceptionnelles	36 167,23	251,17			35 916,06
	6711	Intérêts moratoires	10 000,00	251,17			9 748,83
	673	Titres annulés ex.an	14 567,63	0,00			14 567,63
	678	Autres charges excep	11 599,60	0,00			11 599,60
68		Dot. aux amortissements et prov	53 528 622,00	53 521 924,95			6 697,05
	6811	Dotat. amortissement	13 110 000,00	13 103 302,95			6 697,05
	6815	Dot prov r&c fonct	0,00	0,00			0,00
	6875	Dotations aux provis	40 418 622,00	40 418 622,00			0,00
023		Virement à la section d'inv.	9 325 000,00				9 325 000,00
	023	Virement à la sectio	9 325 000,00				9 325 000,00

III - VOTE DU BUDGET

III

A - SECTION DE FONCTIONNEMENT

A

Chap	Article	Libellé	Crédits ouverts (BP + DM + RAR N-1)	Crédits employés (ou restant à employer)			Crédits sans emploi (5)
				Titres émis	Produits rattachés (3)	Restes à réaliser au 31/12 (4)	
		RECETTES DE L'EXERCICES (1)	4 672 452 395,57	4 194 483 583,49	235 667 141,07		(II) 242 301 671,01
013		Atténuations de charges					
74		Dot., subventions part.	1 363 075 123,94	1 307 040 050,83	43 292 461		12 742 611,94
	747182	Transports scolaires	129 124 142,94	126 591 709,00			2 532 433,94
	747183	Cont.plan Etat-Régio	2 400 000,00	206 506,02			2 193 493,98
	747188	Autres subv.et parti	0,00	646 181,63			-646 181,63
	74721	Particip.statutaires	562 505 000,00	562 505 000,00			0,00
	74722	Carte Imagine'R	50 000 000,00	0,00	43 000 000		7 000 000,00
	747283	Subvention CPER	4 600 000,00	481 847,37			4 118 152,63
	747285	Subvention Région ta	74 000 000,00	74 000 000,00			0,00
	747288	Aut Subv et Particip	0,00	655 842,32			-655 842,32
	747311	Part.stat.dépt 75	335 076 508,00	335 076 508,00			0,00
	747312	Part.stat.dépt.92	85 368 406,00	85 368 406,00			0,00
	747313	Part.stat. dépt 93	41 360 662,00	41 360 662,00			0,00
	747314	Part.stat. dépt 94	33 198 825,00	33 198 825,00			0,00
	747315	Part.stat. dépt 78	17 536 921,00	17 536 921,00			0,00
	747316	Part.stat.dépt 91	10 808 920,00	10 808 920,00			0,00
	747317	Part.stat.dépt 95	10 036 854,00	10 036 854,00			0,00
	747318	Part.stat dépt 77	7 058 885,00	7 058 885,00			0,00
	74738	Subv Etude hors CPER	0,00	299 071,08	146 231		-445 301,66
	7474	Communes	0,00	628 463,82			-628 463,82
	748	Autres subv.particip	0,00	579 448,59	146 231		-725 679,18
75		Autres produits de gestion couran	3 113 493 678,52	2 815 410 858,36	192 229 967		105 852 853,24
	751	Redev.pr concessions	200 000,00	400 925,68			-200 925,68
	752	Revenus immeubles	558 833,00	445 870,99			112 962,01
	7562	Produit des amendes	106 310 854,00	11 028 470,44			95 282 383,56
	75642	Versement de transp.	2 986 277 225,50	2 786 686 509,32	192 229 967		7 360 749,26
	75644	Rembt V.T.employeurs	0,00	18 723,00			-18 723,00
	75648	Autres produits	323 404,02	255 642,27			67 761,75
	7581	Prod. redev. Sillons	19 823 362,00	16 574 716,66			3 248 645,34
76		Produits financiers	5 000 000,00	4 085 372,39	144 713		769 914,63
	767	Prod.nets cess.valeu	5 000 000,00	4 085 372,39	144 713		769 914,63
77		Produits exceptionnels	63 239 889,23	64 997 301,91			-1 757 412,68
	771	Produits exception.	2 295 104,46	2 928 778,29			-633 673,83
	773	Mandats annulés	48 568 692,62	50 531 877,34			-1 963 184,72
	775	Prod.cessions immob.	0,00	0,00			0,00
	7768	Neutralisation amo	1 130 000,00	0,00			1 130 000,00
	777	Quote-part sub.inves	10 370 000,00	10 331 275,13			38 724,87
	7788	Autres produits exce	876 092,15	1 205 371,15			-329 279,00
78		Reprises sur amortissement et p	2 950 000,00	2 950 000,00			0,00
	7875	Reprises sur provisi	2 950 000,00	2 950 000,00			0,00
002			124 693 703,88	0,00			124 693 703,88
	002	Resultat fonct. rep.	124 693 703,88	0,00			124 693 703,88

(3) Dépenses ayant donné lieu à service fait mais dont les pièces justificatives correspondantes n'ont pas été émises ou reçues à la fin de la journée

(4) Dépenses engagées non mandatées n'ayant pas donné lieu à service fait au 31/12 et recettes certains non rattachées

(5) Crédits annulés - crédits ouverts - crédits employés ou restant à employer.

	Mandats et titres émis (col 1)	Résultat reporté N-1 (col 2)	Cumul section (col 1+2)	Restes à réaliser au 31/12 (4)
Dépenses	4 550 623 414,17		4 550 623 414,17	
Recettes	4 430 150 724,56	124 693 703,88	4 554 844 428,44	

III - VOTE DU BUDGET

III

B - SECTION D'INVESTISSEMENT

B

VUE D'ENSEMBLE

Chap	Libellé	Crédits ouverts (BP + DM + RAR N-1)	Mandats et titres émis	Restes à réaliser au 31/12 (1)	Crédits sans emploi
	DEPENSES	381 023 020,03	265 272 427,79	148 796,38	115 601 795,86
	<i>Dépenses d'équipements</i>				
20	Immobilisations incorporelles	9 083 127,75	4 434 713,91	37 080,74	4 611 333,10
204	Subv. D'équipements versées	352 334 634,00	247 547 634,13		104 786 999,87
21	Immobilisations corporelles	6 510 353,97	1 608 134,39	111 715,64	4 790 503,94
23	Virement à la sectio				
231	Immobilisations en cours				
	<i>Dépenses des opérations financières</i>				
16	Emprunts et dettes à long terme				
18	Compte de liaison : affectation				
19	Différence sur réalis. Immo.	1 130 000,00	1 123 920,95		6 079,05
22	Immo. reçues affect.				
24	Immo. Affectées				
26	Participation et créances				
27	Autres immobilisations financières	10 000,00	590,00		9 410,00
020	Dépenses imprévues				
	<i>Reprises sur :</i>				
10	Dotations, fonds divers				
13	Subvention d'investissement	10 370 000,00	10 331 275,13		38 724,87
15	Prov. Pour risques et ch.				
29	Provision pour dépréciation				
481	Charges à répartir sur pl. exercices				
49	Prov. Pr dépr. des comptes fi.				
59	Provisions pour dép. eptes financiers				
458	Services à comptabilité distincte	1 584 904,31	226 159,28		1 358 745,03
	RECETTES	295 821 512,83	176 030 215,76		119 791 297,07
	<i>Recettes d'équipement</i>				
13	Subvention d'investissement	272 364 512,83	162 346 126,93		110 018 385,90
16	Emprunts et dettes à long terme	0,00	146 985,00		-146 985,00
	<i>Recettes des opérations financières</i>				
10	Dotations, fonds divers	0,00	288 585,03		-288 585,03
1068	Excédents de fonctionnement capitalisés	0,00	0,00		
15	Prov. Pour risques et ch.				
18	Compte de liaison : affectation				
19	Différence sur réalis. Immo.				
20	Immobilisations incorporelles				
21	Immobilisations corporelles				
22	Immo. reçues affect.				
23	Virement à la sectio				
24	Immo. Affectées				
26	Participation et créances				
27	Autres immobilisations financières	10 000,00	0,00		10 000,00
28	Amortissements des immo.	13 110 000,00	13 103 302,95		6 697,05
29	Provision pour dépréciation				

Chap	Libellé	Crédits ouverts (BP + DM + RAR N-1)	Mandats et titres émis	Restes à réaliser au 31/12 (1)	Crédits sans emploi
481	Charges à répartir sur pl. exercices				
49	Prov. Pr dépr. des comptes fi.				
59	Provisions pour dép. cptes financiers				
458	Services à comptabilité distincte	1 012 000,00	145 215,85		866 784,15
021	Virement de la section de fonct.	9 325 000,00			9 325 000,00

(1) Au 31/12/N. Dépenses engagées non mandatées. Recettes certaines restant à émettre.

(2) Les dépenses sont égales aux recettes. Voir le détail des opérations pour compte de tiers en annexe p. 20.

(3) Cette opération est sans réalisation et ne donne pas lieu à émission d'un mandat

(4) Le solde d'exécution reporté ne fait pas l'objet d'émission de mandat ou de titre.

	Mandats et titre émis (col1)	Solde d' exécution		Restes à réaliser au 31/12/N (1)
		N-1 reporté (4)	N (total cumulé)	
Dépenses	A 265 272 427,79		265 272 427,79	B 148 796,38
		D001	E=A+D001	
Recettes	C 176 030 215,76	85 201 507,20	261 231 722,96	D
		R001	F=C+R001	
Solde	C-A -89 242 212,03		-4 040 704,83	

III - VOTE DU BUDGET

III

B - SECTION D'INVESTISSEMENT - DETAIL PAR ARTICLES

B1

1) DEPENSES D'EQUIPEMENT NON INDIVIDUALISEES

Chap	Article	Libellé	Crédits ouverts (BP + DM + RAR N-1)	Mandats et titres émis	Restes à réaliser au 31/12 (1)	Crédits sans emploi
		DEPENSES (1)	15 593 481,72	6 042 848,30	148 796,38	9 401 837,04
20		Immobilisations incorporelles	9 083 127,75	4 434 713,91	37 080,74	4 611 333,10
	2031	Frais d'études	8 533 541,33	3 924 741,82		4 608 799,51
	2053	Logiciels	522 885,42	485 108,73	35 392,74	2 383,95
	2058	Licences, marques	26 701,00	24 863,36	1 688,00	149,64
21		Immobilisations corporelles	6 510 353,97	1 608 134,39	111 715,64	4 790 503,94
	2113	Terrains aménagés	3 500 000,00	0,00		3 500 000,00
	2135	Installations généra	636 000,00	0,00		636 000,00
	2138	Autres constructions	503 300,00	15 952,47		487 347,53
	21538	Autres réseaux	25 000,00	0,00		25 000,00
	2181	Installations gales	103 000,00	87 735,93	15 233,81	30,26
	21831	Matériel de bureau	17 000,00	0,00		17 000,00
	21832	Matériel informatiqu	700 104,26	673 552,04	26 279,67	272,55
	2184	Mobilier	1 025 949,71	830 893,95	70 202,16	124 853,60

(1) A détailler conformément au plan de comptes du STIF. Ne sont à inscrire que les articles utilisés.

(2) Inscrire en cas de reprise des résultats de l'exercice précédent (après vote du compte financier).

3) OPERATIONS FINANCIERES

Chap	Libellé	Crédits ouverts (BP + DM + RAR N-1)	Mandats et titres émis	Restes à réaliser au 31/12 (1)	Crédits sans emploi
	DEPENSES (1)	11 510 000,00	11 455 786,08		54 213,92
	Remboursement d'emprunts et dettes				
	Autres dépenses financières				
275	Dépôts, cautionnem	10 000,00	590,00		9 410,00
	Reprise sur :				
13932	Subventions d'inv. t	10 370 000,00	10 331 275,13		38 724,87
198	Neutralisation AMT	1 130 000,00	1 123 920,95		6 079,05
	Charges à répartir				

4) OPERATIONS D'ORDRE A L'INTERIEUR DE LA SECTION

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1	Proposition de la Directrice Générale	Vote du Syndicat
	DEPENSE (1)				
18	Compte de liaison : affectation				
21...	Immobilisations intégrées dans l'actif				
22	Immobilisations reçues en affectation				
.....				

(1) Les dépenses sont égales aux recettes

III - VOTE DU BUDGET

III

B - SECTION D'INVESTISSEMENT - DETAIL PAR ARTICLES

B2

1) RECETTES D'EQUIPEMENT NON AFFECTEES A UNE OPERATION

Chap	Article	Libellé	Crédits ouverts (BP + DM + RAR N-1)	Titres émis	Restes à réaliser au 31/12 (1)	Crédits sans emploi
		RECETTES (1)	272 364 512,83	162 493 111,93		109 871 400,90
13		Subvention d'investissement	272 364 512,83	162 346 126,93		110 018 385,90
	13111	Contrat de plan	0,00	0,00		0,00
	13118	Autres subvention de	39 000 000,00	39 000 000,00		0,00
	13121	Contrats de plan	0,00	0,00		0,00
	13228	Subv nt div région	3 500 000,00	0,00		3 500 000,00
	1332	Produits des amendes	229 864 512,83	123 346 126,93		106 518 385,90
16		Emprunts et dettes à long terme	0,00	146 985,00		-146 985,00
	165	Dépôts & cautionnem	0,00	146 985,00		-146 985,00
		BESOIN DE FINANCEMENT				
		EXCEDENT DE FINANCEMENT				

(1) A détailler conformément au plan de comptes du STIF. Ne sont à inscrire que les articles utilisés.

2) RECETTES AFFECTEES AUX OPERATIONS

N° (1)	Crédits ouverts (BP + DM + RAR N-1)	Titres émis	Restes à réaliser au 31/12 (1)	Crédits sans emploi	Solde de financement (R-D)	
					En cumulé	Pour l'exercice
.....						
...						
.....						

(1) de l'opération votée

(2) Indiquer l'article de la nomenclature (13... ou 16...)

3) OPERATIONS FINANCIERES

Chap	Libellé	Crédits ouverts (BP + DM + RAR N-1)	Titres émis	Restes à réaliser au 31/12 (1)	Crédits sans emploi
	RECETTES (1)	9 325 000,00			
	Ressources propres externes				
	Ressources propres internes	9 325 000,00			
021	Vir section fonction	9 325 000,00			

4) OPERATIONS D'ORDRE A L'INTERIEUR DE LA SECTION

Chap	Article	Libellé	Crédits ouverts (BP + DM + RAR N-1)	Titres émis	Restes à réaliser au 31/12 (1)	Crédits sans emploi
		RECETTES (1)				

IV - ANNEXES
AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS
CHARGES A REPARTIR

AMORTISSEMENT DES IMMOBILISATIONS

Désignation (localisation pour les immeubles)	Date d'acquisition	Valeur d'acquisition (a)	Durée d'amortissement	Amortissements antérieurs (b)	Valeur nette comptable (a)-(b)	Amortissements de l'exercice 2009
2804 Subventions d'équipements versées	2006 à 2008	262 310 247,80	5 à 30 ans	2 471 499,00	259 838 748,80	11 453 196,08
28031 Frais d'études	2008	1 359 483,41	?	0,00	1 359 483,41	0,00
2808 Logiciels	1995 à 2008	3 036 148,44	1 à 5 ans	2 122 418,54	913 729,90	626 106,06
28131 Constructions 11 av de Villars	1972 et 1983	6 186 552,39	80	1 277 203,31	4 909 349,08	77 531,90
28135 Agencements	1983 à 2007	2 045 106,57	2 à 20	1 399 533,49	645 572,88	94 861,10
21538 autres réseaux	2008	57 683,08	10	0,00	57 683,08	5 768,31
28181 installations générales	2008	1 423,72	10	0,00	1 423,72	142,37
28182 Mat de transport	1980 à 2004	56 679,09	5	56 679,09	0,00	0,00
281831 Mat de bureau	1980 à 2008	141 548,17	5	128 754,09	12 794,08	4 572,54
218832 Mat informatique	1989 à 2008	2 360 150,42	5	1 324 657,21	1 035 493,21	802 192,94
28184 Mob de bureau	1968 à 2008	643 012,84	10	435 877,66	207 135,18	37 131,65
TOTAL		278 198 035,73		9 216 622,39	268 981 413,34	13 103 302,95

Provisions semi-budgétaires

Compte d'imputation	CONSTITUTION		Complément		REPRISE - pour utilisation (1) - sans utilisation (1)	
	Date	Objet	Montant	date	Montant	Date
6875	12/12/2007	SNCF Régularité	2 700 000		2 700 000	27/05/2009
6875	12/12/2007	SNCF Lundi Pentecôte	800 000		800 000	02/10/2008
6875	12/12/2007	SNCF Ermont/St Lazare	6 600 000		6 600 000	02/10/2008
6875	12/12/2007	RATP Lundi Pentecôte	760 000		760 000	02/10/2008
6875	12/12/2007	Fiscalité Taxes/ salaires	1 959 157			
6875	02/10/2008	Bricorama	479 650			
6875	02/10/2008	Peacock	532 059			
6875	02/10/2008	Autocars L.Gaubert	20 000 000			
6875	27/05/2009	Transports scolaires	1 600 000	07/10/2009	2 273 622,00	07/10/2009
6875	27/05/2009	Contentieux SwissLife	1 000 000			
6875	27/05/2009	risque fiscal SNCF	35 500 000			
6875	09/12/2009	Risque contentieux Geccina	45 000			
TOTAL			71 975 866,00			11 110 000,00

ETAT DES CHARGES A REPARTIR SUR PLUSIEURS EXERCICES (COMPTE 481)

Exercice d'origine	Date de la délibération	Nature de la dépense transférée	Durée de l'étalement	Montant de la dépense transférée	Montant de la dotation aux

ETAT DES METHODES UTILISEES

Exercice d'origine	AMORTISSEMENT	Délibération du 10/12/2008	Arrêté au 27/12/2005
	<p>Oui: X</p> <p>NON</p> <p>Si oui, catégories de biens amortis :</p> <p>subventions d'équipement versées aux personnes privées</p> <p>subventions d'équipement versées aux personnes publiques</p> <p>Logiciels</p> <p>Voitures</p> <p>Camions et véhicules industriels</p> <p>Mobilier</p> <p>Matériel de bureau électrique ou électronique</p> <p>Matériel informatique</p> <p>Matériels classiques</p> <p>Coffre-fort</p> <p>Installations et appareils de chauffage</p> <p>Appareils de levage-ascenseurs</p> <p>Equipements de garages et ateliers</p> <p>Installations de voirie</p> <p>Plantations</p> <p>Autres agencements et aménagements de terrains</p> <p>Autres bâtiments</p> <p>Constructions sur sol d'autrui</p> <p>Bâtiments légers, abris électriques</p> <p>Installations téléphoniques</p> <p>Acquisition de matériel roulant ferré</p> <p>Rénovation de matériel roulant ferré</p> <p>Infrastructures de transport (gares, lignes, réseaux...)</p> <p>Acquisition de matériel roulant non ferré</p> <p>Navette fluviale</p> <p>Rénovation de navette fluviale</p> <p>Parcs relais</p>	<p>durée :</p> <p>15 ans</p> <p>5 ans</p> <p>2 ans</p> <p>5 ans</p> <p>4 ans</p> <p>10 ans</p> <p>5 ans</p> <p>2 ans</p> <p>6 ans</p> <p>30 ans</p> <p>10 ans</p> <p>20 ans</p> <p>10 ans</p> <p>20 ans</p> <p>15 ans</p> <p>15 ans</p> <p>20 ans</p> <p>sur la durée du bail à construction</p> <p>10 ans</p> <p>10 ans</p> <p>5 ans</p> <p>30 ans</p> <p>15 ans</p> <p>30 ans</p> <p>8 ans</p> <p>10 ans</p> <p>5 ans</p> <p>30 ans</p>	

IV – ANNEXES

ETAT DU PERSONNEL
au 31 décembre 2009

GRADES ou EMPLOIS	Modalités de rémunération	Effectifs budgétaires	ETP transférés dans le cadre de la loi 2004-809 du 13 août 2004 et créés	Effectifs pourvus	ETP transférés dans le cadre de la loi 2004-809 du 13 août 2004 et créés pourvus	Dont : TEMPS NON COMPLET
Emplois fonctionnels		6	0	4	0	0
Agent Comptable		1	0	1	0	0
Catégorie A		146	3.08	135	2	0
Catégorie B		38	13.25	30	8	0
Catégorie C		44	18.04	42	10	0
TOTAL		235	34.37	212	20	0

IV – ANNEXES

ENGAGEMENTS HORS BILAN
AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET CREDITS DE PAIEMENT
AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT ET CREDITS DE PAIEMENT

B2.1 - SITUATION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET CREDITS DE PAIEMENT

Référence programme	Intitulé	Montant des autorisations de programme				Montant des crédits de paiement			
		Rappel : AP votées		Cumul engagements juridiques de programme au 31/12/2009	Total cumulé AP	Crédits de paiement antérieurs (réalisations cumulées au 01/01/2009)	Crédits de paiement ouverts	EXEC AU 31/12	Restes à financer (au delà de 2009)
		(1)	(2)	(3)	(4=1+2)	(5)	(6)	(7)	(8=4-(5+6))
2006 000001	Rénovation du matériel roulant SNCF 2006	1 047 000 000,00		1 047 000 000,00	1 047 000 000,00	174 600 000,00	121 300 000,00	115 766 667,00	756 633 333,00
2006 000002	Optimisation infrastructures 2006	28 068 490,62		28 068 490,62	28 068 490,62	11 370 480,82	4 688 406,00	3 687 786,67	13 010 223,13
2006 000003	Sécurité 2006	15 284 312,56		15 284 312,56	15 284 312,56	10 015 354,38	1 793 364,60	2 681 436,58	2 587 501,60
2006 000004	Accès correspondance 2006	13 445 626,67		13 445 626,67	13 445 626,67	5 625 314,93	3 377 450,00	1 943 189,00	5 877 122,74
2006 000005	Information Qualité de service 2006	6 654 424,08		6 654 424,08	6 654 424,08	3 123 191,88	1 009 772,00	318 649,25	3 212 582,95
2006 000006	Accessibilité PMR 2006	21 511 414,76		21 511 414,76	21 511 414,76	7 172 537,66	2 416 496,00	2 820 864,30	11 518 012,80
2006 000007	Rénovation du matériel roulant 2006	7 602 011,17		7 602 011,17	7 602 011,17	4 789 267,03		0,00	2 812 744,14
2007 000001	Optimisation infrastructures 2007	40 579 704,45		40 579 704,45	40 579 704,45	6 588 637,34	10 986 307,00	10 276 453,31	23 714 613,80
	<i>dont Remaniement créneaux MDRY CLAYE</i>	<i>31 630 000,00</i>		<i>31 630 000,00</i>	<i>31 630 000,00</i>	<i>4 743 200,00</i>	<i>8 300 000,00</i>	<i>7 932 792,17</i>	<i>18 954 007,83</i>
2007 000002	Sécurité 2007	17 387 342,25		17 387 342,25	17 387 342,25	6 707 060,25	4 586 087,00	5 491 608,44	5 188 673,56
2007 000003	Accès correspondance 2007	16 037 801,50		16 037 801,50	16 037 801,50	1 958 806,93	4 180 985,00	2 242 666,19	11 836 328,38
2007 000004	Information Qualité de service 2007	10 567 005,50		10 567 005,50	10 567 005,50	629 854,73	3 067 655,00	2 588 742,42	7 348 408,35
2007 000005	Accessibilité PMR 2007	27 444 634,76		27 444 634,76	27 444 634,76	3 348 590,89	5 488 927,00	1 746 970,55	22 349 073,32
2007 000006	Rénovation du matériel roulant 2006 RER B	163 890 000,00		163 890 000,00	163 890 000,00	10 035 167,71	16 730 000,00	13 615 734,55	140 239 097,74
2008 000002	Optimisation infrastructures 2008	35 500 000,00		32 085 402,21	35 500 000,00	1 255 314,51	2 726 027,00	6 503 708,31	27 740 977,18
2008 000003	Sécurité 2008	4 500 000,00		4 483 029,00	4 500 000,00	0,00	450 000,00	279 978,88	4 220 021,12
2008 000004	Accès correspondance 2008	26 000 000,00		24 212 934,00	26 000 000,00	1 416 318,75	5 778 921,00	3 135 021,19	21 448 660,00
2008 000005	Information Qualité de service 2008	15 000 000,00		10 192 392,00	15 000 000,00	56 750,00	977 680,00	910 507,00	14 032 743,00
2008 000006	Accessibilité PMR 2008	50 000 000,00		30 228 962,80	50 000 000,00	2 840 000,00	7 939 557,00	5 307 508,94	41 852 491,06
2008 000008	Etudes CPER	15 100 000,00		8 655 433,32	15 100 000,00	1 359 483,00	8 846 541,00	3 900 714,80	9 839 802,20
2008 000009	Infrastructure Inv-DPI	122 400 000,00		118 348 000,00	122 400 000,00	10 777 600,00	12 030 000,00	7 872 222,54	103 750 177,46
	<i>RER B Nord+ réaménagement & signaux tr3</i>	<i>74 400 000,00</i>		<i>74 400 000,00</i>	<i>74 400 000,00</i>	<i>10 777 600,00</i>	<i>5 780 000,00</i>	<i>2 570 673,88</i>	<i>61 102 326,13</i>
	<i>113 postes pénières</i>	<i>18 000 000,00</i>		<i>17 950 000,00</i>	<i>18 000 000,00</i>	<i>0,00</i>	<i>2 780 000,00</i>	<i>1 888 348,69</i>	<i>16 111 651,31</i>
	<i>RER B Nord+ réaménagement & signaux tr3</i>	<i>30 000 000,00</i>		<i>25 998 000,00</i>	<i>30 000 000,00</i>	<i>0,00</i>	<i>3 550 000,00</i>	<i>3 463 800,00</i>	<i>26 536 200,00</i>
2008 000011	Vayres s'mame	1 378 684,00		1 080 514,60	1 378 684,00	0,00	515 000,00	0,00	1 378 684,00
2008 000012	Renovation Z2N (STH-SNCF)	51 371 000,00		51 371 000,00	51 371 000,00	0,00	788 000,00	1 166 168,00	50 204 832,00
2008 000013	Rénovation matériel roulant 2008 OPTILE	42 000 000,00		41 891 540,00	42 000 000,00	0,00	42 000 000,00	12 794 416,37	29 205 583,63
2008 000014	Plan IMPAQT	120 000 000,00		0,00	120 000 000,00	0,00		0,00	120 000 000,00
	<i>Gares parisiennes RER C</i>	<i>30 000 000,00</i>		<i>30 000 000,00</i>	<i>30 000 000,00</i>	<i>0,00</i>	<i>30 000 000,00</i>	<i>30 000 000,00</i>	<i>30 000 000,00</i>
	<i>Gares de banlieue</i>	<i>50 000 000,00</i>		<i>50 000 000,00</i>	<i>50 000 000,00</i>	<i>0,00</i>	<i>50 000 000,00</i>	<i>50 000 000,00</i>	<i>50 000 000,00</i>
	<i>Amélioration des quais</i>	<i>40 000 000,00</i>		<i>40 000 000,00</i>	<i>40 000 000,00</i>	<i>0,00</i>	<i>40 000 000,00</i>	<i>40 000 000,00</i>	<i>40 000 000,00</i>
2009 000002	Optimisation infrastructures 2009	53 600 000,00		7 192 310,00	53 600 000,00	0,00	2 680 000,00	321 240,10	53 278 759,90
2009 000003	Sécurité 2009	17 700 000,00		1 144 720,00	17 700 000,00	0,00	885 000,00	0,00	17 700 000,00
2009 000004	Accès correspondance 2009	48 500 000,00		13 770 311,00	48 500 000,00	0,00	2 425 000,00	706 136,25	47 793 863,75
2009 000005	Information Qualité de service 2009	32 600 000,00		0,00	32 600 000,00	0,00	0,00	0,00	32 600 000,00
2009 000006	Accessibilité PMR 2009	95 000 000,00		19 422 881,50	95 000 000,00	0,00	4 750 000,00	1 500 000,00	93 500 000,00
2009 000007	Matériel roulant 2009	823 200 000,00		748 810 042,00	823 200 000,00	0,00	89 400 000,00	43 869 938,29	779 330 061,71
	<i>Acquisition & rénovation matériels adhérents OPTILE</i>	<i>42 000 000,00</i>		<i>21 750 042,00</i>	<i>42 000 000,00</i>	<i>0,00</i>	<i>30 360 000,00</i>	<i>1 381 137,00</i>	<i>40 618 863,00</i>
	<i>Acquisition MDRY RER A RATP</i>	<i>727 100 000,00</i>		<i>727 060 000,00</i>	<i>727 100 000,00</i>	<i>0,00</i>	<i>43 900 000,00</i>	<i>42 488 801,29</i>	<i>684 611 198,71</i>
	<i>Acquisition bus RATP</i>	<i>25 000 000,00</i>		<i>0,00</i>	<i>25 000 000,00</i>	<i>0,00</i>	<i>15 000 000,00</i>	<i>0,00</i>	<i>25 000 000,00</i>
	<i>Acquisition 4 rames L14 RATP</i>	<i>29 100 000,00</i>		<i>0,00</i>	<i>29 100 000,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>29 100 000,00</i>
2009 000008	Plan IMPAQT Equipement pbls	2 000 000,00		0,00	2 000 000,00	0,00		0,00	2 000 000,00
Totaux		2 971 322 452,32	0,00	2 528 362 240,75	2 971 322 452,32	263 669 730,81	361 817 175,00	251 448 348,93	2 456 204 372,58

B2.2 - SITUATION DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT ET CREDITS DE PAIEMENT

Référence programme	Intitulé	Montant des autorisations d'engagement				Montant des crédits de paiement			
		Rappel : AE votées		Cumul engagements juridiques de programme au 31/12/2009	Total cumulé AE après DM2	Crédits de paiement antérieurs (réalisations cumulées au 01/01/2009)		EXEC AU 31/12	Restes à financer (au delà de 2009)
		(1)	(2)	(3)	(4=1+2)	(5)	(6)	(7)	(10=4-5-6)
2008 000001	AE Etudes 2008	45 228 747,00		31 370 371,18	45 228 747,00	2 342 983,00	19 480 256,00	14 609 151,84	28 276 612,16
2008 000010	Conv. Financières/conv. (PDU) 2008	3 288 027,00		2 190 486,64	3 288 027,00	598 820,75	1 266 860,00	378 183,73	2 311 022,52
2009 000009	Conv. Financières/conv. (PDU) 2009	1 130 000,00		890 809,71	1 130 000,00	0,00	376 670,00	480 000,00	650 000,00
2009 000001	AE Etudes 2009	7 520 000,00		5 431 628,47	7 520 000,00	0,00	3 268 045,00	2 482 023,92	5 037 976,08
					0,00	0,00		0,00	0,00
Totaux		57 166 774,00	0,00	39 883 296,00	57 166 774,00	2 941 803,75	24 391 831,00	17 949 359,49	36 275 610,76

IV - ANNEXES

ETAT DES RECETTES GREVEES D'UNE AFFECTATION SPECIALE

chapitre	PA	AFITF
Recettes		
Cumul recettes d'investissement au 31/12/2008	298 090 827,49	127 000 000,00
exécution 2009 :		
crédit au compte 46862	118 356 925,00	39 000 000,00
compte 1332		
compte 7562		
Total recettes	416 447 752,49	166 000 000,00
Dépenses		
comptes 65621 à 65626	11 028 470,44	
Trop perçus reversés au compte 7562 -	7 725 244,41	
comptes 204 *	123 346 126,93	166 000 000,00
Total dépenses	126 649 352,96	166 000 000,00
Solde du compte 46862	289 798 399,53	-

* pour mémoire. total mandaté 204=mandatements nets - dépenses financées par subvention AFITF (59 000 000 €) - dépenses financées par le compte 1068 (85 201 507,20 €)

IV - ANNEXES
ELEMENTS DU BILAN
DETAIL DES OPERATIONS POUR COMPTE DE TIERS

Date de délibération :

	<i>Cumul des réalisations avant l'exercice</i>	Sur l'exercice				<i>Cumul des réalisations</i>
		Crédits ouverts (BP+DM+RAR N-1)	Réalisations	Restes à réaliser	Crédits sans emploi	
DEPENSES REELLES 4581						
Valideurs de bus	3 025 354,65	1 584 904,31	226 159,28	-	1 358 745,03	3 251 513,93
RECETTES REELLES 4582						
Financement Région	3 106 298,08	1 012 000,00	145 215,85	-	866 784,15	3 251 513,93

IV - ANNEXES
ELEMENTS DU BILAN
VARIATION DU PATRIMOINE - ENTREES
VARIATION DU PATRIMOINE - SORTIES

ETAT DES ENTREES DES IMMOBILISATIONS

Modalités d'acquisition	Désignation du bien	Valeur d'acquisition	Cumul des amortissements	Durée de l'amortissement
Acquisitions à titre onéreux				
2031	Frais d'études	3 924 741,82		5 ans
2053	Logiciels	485 108,73		2 ans
2058	Licences, Marques	24 863,36		1 ans
2138	Autres constructions	15 952,47		30 ans
21538	Autres réseaux	-		10 ans
2181	Installations générales	87 735,93		10 ans
21831	Matériels de bureau			6 à 10 ans
21832	Matériels informatiques	673 552,04		2 à 5 ans
2184	Mobilier	830 893,95		10 à 15 ans
Acquisitions à titre gratuit				
Mise à disposition				
Affectation				
Mises en concession ou affermage				
Divers subv. d'équipt versées				
204	subv. d'équipement versées	247 547 634,13		5 à 30 ans
Total général		253 590 482,43	0	

ETAT DES SORTIES DES IMMOBILISATIONS

Modalités d'acquisition	Désignation du bien	Valeur d'acquisition (Coût historique)	Durée de l'amortissement	Cumul des amortissements	Valeur nette comptable au jour de la cession	Prix de cession	Plus ou moins values
Acquisitions à titre onéreux							
Acquisitions à titre gratuit							
Mise à disposition							
Affectation							
Mises en concession ou affermage							
Divers							
Réforme	Matériels informatiques (1989-2004)	448 119,52	2 à 5 ans	448 119,52	0,00	-	
Réforme	Mobilier (1983-2008)	415 139,56	10 à 15 ans	299 382,67	115 756,89		
Réforme	Matériels de bureau (1980-2008)	58 566,73	6 à 10 ans	57 493,20	1 073,53		
Réforme	Installations générales (2001-2006)	75 943,73	10 ans	38 300,97	37 642,76		
Total général		997 769,54		843 296,36	154 473,18		-

IV - ANNEXES

ELEMENTS DU BILAN ETAT DE VENTILATION DES DEPENSES ET RECETTES DES SERVICES ASSUJETTIS A LA TVA

Transport Fluvial VOGUEO et redevance sillons
SECTION DE FONCTIONNEMENT

DEPENSES - MANDATS EMIS			RECETTES - TITRES EMIS		
Article	Libellé	Montant	Article	Libellé	Montant
65648	Transport Fluvial	3 983 950,28	75648	Autres produits - VOGUEO	255 642,27
6581	Redevance RFF Sillons	16 574 716,66	7581	Produits redevance Sillons	16 574 716,66
TOTAL des dépenses réelles		20 558 666,94	TOTAL des recettes réelles		16 830 358,93

CREASTIF : BILAN 2009

		2009		2008	
ACTIF					
I	Participation agents places de cinéma	120,00	1 756,00		
	Participation agents places parc attraction	115,00			
	Participation agents places salon	196,00			
	Participation agents entrées musées		223,00		
	Produits financiers	733,51	528,44		
	Sous-total produits à recevoir	1 164,51	2 507,44		
II	CREANCES DIVERSES				
	Sous-total créances diverses	0,00			
III	stock entrées de musées	1 557,98	1 974,05		
	stock places de cinéma	2 570,92	3 547,53		
	stock places de parcs d'attraction	135,00			
	stock places de Club med gym	3 981,00			
	Sous-total produits à recevoir	8 244,90	5 521,58		
IV	CHARGES				
	spectacles 2010 payés en 2009	9 205,50	9 580,90		
V	CONSTANTES				
	assurance (151 jours sur l'année 2010)	276,01	266,99		
	sous-total charges constatées d'avance	9 479,51	9 847,89		
BANQUE	Solde en banque	2 178,98	1 472,07		
	Compte de placements	28,44	4 000,00		
	sous-total banque	2 207,42	5 472,07		
Total actif		21 096,34	23 348,98		
		Total passif			
		21 096,34	23 348,98		

CREASTIF : COMPTE DE RESULTAT 2009			
CHARGES		2009	2008
CHEQUES VACANCES	Facture ANCV	100 490,00	85 770,00
	Commission sur facture	1 006,70	857,70
sous-total chèques-vacances		101 496,70	86 627,70
ASSURANCES	Cabinet NSA(214j payé 2008 + 151 j 2009)	658,15	653,45
	sous-total assurances	658,15	653,45
VOYAGE	Transport	14 657,00	15 405,00
	Restauration,visites	8 589,75	6 186,22
sous-total voyage		23 246,75	21 591,22
SPECTACLES	Spectacles divers et salons	26 299,90	27 809,26
	sous-total spectacles et salons	26 299,90	27 809,26
MUSEES	Achat entrées de musées	2 708,95	4 099,50
	Stock entrées de musées au 01/01/09	1 974,05	
	Stock entrées de musées au 31/12/09	-1 557,98	-1 974,05
Sous-total musées		3 125,02	2 125,45
CINEMA	Achat places de cinéma	21 686,00	19 583,00
	Stock places de cinéma au 01/01/09	3 547,53	2 698,98
	Stock places de cinéma au 31/12/09	-2 904,46	-3 547,53
sous-total cinéma		22 329,07	18 734,45
SPORT	Achat places de sport	17 603,00	
	Stock places Club Med au 01/01/09	0,00	
	Stock places Club Med au 31/12/09	-3 981,00	
sous-total Club Med gym		13 622,00	0,00
PARC ATTRACTION	Achat places de parc d'attraction	3 182,00	
	Stock places parc attraction au 01/01/09	0,00	
	Stock places parc attraction au 31/12/09	-135,00	
sous-total parc d'attraction		3 047,00	0,00
FETE DE NOEL	Spectacle (animations)	5 138,02	4 579,48
	Chèques cadeaux agents et enfants	26 963,92	23 882,00
	Goûter	964,38	969,54
	Cadeaux noël agents et enfants	2 303,67	2 007,47
	Divers	172,95	
sous-total fête de Noël		35 542,94	31 438,49
DIVERS	Commissaire aux comptes	1258,77	1243,84
	Dépenses diverses	415,32	271,38
sous-total divers		1 674,09	1 515,22
PERTES EXCEPTIONNELLES	Pertes places cinéma	333,54	
sous-total divers		333,54	0,00
Total charges (en euro TTC)		231 375,16	190 495,24
PRODUITS			
SUBVENTIONS	Subvention STIF	130 000,00	120 000,00
	sous-total subvention STIF	130 000,00	120 000,00
CHEQUES VACANCES	Participation agents chèques vacances	47 460,00	40 579,00
	sous-total chèques-vacances	47 460,00	40 579,00
SPECTACLES	entrées de musées	2 774,50	1 435,00
	entrées de cinéma	12 796,00	11 076,00
	entrées parcs d'attraction	3 964,00	
	forfaits sport	14 935,58	
	spectacles divers	16 780,00	19 924,00
sous-total participation agents places de cinéma		51 250,08	32 435,00
DIVERS	Reversement chèques déjeuner		528,44
	Intérêts bancaires	733,51	528,44
sous-total divers		733,51	528,44
Total produits (en euro TTC)		229 443,59	193 542,44
RESULTAT DE L'EXERCICE		-1 931,57	3 047,20

RAPPROCHEMENT DE BANQUE

		Débit	crédit
	Solde dans nos livres au 31/12/2009		2 178,98
15/10/2009	Chèque n° 5481499 Comédie Française		870,00
13/11/2009	5481505 la Ca'sion		129,00
16/12/2009	5481447 Landemaire martyrs		362,50
22/12/2009	5481451 Chantelivre		2 303,67
22/12/2009	5481454 Pathé wepler		1 118,00
22/12/2009	Remise de chèque non créditée	40,00	
		40,00	6 962,15
	Solde en banque au 31/12/2009	6 922,15	
		6 962,15	6 962,15

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE

COMPTE FINANCIER

VOLET COMPTABLE

EXERCICE 2009

VOLET COMPTABLE

SOMMAIRE

I-1ère partie	Situation patrimoniale	Page 34
	- Bilan synthétique (I-1)	Page 35
	- Bilan (I-2)	Page 36
	- Compte de résultat synthétique (I-3)	Page 41
	- Compte de résultat (I-4)	Page 42
	Annexe	Page 45
	- Etat des opérations pour compte de tiers	Page 46
II-2ème partie	Exécution budgétaire	Page 47
	- Résultats budgétaires de l'exercice (II-1)	Page 48
	- Résultats d'exécution (II-2)	Page 49
	- Etat de consommation des crédits (II-3)	Page 51
III-3ème partie	Comptabilité des deniers et valeurs	Page 59
	- Balance (III-1)	Page 60
	- Valeurs inactives (III-2)	Page 72

SITUATION PATRIMONIALE

ACTIF NET	Total en K€	PASSIF	Total en K€
Immobilisations incorporelles	502 013	Dotations	13 274
Terrains	2 077	Fonds globalisés	193 856
Constructions	6 869	Réserves	1 216
Réseaux et installations de voirie et réseaux divers	0	Différences sur réalisations d'immobilisations	124 694
Immobilisations en cours	0	Report à nouveau	-120 473
Autres immobilisations corporelles	1 940	Résultat de l'exercice	387 782
Immobilisations mises en concession, en affermage ou à disposition et immobilisations affectées	0	Subventions transférables	
Total immobilisations corporelles	10 886	Subventions non transférables	
Immobilisations financières	0	Droits du concédant, de l'affermant, de l'affectant et du remettant	
TOTAL ACTIF IMMOBILISE	512 900	Autres fonds propres	436
Stocks	0	TOTAL FONDS PROPRES	598 353
Créances	282 542	PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	63 139
Valeurs mobilières de placement	275 337	Dettes financières à long terme	
Disponibilités	1 205	Fournisseurs	407 106
Autres actifs circulants	0	Autres dettes à court terme	3 385
TOTAL ACTIF CIRCULANT	559 084	Total dettes à court terme	410 491
Comptes de régularisations	0	TOTAL DETTES	410 491
		Comptes de régularisations	0
TOTAL ACTIF	1 071 984	TOTAL PASSIF	1 071 984

ACTIF	Exercice 2009		Exercice 2008	
	Brut	Amortissements et provisions	Net	Net
ACTIF IMMOBILISE				0,00
Immobilisations incorporelles	518 688 227,69	16 675 219,68	502 013 008,01	262 111 962,11
Immobilisations incorporelles en cours				0,00
Immobilisations corporelles	15 687 494,40	4 801 409,30	10 886 085,10	10 454 424,70
1) En toute propriété				0,00
- Terrains	2 077 094,44	0,00	2 077 094,44	2 077 094,44
- Constructions	9 679 546,53	2 810 628,83	6 868 917,70	7 062 800,99
- Constructions sur sol d'autrui				0,00
- Réseaux, installations de voirie et réseaux divers	0,00	0,00	0,00	0,00
- Oeuvres d'art				0,00
- Autres immobilisations corporelles	3 930 853,43	1 990 780,47	1 940 072,96	1 314 529,27
- Immobilisations corporelles en cours				0,00
- Immobilisations affectées à un service non personnalisé				0,00
- Immobilisations mises en concession, en affermage ou à disposition et immobilisations affectées				0,00
2) Immobilisations reçues au titre d'une d'une mise à disposition				0,00
- Terrains				0,00
- Constructions				0,00

ACTIF	Exercice 2009		Exercice 2008
	Brut	Amortissements et provisions Net	
- Construction sur sol d'autrui			0,00
- Réseaux et installations de voirie, réseaux divers			0,00
- Autres immobilisations corporelles			0,00
3) Immobilisations reçues au titre d'une affectation			0,00
- Terrains			0,00
- Constructions			0,00
- Constructions sur sol d'autrui			0,00
- Réseaux et installations de voirie, réseaux divers			0,00
- Oeuvres d'art			0,00
- Autres immobilisations corporelles			0,00
Immobilisations financières	0,00	0,00	0,00
- Participations et créances rattachées à des participations			0,00
- Autres titres immobilisés			0,00
- Avances et garanties d'emprunt			0,00
- Prêts			0,00
- Autres créances	590,00	0,00	0,00
ACTIF IMMOBILISE TOTAL I	534 376 312,09	21 476 628,98	272 566 386,81

ACTIF	Exercice 2009		Exercice 2008
	Brut	Amortissements et provisions	Net
ACTIF CIRCULANT			
Stocks et en-cours			0,00
Terrains			0,00
Production autre que terrains			0,00
Autres stocks			0,00
Créances			0,00
Redevables et comptes rattachés	0,00		1 472,00
- Créances irrécouvrables admises par le juge des comptes		0,00	0,00
- Créances sur l'Etat et les collectivités publiques	195 926 772,41		184 080 943,43
- Créances sur budgets annexes			0,00
Opérations pour le compte de tiers (créances)			0,00
Autres créances	86 614 976,57	0,00	87 442 912,79
Valeurs mobilières de placement	275 337 476,97	0,00	607 540 358,66
Disponibilités	1 205 076,62	0,00	10 475 865,73
- Avance de trésorerie			0,00
Charges constatées d'avance			0,00
ACTIF CIRCULANT TOTAL II	559 084 302,57	0,00	889 541 552,61
Charges à répartir s/plus. exercices			0,00
Primes de remboursement des obligations			0,00
Dépenses à classer et à régulariser			0,00
Ecart de conversion - Actif			0,00
COMPTES DE REGULARISATION TOTAL III	0,00	0,00	0,00
TOTAL GENERAL (I+II+III)	1 093 460 614,66	21 476 628,98	1 071 983 985,68
			1 162 107 939,42

PASSIF	Exercice 2009	Exercice 2008
FONDS PROPRES		
Fonds internes		
- Dotations	13 273 547,31	13 273 547,31
- Mise à disposition (chez le bénéficiaire)		
- Affectation (par la collectivité de rattachement)		
- Réserves	193 856 424,90	193 856 424,90
- Report à nouveau	124 693 703,88	0,00
- Résultat de l'exercice (excédent ou déficit)	-120 472 689,61	124 693 703,88
- Subventions transférables	387 782 237,82	236 891 306,97
- Provisions réglementées		
- Différences sur réalisations d'immobilisations	1 215 745,28	1 061 272,10
Autres fonds	435 570,03	0,00
- Fonds Globalisés		
- Subventions non transférables		
- Droits de l'affectant		
- Immob. mises en concession, en affermage ou à disposition et immobilisations affectées		
FONDS PROPRES TOTAL I	598 353 049,05	567 653 710,96
Provisions pour risques	63 139 488,00	25 670 866,00
Provisions pour charges		
PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES TOTAL II	63 139 488,00	25 670 866,00

PASSIF	Exercice 2009	Exercice 2008
DETTES FINANCIERES		
Emprunts obligataires		
Autres emprunts		
Emprunts et dettes financières divers		
Crédits et lignes de trésorerie		
Dettes diverse		
Fournisseurs et comptes rattachés	407 106 093,39	568 240 433,24
Dettes fiscales et sociales	113 123,06	368 034,03
Dettes envers l'Etat et les collectivités publiques (opérations particulières)	3 262 704,79	0,00
Dettes envers les budgets annexes		
Opérations pour le compte de tiers (dettes)	0,00	80 943,43
Fournisseurs d'immobilisation	9 527,39	93 951,76
Produits constatés d'avance		
DETTES TOTAL III	410 491 448,63	568 783 362,46
Dépenses à l'étranger en instance de règlement		
Recettes à classer ou à régulariser	0,00	0,00
Ecart de conversion - Passif		
COMPTES DE REGULARISATION TOTAL IV	0,00	0,00
TOTAL GENERAL (I+II+III+IV)	1 071 983 985,68	1 162 107 939,42

POSTE	Exercice 2009	Exercice 2008
Impôts et taxes perçus		
Dotations et subventions reçues	1 350 333	1 303 456
Produits des services		
Autres produits	3 007 641	3 007 176
Transfert de charges		
Total - Produits courants non financiers	4 357 973	4 310 632
Traitements, salaires, charges sociales	13 193	11 286
Achats et charges externes	33 074	23 724
Participations et interventions	4 450 160	4 249 242
Dotations aux amortissements et provisions	13 103	3 277
Autres charges	675	578
Total - Charges courantes non financières	4 510 205	4 288 107
RESULTAT COURANT NON FINANCIER	-152 231	22 525
Produits courants financiers	4 230	22 055
Charges courants financiers	0	0
RESULTAT COURANT FINANCIER	4 230	22 055
RESULTAT COURANT	-148 001	44 580
Produits exceptionnels	67 947	101 384
Charges exceptionnelles	40 419	21 270
RESULTAT EXCEPTIONNEL	27 528	80 114
RESULTAT DE L'EXERCICE	-120 473	124 694

POSTE	Exercice 2009	Exercice 2008
PRODUITS COURANTS NON FINANCIERS		
PRODUCTION		
Produits des services, du domaine et ventes diverses	1 349 606 832,82	1 303 455 901,97
Production stockée	725 679,18	
Travaux en régie	3 007 640 825,28	3 007 176 261,61
IMPOTS ET TAXES		
Impôts locaux		
Autres impôts et taxes		
DOTATIONS ET SUBVENTIONS		
Dotations de l'Etat		
Subventions et participations		
Autres attributions et participations		
AUTRES PRODUITS		
REPRISES SUR AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS		
TRANSFERTS DE CHARGES		
TOTAL I	4 357 973 337,28	4 310 632 163,58
CHARGES COURANTES NON FINANCIERES		
Achats et charges externes	33 073 564,52	23 723 599,98
Impôts et taxes	674 706,39	578 307,72
Traitements et salaires	9 710 532,24	8 232 444,35
Charges sociales	3 482 612,22	3 054 028,40
Participations et interventions	4 450 159 822,68	4 249 241 670,66
Dotations aux amortissements et provisions	13 103 302,95	3 277 150,40
TOTAL II	4 510 204 541,00	4 288 107 201,51
A - RESULTAT COURANT NON FINANCIER (I-II)	-152 231 203,72	22 524 962,07

POSTE	Exercice 2009	Exercice 2008
PRODUITS COURANTS FINANCIERS		
Valeurs mobilières et créances de l'actif immobilisé		
Gains de change		
Produits nets sur cessions de valeurs mobilières de placement	4 230 085,37	22 055 007,94
Autres intérêts et produits assimilés		
Reprises sur provisions		
Transferts de charges		
TOTAL III	4 230 085,37	22 055 007,94
CHARGES COURANTES FINANCIERES		
Intérêts et charges assimilés		
Perte de change		
Charges nettes sur cessions de valeurs mobilières de placement		
Dotations aux amortissements et provisions		
TOTAL IV		
B - RESULTAT COURANT FINANCIER (III-IV)	4 230 085,37	22 055 007,94
RESULTAT COURANT (A+B)	-148 001 118,35	44 579 970,01

POSTE	Exercice 2009	Exercice 2008
PRODUITS EXCEPTIONNELS		
Sur opérations de gestion:		
- Subventions		
- Autres opérations	53 460 655,63	90 702 203,56
Sur opérations en capital:		
- Produits des cessions d'immobilisations		
- Différences sur réalisations (négatives) reprises au compte de résultat	11 536 646,28	2 521 379,40
- Autres opérations	2 950 000,00	8 160 000,00
Reprises sur provisions		
Transferts de charges		
TOTAL V	67 947 301,91	101 383 582,96
CHARGES EXCEPTIONNELLES		
Sur opérations de gestion :		
- Subventions		11 599,60
- Autres opérations	251,17	246 540,49
Sur opérations en capital :		
- Valeur comptable des immobilisations cédées		
- Différences sur réalisations (positives) transférées en l'investissement		
- Autres opérations		
Dotations aux amortissements et aux provisions	40 418 622,00	21 011 709,00
TOTAL VI	40 418 873,17	21 269 849,09
C - RESULTAT EXCEPTIONNEL (V-VI)	27 528 428,74	80 113 733,87
TOTAL DES PRODUITS (I+III+V)	4 430 150 724,56	4 434 070 754,48
TOTAL DES CHARGES (II+IV+VI)	4 550 623 414,17	4 309 377 050,60
RESULTAT DE L'EXERCICE	-120 472 689,61	124 693 703,88

ANNEXE

Situations des opérations pour le compte de tiers soldées au 31/12/2009

Opérations pour le compte de tiers	Balance d'entrée		Dépenses de l'année	Recettes de l'année	Balance de sortie	
	Solde débiteur	Solde créditeur			Solde débiteur	Solde créditeur
4581	0,00		226 159,28	0,00	0,00	
4582		80 943,43	0,00	145 215,85		0,00

EXECUTION BUDGETAIRE

	SECTION D'INVESTISSEMENT	SECTION DE FONCTIONNEMENT	TOTAL DES SECTIONS
RECETTES			
Prévisions budgétaires totales (a)	381 023 020,03	4 672 452 395,57	5 053 475 415,60
Titres de recettes émis (b)	176 656 321,82	4 655 650 419,38	4 832 306 741,20
Réductions de titres (c)	626 106,06	225 499 694,82	226 125 800,88
Recettes nettes (d = b - c)	176 030 215,76	4 430 150 724,56	4 606 180 940,32
DEPENSES			
Autorisations budgétaires totales (e)	381 023 020,03	4 672 452 395,57	5 053 475 415,60
Mandats émis (f)	265 444 944,07	4 737 799 948,61	5 003 244 892,68
Annulations de mandats (g)	172 516,28	187 176 534,44	187 349 050,72
Dépenses nettes (h = f - g)	265 272 427,79	4 550 623 414,17	4 815 895 841,96
RESULTAT DE L'EXERCICE			
(d - h) Excédent			
(h - d) Déficit	89 242 212,03	120 472 689,61	209 714 901,64

	RESULTAT A LA CLOTURE DE L'EXERCICE PRECEDENT : N-1	PART AFFECTEE A L'INVESTISSEMENT: EXERCICE N	RESULTAT DE L'EXERCICE N	RESULTAT DE CLOTURE DE L'EXERCICE N
I - Budget principal				
Investissement	85 201 507,20	0,00	-89 242 212,03	-4 040 704,83
Fonctionnement	124 693 703,88	0,00	-120 472 689,61	4 221 014,27
TOTAL I	209 895 211,08	0,00	-209 714 901,64	180 309,44
II - Budget rattachés à caractère administratif				
Investissement				
Fonctionnement				
Investissement				
Fonctionnement				
TOTAL II				

	RESULTAT A LA CLOTURE DE L'EXERCICE PRECEDENT : N-1	PART AFFECTEE A L'INVESTISSEMENT: EXERCICE N	RESULTAT DE L'EXERCICE N	RESULTAT DE CLOTURE DE L'EXERCICE N
III - Budget rattachés à caractère industriel et commercial				
Investissement				
Fonctionnement				
Investissement				
Fonctionnement				
TOTAL III				
TOTAL I+II+III	209 895 211,08	0,00	-209 714 901,64	180 309,44

N° chapitre et article	Intitulé	BP 1	DM 2	Total prévisions 3=1+2	Emissions 4	Annulations 5	Dépenses nettes 6=4-5	Solde prévisions/ Réalizations 7=3-6
13	subventions d'invest	11 500 000,00	-1 130 000,00	10 370 000,00	10 331 275,13	0,00	10 331 275,13	38 724,87
13932	Subventions d'inv. t	11 500 000,00	-1 130 000,00	10 370 000,00	10 331 275,13	0,00	10 331 275,13	38 724,87
19	differ reals immo		1 130 000,00	1 130 000,00	1 123 920,95	0,00	1 123 920,95	6 079,05
198	Neutralisation AMT		1 130 000,00	1 130 000,00	1 123 920,95	0,00	1 123 920,95	6 079,05
20	immobilisations inco	226 238 634,00	135 152 426,75	361 391 060,75	252 130 000,96	172 516,28	251 957 484,68	109 433 576,07
2031	Frais d'études	7 335 000,00	1 198 541,33	8 533 541,33	4 097 258,10	172 516,28	3 924 741,82	4 608 799,51
204	Subv. d'équip versée	218 703 634,00	133 631 000,00	352 334 634,00	247 547 634,13	0,00	247 547 634,13	104 786 999,87
2053	Logiciels	200 000,00	322 885,42	522 885,42	485 108,73	0,00	485 108,73	37 776,69
21	immobilisations corp	5 406 000,00	1 104 353,97	6 510 353,97	1 608 134,39	0,00	1 608 134,39	4 902 219,58
2113	Terrains aménagés	3 500 000,00	0,00	3 500 000,00	0,00	0,00	0,00	3 500 000,00
2135	Installations généra	636 000,00		636 000,00	0,00	0,00	0,00	636 000,00
2138	Autres constructions	100 000,00	503 300,00	503 300,00	15 952,47	0,00	15 952,47	487 347,53
21538	Autres réseaux		-75 000,00	25 000,00	0,00	0,00	0,00	25 000,00
2181	Installations gales		103 000,00	103 000,00	87 735,93	0,00	87 735,93	15 264,07
21831	Matériel de bureau	20 000,00	-3 000,00	17 000,00	0,00	0,00	0,00	17 000,00
21832	Matériel informatiqu	400 000,00	300 104,26	700 104,26	673 552,04	0,00	673 552,04	26 552,22
2184	Mobilier	750 000,00	275 949,71	1 025 949,71	830 893,95	0,00	830 893,95	195 055,76
27	autres immo. fin.		10 000,00	10 000,00	590,00	0,00	590,00	9 410,00
275	Dépôts, cautionnemt		10 000,00	10 000,00	590,00	0,00	590,00	9 410,00
458	opérations d'investi	1 012 000,00	572 904,31	1 584 904,31	226 159,28	0,00	226 159,28	1 358 745,03
4581	Dépenses sur opérati	1 012 000,00	572 904,31	1 584 904,31	226 159,28	0,00	226 159,28	1 358 745,03
2058	Licences, marques		26 701,00	26 701,00	24 863,36	0,00	24 863,36	1 837,64
	TOTAL	244 156 634,00	136 866 386,03	381 023 020,03	265 444 944,07	172 516,28	265 272 427,79	115 750 592,24

N° chapitre et article	Intitulé	BP 1	DM 2	Total prévisions 3=1+2	Emissions 4	Annulations 5	Recettes nettes 6=4-5	Solde prévisions/ Réalizations 7=3-6
021	vir section fonction	3 325 000,00	6 000 000,00	9 325 000,00	0,00	0,00	0,00	9 325 000,00
021	Vir section fonction	3 325 000,00	6 000 000,00	9 325 000,00	0,00	0,00	0,00	9 325 000,00
10				0,00	288 585,03	0,00	288 585,03	-288 585,03
10222	F.C.T.V.A.			0,00	288 585,03	0,00	288 585,03	-288 585,03
1068	Excédents de foncl.			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
13	subventions d'invest	226 719 634,00	45 644 878,83	272 364 512,83	162 346 126,93	0,00	162 346 126,93	110 018 385,90
13111	Contrat de plan	1 160 000,00	-1 160 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
13118	Autres subvention de	39 000 000,00		39 000 000,00	39 000 000,00	0,00	39 000 000,00	0,00
13121	Contrats de plan	2 720 000,00	-2 720 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
13228	Subv nt div région	3 500 000,00		3 500 000,00	0,00	0,00	0,00	3 500 000,00
1332	Produits des amendes	180 339 634,00	49 524 878,83	229 864 512,83	123 346 126,93	0,00	123 346 126,93	106 518 385,90
16				0,00	146 985,00	0,00	146 985,00	-146 985,00
165	Dépôts & cautionnem autres immo. fnn.		10 000,00	10 000,00	0,00	0,00	0,00	10 000,00
27			10 000,00	10 000,00	0,00	0,00	0,00	10 000,00
275	Dépôts, cautionnement		10 000,00	10 000,00	0,00	0,00	0,00	10 000,00
28	amortis. des immob	13 100 000,00	10 000,00	13 110 000,00	13 729 409,01	626 106,06	13 103 302,95	6 697,05
280411	Etat			0,00	30 850,00	0,00	30 850,00	-30 850,00
280413	Départements			0,00	403 123,85	0,00	403 123,85	-403 123,85
280414	Communes et structur			0,00	1 095 348,59	0,00	1 095 348,59	-1 095 348,59
2804171	SNCF			0,00	7 120 514,33	0,00	7 120 514,33	-7 120 514,33
2804174	RATP			0,00	1 365 475,55	0,00	1 365 475,55	-1 365 475,55
2804178	Amortissements Organ			0,00	162 966,07	0,00	162 966,07	-162 966,07
280418	Organismes publics d			0,00	874 055,47	0,00	874 055,47	-874 055,47
28042	Subventions d'équipe			0,00	402 862,22	0,00	402 862,22	-402 862,22
2805	Concessions & droits			0,00	626 106,06	0,00	626 106,06	-626 106,06
2808	Autres immobilisatio			0,00	626 106,06	626 106,06	0,00	0,00
281	Amort immo corporell	13 100 000,00	10 000,00	13 110 000,00	1 022 000,81	0,00	1 022 000,81	12 087 999,19
458	opérations d'investi	1 012 000,00		1 012 000,00	145 215,85	0,00	145 215,85	866 784,15
4582	Recettes sur opérati	1 012 000,00		1 012 000,00	145 215,85	0,00	145 215,85	866 784,15
	TOTAL	244 156 634,00	51 664 878,83	295 821 512,83	176 656 321,82	626 106,06	176 030 215,76	119 791 297,07

N° chapitre et article	Intitulé	BP 1	DM 2	Total prévisions 3=1+2	Emissions 4	Annulations 5	Dépenses nettes 6=4-5	Solde prévisions/ Réalizations 7=3-6
023	virement à la sectio	3 325 000,00	6 000 000,00	9 325 000,00	0,00	0,00	0,00	9 325 000,00
023	Virement à la sectio	3 325 000,00	6 000 000,00	9 325 000,00	0,00	0,00	0,00	9 325 000,00
60	achis variation stoc	451 000,00	110 000,00	561 000,00	402 368,17	1 223,13	401 145,04	159 854,96
60611	Energies électricité	100 000,00	4 270,00	104 270,00	45 038,55	301,77	44 736,78	59 533,22
60613	Gaz	10 000,00	4 000,00	14 000,00	10 189,36	362,22	9 827,14	4 172,86
60617	Eau et assainiss.	16 000,00		16 000,00	3 099,02	59,55	3 039,47	12 960,53
60622	Carburants	20 000,00		20 000,00	8 802,36	0,00	8 802,36	11 197,64
60628	Aut.four.non stockée		9 730,00	9 730,00	9 394,00	0,00	9 394,00	336,00
6063	Four.ent.petit équi	100 000,00	-19 402,00	80 598,00	61 464,69	499,59	60 965,10	19 632,90
6064	Fournitures administ	130 000,00	83 400,00	213 400,00	187 245,76	0,00	187 245,76	26 154,24
6068	Autres mat.et fourni	55 000,00	28 002,00	83 002,00	73 690,73	0,00	73 690,73	9 311,27
607	Achats de marchand.	20 000,00		20 000,00	3 443,70	0,00	3 443,70	16 556,30
61	scs extérieurs	25 069 703,00	4 188 632,00	29 258 335,00	23 881 386,14	286 878,83	23 594 507,31	5 663 827,69
6132	Locations immobil.	4 051 200,00	146 915,00	4 198 115,00	4 119 449,53	0,00	4 119 449,53	78 665,47
6135	Locations mobilières	270 000,00	-85 915,00	184 085,00	151 820,40	10 116,88	141 703,52	42 381,48
614	Ch.locatives et copr	400 000,00	-250 000,00	150 000,00	126 739,21	0,00	126 739,21	23 260,79
61522	Bâtiments	300 000,00	-100 000,00	200 000,00	110 157,71	0,00	110 157,71	89 842,29
61551	Matériel roulant		15 669,90	15 669,90	13 131,15	0,00	13 131,15	2 538,75
61558	Aut. biens mobiliers		330,10	330,10	330,10	0,00	330,10	0,00
6156	Maintenance	1 490 000,00	-6 000,00	1 484 000,00	1 275 240,52	1 372,11	1 273 868,41	210 131,59
616	Primes d'assurances	150 000,00	19 000,00	169 000,00	129 435,54	2 946,40	126 489,14	42 510,86
6171	Etudes générales	7 836 503,00	3 878 683,76	11 715 186,76	8 663 429,41	93 373,78	8 570 055,63	3 145 131,13
6173	Etudes de trafic	6 660 000,00	-249 153,21	6 410 846,79	6 030 942,63	0,00	6 030 942,63	379 904,16
6174	Etudes divers CPER	1 712 000,00	668 033,39	2 320 033,39	1 322 776,67	160 172,86	1 162 603,81	1 157 429,58
6175	Etudes hors CPER sub	1 775 000,00	-141 871,94	1 633 128,06	1 302 365,55	18 896,80	1 283 468,75	349 659,31
6181	Document.gle et tech	80 000,00	40 100,00	120 100,00	77 876,68	0,00	77 876,68	42 223,32
6184	Organis.de formation /	220 000,00	27 300,00	247 300,00	213 519,05	0,00	213 519,05	33 780,95
6185	colloq.et séminaires	125 000,00	85 540,00	210 540,00	160 286,99	0,00	160 286,99	50 253,01
6188	Autres frais divers		200 000,00	200 000,00	183 885,00	0,00	183 885,00	16 115,00
62	autres services ext.	9 350 000,00	1 479 275,90	10 829 275,90	11 974 801,53	2 896 889,36	9 077 912,17	1 751 363,73

N° chapitre et article	Intitulé	BP 1	DM 2	Total prévisions 3=1+2	Emissions 4	Annulations 5	Dépenses nettes 6=4-5	Solde prévisions/ Réalizations 7=3-6
6225	Ind.comptable régis.	6 000,00		6 000,00	5 489,96	0,00	5 489,96	510,04
6226	Honoraires	255 000,00	-120 000,00	135 000,00	29 591,12	0,00	29 591,12	105 408,88
6227	Frais act et content	150 000,00		150 000,00	111 832,85	7 558,72	104 274,13	45 725,87
6228	Divers (honoraires)		44 255,00	44 255,00	44 104,94	0,00	44 104,94	150,06
6231	Annonces et insert.	2 040 000,00	490 519,00	2 530 519,00	2 546 712,82	81 823,38	2 464 889,44	65 629,56
6232	Fêtes et cérémonies	140 000,00	3 850,00	143 850,00	9 972,51	0,00	9 972,51	133 877,49
6233	Foires et exposition	120 000,00	234 100,00	354 100,00	360 425,33	16 983,20	343 442,13	10 657,87
6237	Publications	1 200 000,00	330 000,00	1 530 000,00	1 705 982,46	278 233,79	1 427 748,67	102 251,33
6238	Divers	820 000,00	-645 048,10	174 951,90	71 214,09	0,00	71 214,09	103 737,81
6241	Transports de biens	180 000,00	-25 000,00	155 000,00	111 356,67	0,00	111 356,67	43 643,33
6251	Voy.déplis. missions	40 000,00	98 300,00	138 300,00	88 944,75	1 787,00	87 157,75	51 142,25
6255	Frais de déménagt	4 000,00		4 000,00	0,00	0,00	0,00	4 000,00
6257	Réceptions	200 000,00	285 000,00	485 000,00	419 668,48	1 287,60	418 380,88	66 619,12
6261	Frais d'affranchis.	85 000,00	30 000,00	115 000,00	100 607,87	2 478,14	98 129,73	16 870,27
6262	Frais de télécom.	200 000,00		200 000,00	176 861,92	0,00	176 861,92	23 138,08
627	Sees banc.et assimil		400,00	400,00	358,42	0,00	358,42	41,58
6281	Concours divers	60 000,00	20 000,00	80 000,00	52 944,06	0,00	52 944,06	27 055,94
6286	Frais nettoy.locaux	150 000,00	-35 000,00	115 000,00	101 902,88	0,00	101 902,88	13 097,12
6288	Autres	3 700 000,00	767 900,00	4 467 900,00	6 036 830,40	2 506 737,53	3 530 092,87	937 807,13
63	impots,taxes et vers	544 763,00	150 000,00	694 763,00	675 942,68	1 236,29	674 706,39	20 056,61
6331	Verst de transport	205 000,00	6 000,00	211 000,00	204 770,60	740,64	204 029,96	6 970,04
6336	Cotisations au CNFPT	150 000,00	-6 000,00	144 000,00	134 039,48	495,65	133 543,83	10 456,17
63512	Taxes foncières	108 118,00	179 239,00	287 357,00	287 357,00	0,00	287 357,00	0,00
63513	Autres impôts locaux	81 645,00	-31 869,00	49 776,00	49 775,60	0,00	49 775,60	0,40
6378	Taxes diverses		2 630,00	2 630,00	0,00	0,00	0,00	2 630,00
64	charges de personnel	13 084 000,00	512 000,00	13 596 000,00	13 573 202,25	380 057,79	13 193 144,46	402 855,54
64111	Rémunér. principale	2 714 000,00	-268 000,00	2 446 000,00	2 439 327,26	11 019,42	2 428 307,84	17 692,16
64112	NBI. suppl. familial	117 000,00		117 000,00	114 589,01	1 079,67	113 509,34	3 490,66
64118	Autres indem.primes	995 000,00	73 500,00	1 068 500,00	1 057 603,58	4 330,80	1 053 272,78	15 227,22
64131	Rémunérations	4 116 000,00	163 000,00	4 279 000,00	4 264 162,61	29 065,42	4 235 097,19	43 902,81
64132	Supplément familial	85 000,00	-3 000,00	82 000,00	62 922,83	0,00	62 922,83	19 077,17

N° chapitre et article	Intitulé	BP 1	DM 2	Total prévisions 3=1+2	Emissions 4	Annulations 5	Dépenses nettes 6=4-5	Solde prévisions/ Réalizations 7=3-6
64138	Autres indem. primes	990 000,00	149 500,00	1 139 500,00	1 124 105,68	2 403,42	1 121 702,26	17 797,74
6451	Cotisations URSSAF	1 875 000,00	85 000,00	1 960 000,00	1 921 452,40	7 007,68	1 914 444,72	45 555,28
6453	Cotis. caisses de ret	1 010 000,00	327 000,00	1 337 000,00	1 508 734,55	201 931,06	1 306 803,49	30 196,51
64731	Versées directement	85 000,00		85 000,00	61 226,48	0,00	61 226,48	23 773,52
6475	Médecine du travail	12 000,00		12 000,00	10 834,50	0,00	10 834,50	1 165,50
6476	Restauration collect	180 000,00		180 000,00	234 792,82	89 181,77	145 611,05	34 388,95
6478	Autres chges sociale	280 000,00	-135 000,00	125 000,00	77 730,53	34 038,55	43 691,98	81 308,02
6484	Remb. agents à dispos	625 000,00	140 000,00	765 000,00	695 720,00	0,00	695 720,00	69 280,00
65	autres chges de gest	4 479 665 170,44	74 958 062,00	4 554 623 232,44	4 633 758 472,12	183 598 649,44	4 450 159 822,68	104 463 409,76
651	Redevances concess.	150 000,00	21 565,50	171 565,50	172 594,78	12 482,67	160 112,11	11 453,39
654	Pertes s/créa. intréc		1 472,00	1 472,00	1 472,00	0,00	1 472,00	0,00
6558	Autres contrib. oblig	35 000,00		35 000,00	19 540,11	0,00	19 540,11	15 459,89
65621	PA QS	106 310 854,00	-66 333 342,34	39 977 511,66	2 146 997,95	0,00	2 146 997,95	37 830 513,71
65622	PA Sécurité			21 969 629,12	4 236 603,09	0,00	4 236 603,09	17 733 026,03
65623	PA Accès corresponda			13 102 540,28	2 083 118,80	0,00	2 083 118,80	11 019 421,48
65624	PA Information QS			17 707 559,50	2 282 978,47	0,00	2 282 978,47	15 424 581,03
65625	PA Complém. CPER			13 326 000,82	278 772,13	0,00	278 772,13	13 047 228,69
65626	PA Etudes circule PDU			227 612,62	0,00	0,00	0,00	227 612,62
656411	Frais de recouvre.	30 471 815,41	-616 037,50	29 855 777,91	31 608 520,75	2 981 128,16	28 627 392,59	1 228 385,32
656412	Rembt aux employeurs	48 500 000,00	4 000 000,00	52 500 000,00	68 822 931,36	16 367 841,58	52 455 089,78	44 910,22
6564221	Conventions P M R	8 874 580,00	649 379,68	9 523 959,68	13 831 496,36	4 308 483,89	9 523 012,47	947,21
6564223	Convent. polit. ville	16 458 499,00	-2 773 980,68	13 684 518,32	16 908 617,61	3 224 099,32	13 684 518,29	0,03
6564224	PDU	1 643 530,00	-500 000,00	1 143 530,00	858 183,73	0,00	858 183,73	285 346,27
65642251	Chèque-mobilité ASS	198 300,00	-198 300,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
65642252	Chèque-mobilité 30%	2 000 000,00	-650 000,00	1 350 000,00	1 380 872,40	90 669,60	1 290 202,80	59 797,20
65642253	Chèque-mobilité gest	502 000,00	-50 000,00	452 000,00	267 803,92	33 307,01	234 496,91	217 503,09
65642262	Imagine'R Gest bonus		262 709,77	262 709,77	262 709,77	0,00	262 709,77	0,00
6564227	Solidarité transport	8 000 000,00		8 000 000,00	6 383 981,82	0,00	6 383 981,82	1 616 018,18
6564228	Autres conventions		993 918,00	993 918,00	487 836,00	0,00	487 836,00	506 082,00
6564229	Bonus - QS		2 124 601,00	2 124 601,00	1 868 187,82	0,00	1 868 187,82	256 413,18
656431	Contributions RATP	1 998 805 743,60	-29 074 000,00	1 969 731 743,60	2 056 630 403,75	86 900 000,00	1 969 730 403,75	1 339,85

N° chapitre et article	Intitulé	BP 1	DM 2	Total prévisions 3=1+2	Emissions 4	Annulations 5	Dépenses nettes 6=4-5	Solde prévisions/ Réalizations 7=3-6
656432	Contributions SNCF	1 587 037 915,43	83 300 000,00	1 670 337 915,43	1 711 325 880,97	41 000 000,00	1 670 325 880,97	12 034,46
65645	Compensations OPTILE	525 930 000,00	15 721 792,63	541 651 792,63	547 036 054,13	6 531 227,28	540 504 826,85	1 146 965,78
65646	Transports scolaires	139 356 933,00	-17 800 000,00	121 556 933,00	139 984 571,09	18 469 559,71	121 515 011,38	41 921,62
65647	Services délégués (h)	960 000,00	-293 918,00	666 082,00	678 160,11	168 333,96	509 826,15	156 255,85
65648	Transport Fluvial	4 300 000,00	15 497,60	4 315 497,60	4 246 822,07	262 871,79	3 983 950,28	331 547,32
65747	Subv. Creastif	130 000,00		130 000,00	130 000,00	0,00	130 000,00	0,00
6581	Redev. RFF sillons		19 823 362,00	19 823 362,00	19 823 361,13	3 248 644,47	16 574 716,66	3 248 645,34
67	charges exceptionnel		36 167,23	36 167,23	11 850,77	11 599,60	251,17	35 916,06
6711	Intérêts moratoires		10 000,00	10 000,00	251,17	0,00	251,17	9 748,83
673	Titres annulés ex.an		14 567,63	14 567,63	0,00	0,00	0,00	14 567,63
678	Autres charges excep		11 599,60	11 599,60	11 599,60	11 599,60	0,00	11 599,60
68	dot. amort. prov.	13 100 000,00	40 428 622,00	53 528 622,00	53 521 924,95	0,00	53 521 924,95	6 697,05
6811	Dotat. amortissement	13 100 000,00	10 000,00	13 110 000,00	13 103 302,95	0,00	13 103 302,95	6 697,05
6815				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6875	Dotations aux prevois		40 418 622,00	40 418 622,00	40 418 622,00	0,00	40 418 622,00	0,00
	TOTAL	4 544 589 636,44	127 862 759,13	4 672 452 395,57	4 737 799 948,61	187 176 534,44	4 550 623 414,17	121 828 981,40

N° chapitre et article	Intitulé	BP 1	DM 2	Total prévisions 3=1+2	Emissions 4	Annulations 5	Recettes nettes 6=4-5	Solde prévisions/ Réalizations 7=3-6
74	dot.subventions part	1 360 442 723,94	2 632 400,00	1 363 075 123,94	1 386 522 512,00	36 190 000,00	1 350 332 512,00	12 742 611,94
747182	Transports scolaires	132 571 742,94	-3 447 600,00	129 124 142,94	126 591 709,00	0,00	126 591 709,00	2 532 433,94
747183	Cont.plan Etat-Régio	520 000,00	1 880 000,00	2 400 000,00	206 506,02	0,00	206 506,02	2 193 493,98
747188	Autres subv.et parti			0,00	646 181,63	0,00	646 181,63	-646 181,63
74721	Particip.statutaires	562 505 000,00		562 505 000,00	562 505 000,00	0,00	562 505 000,00	0,00
74722	Carte Imagine'R	36 190 000,00	13 810 000,00	50 000 000,00	79 190 000,00	36 190 000,00	43 000 000,00	7 000 000,00
747283	Subvention CPER	1 210 000,00	3 390 000,00	4 600 000,00	481 847,37	0,00	481 847,37	4 118 152,63
747285	Subvention Région ta	87 000 000,00	-13 000 000,00	74 000 000,00	74 000 000,00	0,00	74 000 000,00	0,00
747288	Aut.Subv.et Particip			0,00	655 842,32	0,00	655 842,32	-655 842,32
747311	Part.stat.dépt 75	335 076 508,00		335 076 508,00	335 076 508,00	0,00	335 076 508,00	0,00
747312	Part.stat.dépt.92	85 368 406,00		85 368 406,00	85 368 406,00	0,00	85 368 406,00	0,00
747313	Part.stat. dépt 93	41 360 662,00		41 360 662,00	41 360 662,00	0,00	41 360 662,00	0,00
747314	Part.stat. dépt 94	33 198 825,00		33 198 825,00	33 198 825,00	0,00	33 198 825,00	0,00
747315	Part.stat. dépt 78	17 536 921,00		17 536 921,00	17 536 921,00	0,00	17 536 921,00	0,00
747316	Part.stat.dépt 91	10 808 920,00		10 808 920,00	10 808 920,00	0,00	10 808 920,00	0,00
747317	Part.stat.dépt 95	10 036 854,00		10 036 854,00	10 036 854,00	0,00	10 036 854,00	0,00
747318	Part.stat dépt 77	7 058 885,00		7 058 885,00	7 058 885,00	0,00	7 058 885,00	0,00
74738	Subv Etude hors CPER			0,00	445 301,66	0,00	445 301,66	-445 301,66
7474	Communes			0,00	628 463,82	0,00	628 463,82	-628 463,82
748	Autres subv.particip			0,00	725 679,18	0,00	725 679,18	-725 679,18
75	autres prod.gest.cou	3 152 646 912,50	-39 153 233,98	3 113 493 678,52	3 194 903 530,07	187 262 704,79	3 007 640 825,28	105 852 853,24
751	Redev.pr concessions	200 000,00		200 000,00	400 925,68	0,00	400 925,68	-200 925,68
752	Revenus immeubles	558 833,00		558 833,00	445 870,99	0,00	445 870,99	112 962,01
7562	Produit des amendes	106 310 854,00		106 310 854,00	11 028 470,44	0,00	11 028 470,44	95 282 383,56
75642	Versement de transp.	3 045 577 225,50	-59 300 000,00	2 986 277 225,50	3 162 916 476,24	184 000 000,00	2 978 916 476,24	7 360 749,26
75644	Rembt V.T.employeurs			0,00	18 723,00	0,00	18 723,00	-18 723,00
75648	Autres produits		323 404,02	323 404,02	269 702,59	14 060,32	255 642,27	67 761,75
7581	Prod. redev. Sillens		19 823 362,00	19 823 362,00	19 823 361,13	3 248 644,47	16 574 716,66	3 248 645,34
76	produits financiers	20 000 000,00	-15 000 000,00	5 000 000,00	6 093 459,99	1 863 374,62	4 230 085,37	769 914,63
767	Prod.netts cess.valeu	20 000 000,00	-15 000 000,00	5 000 000,00	6 093 459,99	1 863 374,62	4 230 085,37	769 914,63

N° chapitre et article	Intitulé	BP 1	DM 2	Total prévisions 3=1+2	Emissions 4	Annulations 5	Recettes nettes 6=4-5	Solde prévisions/ Réalizations 7=3-6
77	produits exception.	11 500 000,00	51 739 889,23	63 239 889,23	65 180 917,32	183 615,41	64 997 301,91	-1 757 412,68
771	Produits exception.		2 295 104,46	2 295 104,46	2 928 778,29	0,00	2 928 778,29	-633 673,83
773	Mandats annulés		48 568 692,62	48 568 692,62	50 715 492,75	183 615,41	50 531 877,34	-1 963 184,72
775	Prod. cessions immob.			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
7768	Neutralisation amo		1 130 000,00	1 130 000,00	0,00	0,00	0,00	1 130 000,00
777	Quote-part sub.inves	11 500 000,00	-1 130 000,00	10 370 000,00	10 331 275,13	0,00	10 331 275,13	38 724,87
7788	Autres produits exce		876 092,15	876 092,15	1 205 371,15	0,00	1 205 371,15	-329 279,00
78	reprise sur amortiss		2 950 000,00	2 950 000,00	2 950 000,00	0,00	2 950 000,00	0,00
7875	Reprises sur provisi		2 950 000,00	2 950 000,00	2 950 000,00	0,00	2 950 000,00	0,00
	TOTAL	4 544 589 636,44	3 169 055,25	4 547 758 691,69	4 655 650 419,38	225 499 694,82	4 430 150 724,56	117 607 967,13

**COMPTABILITE
DES DENIERS ET VALEURS**

Comptes	Intitulé	BALANCE D'ENTREE		OPERATIONS BUDGETAIRES		OPERATIONS NON BUDGETAIRES		TOTALS		SOLDE		
		DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	
1021	Dotation		13 273 547,31									13 273 547,31
10222	F.C.T.V.A.	0,00			288 585,03	0,00						288 585,03
Sous total 102			13 273 547,31		288 585,03	0,00						288 585,03
1068	Excédents de fonct.		193 856 424,90			0,00						193 856 424,90
Sous total 106			193 856 424,90			0,00						193 856 424,90
110	Rep. à nouveau crédit	0,00					124 693 703,88					124 693 703,88
Sous total 110		0,00					124 693 703,88					124 693 703,88
1201	ETABLISSEMENT		124 693 703,88			124 693 703,88					0,00	
Sous total 120			124 693 703,88			124 693 703,88					0,00	
129	Résultat exerc. débit	0,00				4 550 623 414,17		4 430 150 724,56			120 472 689,61	
Sous total 129		0,00				4 550 623 414,17		4 430 150 724,56			120 472 689,61	
13118	Autres subvention de		127 000 000,00									166 000 000,00
1318	Autres		52 558,17			0,00						52 558,17
Sous total 131			127 052 558,17			0,00						166 052 558,17
1332	Produits des amendes		112 310 247,80			0,00						235 656 374,73
Sous total 133			112 310 247,80			0,00						235 656 374,73
13932	Subventions d'inv. 1	2 471 499,00		10 331 275,13		0,00				10 331 275,13		
Sous total 139		2 471 499,00		10 331 275,13		0,00				10 331 275,13		
1511	Provisions pour lit							40 418 622,00				63 139 488,00
Sous total 151						2 950 000,00		40 418 622,00				63 139 488,00
165	Dépôts & cautionnem	0,00				0,00						146 985,00
Sous total 165		0,00				0,00						146 985,00
192	Plus ou moins values	1 054 526,43				0,00					1 054 526,43	
Sous total 192		1 054 526,43				0,00					1 054 526,43	
193	Autres différences s	6 745,67				154 473,18				154 473,18		161 218,85
Sous total 193		6 745,67				154 473,18				154 473,18		161 218,85
198	Neutralisation AMT	0,00				0,00				1 123 920,95		
Sous total 198		0,00				0,00				1 123 920,95		
Classe 1		3 532 771,10	596 857 348,06	11 455 196,08	162 781 696,96	4 678 421 591,23	4 595 263 050,44			4 689 876 787,31	4 758 044 747,40	797 107 667,02
2031	Frais d'études	1 359 483,41		4 097 258,10		0,00				4 097 258,10	172 516,28	5 284 225,23
Sous total 203		1 359 483,41		4 097 258,10		0,00				4 097 258,10	172 516,28	5 284 225,23

Comptes	Intitulé	BALANCE D'ENTREE		OPERATIONS BUDGETAIRES		OPERATIONS NON BUDGETAIRES		TOTALS		SOLDE	
		DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT
20411	Etat	462 750,00						0,00			462 750,00
20413	Départements	6 046 857,40		4 567 311,74				4 567 311,74			10 614 169,14
20414	Comm. struct. interco	17 252 446,67		9 993 869,69				9 993 869,69			27 246 316,36
204171	SNCF	194 591 546,28		128 226 983,69				128 226 983,69			322 818 529,97
204174	RATP	20 482 133,31		58 846 376,79				58 846 376,79			79 328 510,10
204178	Autres	814 830,29						0,00			814 830,29
20418	Organ. publics divers	20 504 232,00		25 582 562,22				25 582 562,22			46 086 794,22
2042	Sub. pers. droit privé	2 155 451,85		20 330 530,00				20 330 530,00			22 485 981,85
Sous total 204		262 310 247,80		247 547 634,13				247 547 634,13			509 857 881,93
2053	Logiciels	2 965 778,69		485 108,73				485 108,73			3 450 887,42
2058	Licences, marques	70 369,75		24 863,36				24 863,36			95 233,11
Sous total 205		3 036 148,44		509 972,09				509 972,09			3 546 120,53
2113	Terrains aménagés	2 077 094,44						0,00			2 077 094,44
Sous total 211		2 077 094,44						0,00			2 077 094,44
2131	Bâtiments publics	6 595 409,31						0,00			6 595 409,31
2135	Installations généra	1 998 439,29		15 952,47				15 952,47			1 969 162,64
2138	Autres constructions	1 099 022,11		15 952,47				15 952,47			1 114 974,58
Sous total 213		9 692 870,71		15 952,47				46 667,08			75 943,73
215	Installations techni	46 667,08						0,00			46 667,08
21538	Autres réseaux	57 683,08						0,00			57 683,08
Sous total 215		104 350,16						46 667,08			46 667,08
2181	Installations gales	1 423,72						0,00			1 423,72
21811	instal. agencis et a	0,00		87 735,93				87 735,93			87 735,93
2182	Matériel de transpor	56 679,09						0,00			56 679,09
21831	Matériel de bureau	141 548,17		0,00				0,00			141 548,17
21832	Matériel informatique	2 360 150,42		673 552,04				673 552,04			2 585 582,94
2184	Mobilier	643 012,84		830 893,95				830 893,95			1 058 767,23
Sous total 218		3 202 814,24		1 592 181,92				921 825,81			3 873 170,35
275	Dépôts, cautionnem	0,00		590,00				590,00			590,00
Sous total 275		0,00		590,00				590,00			590,00
280411	Etat										30 850,00
280413	Départements										403 123,85
280414	Communes et structur										1 095 348,59

Comptes	Intitulé	BALANCE D'ENTREE		OPERATIONS BUDGETAIRES		OPERATIONS NON BUDGETAIRES		TOTALS		SOLDE	
		DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT
2804171	SNCF		1 068 322,75		7 120 514,33		0,00		7 120 514,33		8 188 837,08
2804174	RATP		118 778,00		1 365 475,55		0,00		1 365 475,55		1 484 253,55
2804178	Amortissements Organ		245 013,86		162 966,07		0,00		162 966,07		407 979,93
280418	Organismes publics d		39 750,00		874 055,47		0,00		874 055,47		913 805,47
28042	Subventions d'équipe		144 339,01		402 862,22		0,00		402 862,22		547 201,23
2805	Concessions & droits	0,00			626 106,06		2 122 418,54		2 748 524,60	0,00	2 748 524,60
2808	Autres immobilisatio		2 122 418,54	626 106,06	626 106,06	2 122 418,54		2 748 524,60	626 106,06	0,00	
Sous total 280			4 593 917,54	626 106,06	12 707 408,20	2 122 418,54	2 122 418,54	2 748 524,60	14 829 826,74	0,00	16 675 219,68
28131	Bâtiments publics		1 277 203,31		77 331,90		0,00		77 331,90		1 354 535,21
28135	Amo constr.inst.géné		1 352 866,41		94 861,10		38 300,97	38 300,97	141 528,18		1 456 093,62
2815	Amortissement Instal		46 667,08		46 667,08		46 667,08	46 667,08		0,00	
281538	Amo autres réseaux	0,00			5 768,31		0,00		5 768,31		5 768,31
28181	Instal gén. agenc	0,00			142,37		0,00		142,37		142,37
28182	Matériel de transpor		56 679,09		0,00		0,00	0,00			56 679,09
281831	Matériel de bureau		128 754,09		4 572,54		57 493,20	57 493,20	4 572,54		75 833,43
281832	Mat.informatique		1 324 657,21		802 192,94		448 119,52	448 119,52	802 192,94		1 678 730,63
28184	Mobilier		435 877,66		37 131,65		299 382,67	299 382,67	37 131,65		173 626,64
Sous total 281			4 622 704,85		1 022 000,81		889 963,44	889 963,44	1 068 667,89	0,00	4 801 409,30
Classe 2		281 783 009,20	9 216 622,39	254 389 694,77	13 901 925,29	3 059 049,06	3 213 522,24	257 448 743,83	17 115 447,53	534 376 312,09	21 476 628,98
4011	Fournisseurs ex.cour	0,00					36 609 050,27	36 609 050,27	38 988 346,46		2 379 296,19
4012	Fournisseurs -ex.pré		1 335 662,71		1 335 662,71		1 335 662,71	1 335 662,71		0,00	
Sous total 401			1 335 662,71		1 335 662,71		37 944 712,98	37 944 712,98	38 988 346,46	0,00	2 379 296,19
4041	Frs immob - exc.cour	0,00			93 951,76		2 099 673,57	2 099 673,57	2 109 200,96	0,00	9 527,39
4042	Frs immob - ex.préc				93 951,76		93 951,76	93 951,76		0,00	
Sous total 404			93 951,76		93 951,76		2 193 625,33	2 193 625,33	2 109 200,96	0,00	9 527,39
408	Frs - fact.non parve		3 164 237,58		3 164 237,58		3 164 237,58	3 164 237,58	1 975 925,77		1 975 925,77
Sous total 408			3 164 237,58		3 164 237,58		3 164 237,58	3 164 237,58	1 975 925,77		1 975 925,77
4111	Redevables-ex cour	0,00			18 723,00		18 723,00	18 723,00	18 723,00	0,00	
4114	Redevables - Ex ant	1 472,00		1 472,00			1 472,00	1 472,00		0,00	
Sous total 411		1 472,00		1 472,00			20 195,00	18 723,00	20 195,00	0,00	
4211	Personnel - ex coura	0,00			7 480 750,45		7 480 750,45	7 480 750,45	7 480 750,45	0,00	
Sous total 421		0,00			7 480 750,45		7 480 750,45	7 480 750,45	7 480 750,45	0,00	
427	Personnel - opposit	0,00			1 876,56		1 876,56	1 876,56	1 876,56	0,00	

Comptes	BALANCE D'ENTREE		OPERATIONS BUDGETAIRES		OPERATIONS NON BUDGETAIRES		TOTALS		SOLDE	
	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT
Sous total 427	0,00				1 876,56	1 876,56	1 876,56	1 876,56	0,00	0,00
4311	0,00				2 219 805,13	2 219 805,13	2 219 805,13	2 219 805,13	0,00	0,00
4312	0,00				657 180,26	657 180,26	657 180,26	657 180,26	0,00	0,00
4313	0,00				43 812,45	43 812,45	43 812,45	43 812,45	0,00	0,00
4318		10 938,41			1 229 040,81	1 229 040,81	1 229 040,81	1 229 040,81	0,00	540,00
Sous total 431		10 938,41			4 149 838,65	4 149 838,65	4 149 838,65	4 149 440,24	0,00	540,00
4371	0,00				75 583,55	75 583,55	75 583,55	75 583,55	0,00	0,00
4372	0,00				43 657,16	43 657,16	43 657,16	43 657,16	0,00	0,00
4373	0,00				85 757,40	85 757,40	85 757,40	85 757,40	0,00	0,00
4374	0,00				952 872,86	952 872,86	952 872,86	952 872,86	0,00	0,00
4375	0,00				20 630,80	20 630,80	20 630,80	20 630,80	0,00	0,00
4377	0,00				525 402,73	525 402,73	525 402,73	525 402,73	0,00	0,00
4378	0,00				353 626,55	353 626,55	353 626,55	353 626,55	0,00	0,00
43780	0,00				43 057,30	43 057,30	43 057,30	43 057,30	0,00	0,00
Sous total 437	0,00				2 100 588,35	2 100 588,35	2 100 588,35	2 100 588,35	0,00	0,00
4386		357 095,62			262 831,36	18 318,80	262 831,36	18 318,80		112 583,06
Sous total 438		357 095,62			262 831,36	18 318,80	262 831,36	18 318,80		112 583,06
4432	80 943,43				145 215,85	226 159,28	145 215,85	226 159,28	0,00	0,00
4438	0,00				2 970 764 877,90	2 970 764 877,90	2 970 764 877,90	2 970 764 877,90	0,00	0,00
Sous total 443	80 943,43				2 970 910 093,75	2 970 991 037,18	2 970 910 093,75	2 970 991 037,18	0,00	0,00
44566	0,00				3 248 644,47	3 248 644,47	3 248 644,47	3 248 644,47	0,00	0,00
445661	0,00				631 776,43	183 615,41	631 776,43	183 615,41	448 161,02	0,00
445662	0,00				3 248 644,47		3 248 644,47		3 248 644,47	0,00
445711	0,00				14 060,32		14 060,32		14 060,32	0,00
445712	0,00				3 248 644,47		3 248 644,47		3 248 644,47	0,00
Sous total 445	0,00				7 129 065,37	6 694 964,67	7 129 065,37	6 694 964,67	3 696 805,49	0,00
447	0,00				541 903,20	541 903,20	541 903,20	541 903,20	0,00	0,00
Sous total 447	0,00				541 903,20	541 903,20	541 903,20	541 903,20	0,00	0,00
4487	184 000 000,00				192 229 966,92	184 000 000,00	192 229 966,92	184 000 000,00	192 229 966,92	0,00
Sous total 448	184 000 000,00				192 229 966,92	184 000 000,00	192 229 966,92	184 000 000,00	192 229 966,92	0,00
4581	0,00				226 159,28	226 159,28	226 159,28	226 159,28	0,00	0,00
4582		80 943,43			226 159,28	145 215,85	226 159,28	145 215,85	0,00	0,00
Sous total 458		80 943,43			226 159,28	145 215,85	226 159,28	145 215,85	0,00	0,00

Comptes	Intitulé	BALANCE D'ENTREE		OPERATIONS BUDGETAIRES		OPERATIONS NON BUDGETAIRES		TOTALS		SOLDE	
		DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT
466	Excédents de vers.	0,00				92 618,69	92 618,69	92 618,69	92 618,69	0,00	0,00
4664	EXCEDENTS DE VER.	0,00				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sous total 466		0,00				92 618,69	92 618,69	92 618,69	92 618,69	0,00	0,00
46711	Crédit divers-ex.cou	0,00				4 769 412 797,27	4 777 708 687,49	4 769 412 797,27	4 777 708 687,49	0,00	8 295 890,22
46712	Crédit divers-ex.pré		66 956 597,48			66 956 597,48		66 956 597,48		0,00	
46714	Crédit divers-ex ant		159,77			0,00	0,00	0,00	0,00		159,77
46721	Débit divers-ex cour	0,00				1 465 969 466,03	1 443 034 177,10	1 465 969 466,03	1 443 034 177,10	22 935 288,93	
46722	Débit divers-ex préc	30 444 107,32				0,01	29 199 168,95	0,01	29 199 168,95	1 244 938,38	
46724	Débit divers-ex ant	230 624,85					85 590,85		85 590,85	145 034,00	
Sous total 467		30 674 732,17	66 956 757,25			6 302 338 860,79	6 250 027 624,39	6 302 338 860,79	6 250 027 624,39	24 325 261,31	8 296 049,99
4686	Divers - C A P		179 046 943,80			179 046 943,80	85 803 981,55	179 046 943,80	85 803 981,55		85 803 981,55
46861	Charges à payer Etudes		19 646 004,41			30 064,05	-763 500,00	30 064,05	-763 500,00		18 852 440,36
46862	Charges à payer-Autres		298 090 827,49			126 649 352,96	118 356 925,00	126 649 352,96	118 356 925,00		289 798 399,53
4687	Divers - P A R	37 121 687,31				43 437 174,15	37 121 687,31	43 437 174,15	37 121 687,31	43 437 174,15	
46871	PAR - Etudes	19 646 004,41				-763 500,00	30 064,05	-763 500,00	30 064,05	18 852 440,36	
Sous total 468		56 767 691,72	496 783 775,70			348 400 034,96	240 549 157,91	348 400 034,96	240 549 157,91	62 289 614,51	394 454 821,44
4711	Versements des régis	0,00				2 005,90	2 005,90	2 005,90	2 005,90	0,00	
4712	Virements à réimpute	0,00				540 559,03	540 559,03	540 559,03	540 559,03	0,00	
4718	Autres recettes à ré	0,00				91 726 207,90	91 726 207,90	91 726 207,90	91 726 207,90	0,00	
Sous total 471		0,00				92 268 772,83	92 268 772,83	92 268 772,83	92 268 772,83	0,00	
4721	Dép.réglées ss mdt	488,90				61 769,33	62 157,48	61 769,33	62 157,48	100,75	
Sous total 472		488,90				61 769,33	62 157,48	61 769,33	62 157,48	100,75	
Classe 4		271 525 328,22	568 783 362,46	226 159,28	145 215,85	9 971 516 429,38	9 802 289 038,22	9 971 742 588,66	9 802 434 254,07	282 541 748,98	410 491 448,63
507	Bons du Trésor	239 527 113,31				997 972 432,40	1 037 853 783,86	997 972 432,40	1 037 853 783,86	199 645 761,85	
Sous total 507		239 527 113,31				997 972 432,40	1 037 853 783,86	997 972 432,40	1 037 853 783,86	199 645 761,85	
508	AUTRES VALEURS M	368 013 245,35				3 590 176 086,32	3 882 497 616,55	3 590 176 086,32	3 882 497 616,55	75 691 715,12	
Sous total 508		368 013 245,35				3 590 176 086,32	3 882 497 616,55	3 590 176 086,32	3 882 497 616,55	75 691 715,12	
5113	Chèques à l'encaist	0,00				824 558,31	622 903,51	824 558,31	622 903,51	201 654,80	
Sous total 511		0,00				824 558,31	622 903,51	824 558,31	622 903,51	201 654,80	
515	Compte au Trésor	10 475 294,02				9 044 932 671,43	9 054 405 175,04	9 044 932 671,43	9 054 405 175,04	1 002 790,41	
5150	Trésorerie courante	0,00				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
5158	Trésorerie conventio	0,00				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Sous total 515		10 475 294,02				9 044 932 671,43	9 054 405 175,04	9 044 932 671,43	9 054 405 175,04	1 002 790,41	

Comptes	Intitulé	BALANCE D'ENTREE		OPERATIONS BUDGETAIRES		OPERATIONS NON BUDGETAIRES		TOTALS		SOLDE			
		DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT		
53	CAISSE	571,71				2 015,87	2 015,87			2 075,57	2 015,87	631,41	
Sous total 53		571,71				2 015,87	2 015,87			2 075,57	2 015,87	631,41	
5411	Régisseurs d'avances	0,00				2 015,87	2 015,87			2 015,87	2 015,87	0,00	
Sous total 541		0,00				2 015,87	2 015,87			2 015,87	2 015,87	0,00	
581	Virements de fonds	0,00				2 000,00	2 000,00			2 000,00	2 000,00	0,00	
Sous total 581		0,00				2 000,00	2 000,00			2 000,00	2 000,00	0,00	
Classe 5		618 016 224,39				13 633 911 839,90	13 975 385 510,70			13 633 911 839,90	13 975 385 510,70	276 542 553,59	
60611	Energies électricité	0,00			301,77			44 736,78		45 038,55		45 038,55	0,00
60613	Gaz	0,00			362,22			9 827,14		10 189,36		10 189,36	0,00
60617	Eau et assainiss.	0,00			59,55			3 039,47		3 099,02		3 099,02	0,00
60622	Carburants	0,00						8 802,36		8 802,36		8 802,36	0,00
60628	Aut.four.non stockée	0,00						9 394,00		9 394,00		9 394,00	0,00
6063	Four.ent.petit équi	0,00			499,59			60 965,10		61 464,69		61 464,69	0,00
6064	Fournitures administ	0,00						187 245,76		187 245,76		187 245,76	0,00
6068	Autres mat.et fourni	0,00						73 690,73		73 690,73		73 690,73	0,00
Sous total 606		0,00			1 223,13			397 701,34		398 924,47		398 924,47	0,00
607	Achats de marchand.	0,00						3 443,70		3 443,70		3 443,70	0,00
Sous total 607		0,00			3 443,70			3 443,70		3 443,70		3 443,70	0,00
6132	Locations immobil.	0,00						4 119 449,53		4 119 449,53		4 119 449,53	0,00
6135	Locations mobilières	0,00						141 703,52		151 820,40		151 820,40	0,00
Sous total 613		0,00			10 116,88			4 261 153,05		4 271 269,93		4 271 269,93	0,00
614	Ch.locatives et copr	0,00						126 739,21		126 739,21		126 739,21	0,00
Sous total 614		0,00			126 739,21			126 739,21		126 739,21		126 739,21	0,00
61522	Bâtiments	0,00						110 157,71		110 157,71		110 157,71	0,00
61551	Matériel roulant	0,00						13 131,15		13 131,15		13 131,15	0,00
61558	Aut. biens mobiliers	0,00						330,10		330,10		330,10	0,00
6156	Maintenance	0,00						1 273 868,41		1 275 240,52		1 275 240,52	0,00
Sous total 615		0,00			1 372,11			1 397 487,37		1 398 859,48		1 398 859,48	0,00
616	Primes d'assurances	0,00						126 489,14		129 435,54		129 435,54	0,00
Sous total 616		0,00			2 946,40			126 489,14		129 435,54		129 435,54	0,00
6171	Etudes générales	0,00						8 663 429,41		8 663 429,41		8 663 429,41	0,00
6173	Etudes de trafic	0,00						6 030 942,63		6 030 942,63		6 030 942,63	0,00
6174	Etudes divers CPER	0,00						1 162 603,81		1 322 776,67		1 322 776,67	0,00

Comptes	Intitulé	BALANCE D'ENTREE		OPERATIONS BUDGETAIRES		OPERATIONS NON BUDGETAIRES		TOTALS		SOLDE	
		DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT
6175	Etudes hors CPER sub	0,00		1 302 365,55	18 896,80		1 283 468,75	1 302 365,55	1 302 365,55	0,00	0,00
Sous total 617		0,00		17 319 514,26	272 443,44		17 047 070,82	17 319 514,26	17 319 514,26	0,00	0,00
6181	Document.g/c et tech	0,00		77 876,68			77 876,68	77 876,68	77 876,68	0,00	0,00
6184	Organis.de formation	0,00		213 519,05			213 519,05	213 519,05	213 519,05	0,00	0,00
6185	colloq.et séminaires	0,00		160 286,99			160 286,99	160 286,99	160 286,99	0,00	0,00
6188	Autres frais divers	0,00		183 885,00			183 885,00	183 885,00	183 885,00	0,00	0,00
Sous total 618		0,00		635 567,72			635 567,72	635 567,72	635 567,72	0,00	0,00
6225	ind.comptable régis.	0,00		5 489,96			5 489,96	5 489,96	5 489,96	0,00	0,00
6226	Honoraires	0,00		29 591,12			29 591,12	29 591,12	29 591,12	0,00	0,00
6227	Frais act et content	0,00		111 832,85	7 558,72		104 274,13	111 832,85	111 832,85	0,00	0,00
6228	Divers (honoraires)	0,00		44 104,94			44 104,94	44 104,94	44 104,94	0,00	0,00
Sous total 622		0,00		191 018,87	7 558,72		183 460,15	191 018,87	191 018,87	0,00	0,00
6231	Annonces et insert.	0,00		2 546 712,82	81 823,38		2 464 889,44	2 546 712,82	2 546 712,82	0,00	0,00
6232	Fêtes et cérémonies	0,00		9 972,51			9 972,51	9 972,51	9 972,51	0,00	0,00
6233	Foires et exposition	0,00		360 425,33	16 983,20		343 442,13	360 425,33	360 425,33	0,00	0,00
6237	Publications	0,00		1 705 982,46	278 233,79		1 427 748,67	1 705 982,46	1 705 982,46	0,00	0,00
6238	Divers	0,00		71 214,09			71 214,09	71 214,09	71 214,09	0,00	0,00
Sous total 623		0,00		4 694 307,21	377 040,37		4 317 266,84	4 694 307,21	4 694 307,21	0,00	0,00
6241	Transports de biens	0,00		111 356,67			111 356,67	111 356,67	111 356,67	0,00	0,00
Sous total 624		0,00		111 356,67			111 356,67	111 356,67	111 356,67	0,00	0,00
6251	Voy.déplts. missions	0,00		88 944,75	1 787,00		87 157,75	88 944,75	88 944,75	0,00	0,00
6257	Réceptions	0,00		419 668,48	1 287,60		418 380,88	419 668,48	419 668,48	0,00	0,00
Sous total 625		0,00		508 613,23	3 074,60		505 538,63	508 613,23	508 613,23	0,00	0,00
6261	Frais d'affranchis.	0,00		100 607,87	2 478,14		98 129,73	100 607,87	100 607,87	0,00	0,00
6262	Frais de télécom.	0,00		176 861,92			176 861,92	176 861,92	176 861,92	0,00	0,00
Sous total 626		0,00		277 469,79	2 478,14		274 991,65	277 469,79	277 469,79	0,00	0,00
627	Secs banc. et assimil	0,00		358,42			358,42	358,42	358,42	0,00	0,00
Sous total 627		0,00		358,42			358,42	358,42	358,42	0,00	0,00
6281	Concours divers	0,00		52 944,06			52 944,06	52 944,06	52 944,06	0,00	0,00
6286	Frais nettoy.locaux	0,00		101 902,88			101 902,88	101 902,88	101 902,88	0,00	0,00
6288	Autres	0,00		6 036 830,40	2 506 737,53		3 530 092,87	6 036 830,40	6 036 830,40	0,00	0,00
Sous total 628		0,00		6 191 677,34	2 506 737,53		3 684 939,81	6 191 677,34	6 191 677,34	0,00	0,00
6331	Verst de transport	0,00		204 770,60	740,64		204 029,96	204 770,60	204 770,60	0,00	0,00

Comptes	Intitulé	BALANCE D'ENTREE		OPERATIONS BUDGETAIRES		OPERATIONS NON BUDGETAIRES		TOTALS		SOLDE	
		DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT
6336	Cotisations au CNFPT	0,00		134 039,48	495,65		133 543,83	134 039,48		134 039,48	0,00
Sous total 633		0,00		338 810,08	1 236,29		337 573,79	338 810,08		338 810,08	0,00
63512	Taxes foncières	0,00		287 357,00			287 357,00	287 357,00		287 357,00	0,00
63513	Autres impôts locaux	0,00		49 775,60			49 775,60	49 775,60		49 775,60	0,00
Sous total 635		0,00		337 132,60			337 132,60	337 132,60		337 132,60	0,00
64111	Rémunér. principale	0,00		2 439 327,26	11 019,42		2 428 307,84	2 439 327,26		2 439 327,26	0,00
64112	NBI, suppl. familial	0,00		114 589,01	1 079,67		113 509,34	114 589,01		114 589,01	0,00
64118	Autres indem. primes	0,00		1 057 603,58	4 330,80		1 053 272,78	1 057 603,58		1 057 603,58	0,00
64131	Rémunérations	0,00		4 264 162,61	29 065,42		4 235 097,19	4 264 162,61		4 264 162,61	0,00
64132	Supplément familial	0,00		62 922,83			62 922,83	62 922,83		62 922,83	0,00
64138	Autres indem. primes	0,00		1 124 105,68	2 403,42		1 121 702,26	1 124 105,68		1 124 105,68	0,00
Sous total 641		0,00		9 062 710,97	47 898,73		9 014 812,24	9 062 710,97		9 062 710,97	0,00
6451	Cotisations URSSAF	0,00		1 921 452,40	7 007,68		1 914 444,72	1 921 452,40		1 921 452,40	0,00
6453	Cotis. caisses de ret	0,00		1 508 734,55	201 931,06		1 306 803,49	1 508 734,55		1 508 734,55	0,00
Sous total 645		0,00		3 430 186,95	208 938,74		3 221 248,21	3 430 186,95		3 430 186,95	0,00
64731	Versées directement	0,00		61 226,48			61 226,48	61 226,48		61 226,48	0,00
6475	Médecine du travail	0,00		10 834,50			10 834,50	10 834,50		10 834,50	0,00
6476	Restauration collect	0,00		234 792,82	89 181,77		145 611,05	234 792,82		234 792,82	0,00
6478	Autres chges sociale	0,00		77 730,53	34 038,55		43 691,98	77 730,53		77 730,53	0,00
Sous total 647		0,00		384 584,33	123 220,32	-0,00	261 364,01	384 584,33		384 584,33	0,00
6484	Remb. agents à dispos	0,00		695 720,00			695 720,00	695 720,00		695 720,00	0,00
Sous total 648		0,00		695 720,00			695 720,00	695 720,00		695 720,00	0,00
651	Redevances concess.	0,00		172 594,78	12 482,67		160 112,11	172 594,78		172 594,78	0,00
Sous total 651		0,00		172 594,78	12 482,67		160 112,11	172 594,78		172 594,78	0,00
654	Pertes s/créa. intéc	0,00		1 472,00			1 472,00	1 472,00		1 472,00	0,00
Sous total 654		0,00		1 472,00			1 472,00	1 472,00		1 472,00	0,00
6558	Autres contrib. oblig	0,00		19 540,11			19 540,11	19 540,11		19 540,11	0,00
Sous total 655		0,00		19 540,11			19 540,11	19 540,11		19 540,11	0,00
65621	PA QS	0,00		2 146 997,95			2 146 997,95	2 146 997,95		2 146 997,95	0,00
65622	PA Sécurité	0,00		4 236 603,09			4 236 603,09	4 236 603,09		4 236 603,09	0,00
65623	PA Accès corresponda	0,00		2 083 118,80			2 083 118,80	2 083 118,80		2 083 118,80	0,00
65624	PA Information QS	0,00		2 282 978,47			2 282 978,47	2 282 978,47		2 282 978,47	0,00
65625	PA Complém. CPER	0,00		278 772,13			278 772,13	278 772,13		278 772,13	0,00

Comptes	BALANCE D'ENTREE		OPERATIONS BUDGETAIRES		OPERATIONS NON BUDGETAIRES		TOTALS		SOLDE	
	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT
656411	0,00		31 608 520,75	2 981 128,16		28 627 392,59	31 608 520,75	31 608 520,75	0,00	0,00
656412	0,00		68 822 931,36	16 367 841,58		52 455 089,78	68 822 931,36	68 822 931,36	0,00	0,00
6564221	0,00		13 831 496,36	4 308 483,89		9 523 012,47	13 831 496,36	13 831 496,36	0,00	0,00
6564223	0,00		16 908 617,61	3 224 099,32		13 684 518,29	16 908 617,61	16 908 617,61	0,00	0,00
6564224	0,00		858 183,73			858 183,73	858 183,73	858 183,73	0,00	0,00
65642252	0,00		1 380 872,40	90 669,60		1 290 202,80	1 380 872,40	1 380 872,40	0,00	0,00
65642253	0,00		267 803,92	33 307,01		234 496,91	267 803,92	267 803,92	0,00	0,00
65642262	0,00		262 709,77			262 709,77	262 709,77	262 709,77	0,00	0,00
6564227	0,00		6 383 981,82			6 383 981,82	6 383 981,82	6 383 981,82	0,00	0,00
6564228	0,00		487 836,00			487 836,00	487 836,00	487 836,00	0,00	0,00
65642291	0,00		1 868 187,82			1 868 187,82	1 868 187,82	1 868 187,82	0,00	0,00
656431	0,00		2 056 630 403,75	86 900 000,00		1 969 730 403,75	2 056 630 403,75	2 056 630 403,75	0,00	0,00
656432	0,00		1 711 325 880,97	41 000 000,00		1 670 325 880,97	1 711 325 880,97	1 711 325 880,97	0,00	0,00
65645	0,00		547 036 054,13	6 531 227,28		540 504 826,85	547 036 054,13	547 036 054,13	0,00	0,00
656461	0,00		20 304 833,93	86 767,55		20 218 066,38	20 304 833,93	20 304 833,93	0,00	0,00
6564621	0,00		76 586 403,82	18 023 547,92		58 562 855,90	76 586 403,82	76 586 403,82	0,00	0,00
6564622	0,00		281 883,20	1 009,44		280 873,76	281 883,20	281 883,20	0,00	0,00
6564623	0,00		10 022 491,90			10 022 491,90	10 022 491,90	10 022 491,90	0,00	0,00
6564631	0,00		2 675 256,17	2 521,00		2 672 735,17	2 675 256,17	2 675 256,17	0,00	0,00
6564632	0,00		105 852,29			105 852,29	105 852,29	105 852,29	0,00	0,00
656466	0,00		356 474,93			356 474,93	356 474,93	356 474,93	0,00	0,00
656467	0,00		27 730 700,97	355 713,80		27 374 987,17	27 730 700,97	27 730 700,97	0,00	0,00
656468	0,00		1 920 673,88			1 920 673,88	1 920 673,88	1 920 673,88	0,00	0,00
65647	0,00		678 160,11	168 333,96		509 826,15	678 160,11	678 160,11	0,00	0,00
65648	0,00		4 246 822,07	262 871,79		3 983 950,28	4 246 822,07	4 246 822,07	0,00	0,00
Sous total 656	0,00		4 613 611 504,10	180 337 522,30		4 433 273 981,80	4 613 611 504,10	4 613 611 504,10	0,00	0,00
65747	0,00		130 000,00			130 000,00	130 000,00	130 000,00	0,00	0,00
Sous total 657	0,00		130 000,00			130 000,00	130 000,00	130 000,00	0,00	0,00
6581	0,00		19 823 361,13	3 248 644,47		16 574 716,66	19 823 361,13	19 823 361,13	0,00	0,00
Sous total 658	0,00		19 823 361,13	3 248 644,47		16 574 716,66	19 823 361,13	19 823 361,13	0,00	0,00
6711	0,00		251,17			251,17	251,17	251,17	0,00	0,00
Sous total 671	0,00		251,17			251,17	251,17	251,17	0,00	0,00
678	0,00		11 599,60	11 599,60		0,00	11 599,60	11 599,60	0,00	0,00
Sous total 678	0,00		11 599,60	11 599,60		0,00	11 599,60	11 599,60	0,00	0,00

Comptes	Intitulé	BALANCE D'ENTREE		OPERATIONS BUDGETAIRES		OPERATIONS NON BUDGETAIRES		TOTALS		SOLDE	
		DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT
6811	Dotat. amortissement	0,00		13 103 302,95			13 103 302,95		13 103 302,95		0,00
Sous total 681		0,00		13 103 302,95			13 103 302,95		13 103 302,95		0,00
6875	Dotations aux provs	0,00		40 418 622,00			40 418 622,00		40 418 622,00		0,00
Sous total 687		0,00		40 418 622,00			40 418 622,00		40 418 622,00		0,00
Classe 6		0,00	187 176 534,44	4 737 799 948,61		0,00	4 550 623 414,17		4 737 799 948,61		0,00
747182	Transports scolaires	0,00			126 591 709,00			126 591 709,00		126 591 709,00	0,00
747183	Cont.plan Etat-Régio	0,00			206 506,02			206 506,02		206 506,02	0,00
747188	Autres subv. et parti	0,00			646 181,63			646 181,63		646 181,63	0,00
74721	Particip.stataires	0,00			562 505 000,00			562 505 000,00		562 505 000,00	0,00
74722	Carte Imagine'R	0,00		36 190 000,00				36 190 000,00		36 190 000,00	0,00
747283	Subvention CPER	0,00			481 847,37			481 847,37		481 847,37	0,00
747285	Subvention Région Ia	0,00			74 000 000,00			74 000 000,00		74 000 000,00	0,00
747288	Aut Subv et Particip	0,00			655 842,32			655 842,32		655 842,32	0,00
747311	Part.stat.dépt 75	0,00			335 076 508,00			335 076 508,00		335 076 508,00	0,00
747312	Part.stat.dépt 92	0,00			85 368 406,00			85 368 406,00		85 368 406,00	0,00
747313	Part.stat.dépt 93	0,00			41 360 662,00			41 360 662,00		41 360 662,00	0,00
747314	Part.stat.dépt 94	0,00			33 198 825,00			33 198 825,00		33 198 825,00	0,00
747315	Part.stat.dépt 78	0,00			17 536 921,00			17 536 921,00		17 536 921,00	0,00
747316	Part.stat.dépt 91	0,00			10 808 920,00			10 808 920,00		10 808 920,00	0,00
747317	Part.stat.dépt 95	0,00			10 036 854,00			10 036 854,00		10 036 854,00	0,00
747318	Part.stat.dépt 77	0,00			7 058 885,00			7 058 885,00		7 058 885,00	0,00
74738	Subv Etude hors CPER	0,00			445 301,66			445 301,66		445 301,66	0,00
7474	Communes	0,00			628 463,82			628 463,82		628 463,82	0,00
Sous total 747		0,00		36 190 000,00	1 385 796 832,82		1 349 606 832,82		1 385 796 832,82		0,00
748	Autres subv.particip	0,00			725 679,18			725 679,18		725 679,18	0,00
Sous total 748		0,00			725 679,18			725 679,18		725 679,18	0,00
751	Redev. pr concessions	0,00			400 925,68			400 925,68		400 925,68	0,00
Sous total 751		0,00			400 925,68			400 925,68		400 925,68	0,00
752	Revenus immeubles	0,00			445 870,99			445 870,99		445 870,99	0,00
Sous total 752		0,00			445 870,99			445 870,99		445 870,99	0,00
7562	Produit des amendes	0,00			11 028 470,44			11 028 470,44		11 028 470,44	0,00
75642	Versement de transp.	0,00		184 000 000,00				184 000 000,00		184 000 000,00	0,00
75644	Rembt V.T.employeurs	0,00			18 723,00			18 723,00		18 723,00	0,00

Comptes	BALANCE D'ENTREE		OPERATIONS BUDGETAIRES		OPERATIONS NON BUDGETAIRES		TOTALS		SOLDE	
	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT
756481	0,00		14 060,32	269 702,59			269 702,59		0,00	
Sous total 756	0,00		184 014 060,32	3 174 233 372,27	2 990 219 311,95		3 174 233 372,27		0,00	
7581	0,00		3 248 644,47	19 823 361,13	16 574 716,66		19 823 361,13		0,00	
Sous total 758	0,00		3 248 644,47	19 823 361,13	16 574 716,66		19 823 361,13		0,00	
767	0,00		1 863 374,62	6 093 459,99	4 230 085,37		6 093 459,99		0,00	
Sous total 767	0,00		1 863 374,62	6 093 459,99	4 230 085,37		6 093 459,99		0,00	
771	0,00			1 068,18	1 068,18		1 068,18		0,00	
7718	0,00			2 927 710,11	2 927 710,11		2 927 710,11		0,00	
Sous total 771	0,00		0,00	2 928 778,29	2 928 778,29		2 928 778,29		0,00	
773	0,00		183 615,41	50 715 492,75	50 531 877,34		50 715 492,75		0,00	
Sous total 773	0,00		183 615,41	50 715 492,75	50 531 877,34		50 715 492,75		0,00	
777	0,00			10 331 275,13	10 331 275,13		10 331 275,13		0,00	
Sous total 777	0,00		0,00	10 331 275,13	10 331 275,13		10 331 275,13		0,00	
7788	0,00			1 197 451,15	1 197 451,15		1 197 451,15		0,00	
Sous total 778	0,00		0,00	7 920,00	7 920,00		7 920,00		0,00	
7875	0,00			1 205 371,15	1 205 371,15		1 205 371,15		0,00	
Sous total 787	0,00		0,00	2 950 000,00	2 950 000,00		2 950 000,00		0,00	
Classe 7	0,00		225 499 694,82	4 655 650 419,38	4 430 150 724,56		4 655 650 419,38		0,00	
861	82,00				171 314,40		171 314,40		0,00	
Sous total 861	82,00		0,00	0,00	171 314,40		171 314,40		0,00	
863		82,00			171 314,40		171 314,40		0,00	
Sous total 863	0,00	82,00	0,00	0,00	171 314,40		171 314,40		0,00	
Classe 8	82,00	0,00	0,00	0,00	342 710,80		342 710,80		0,00	
Total Général	1 174 857 414,91	1 174 857 414,91	5 229 370 693,56	5 019 655 791,92	32 717 402 344,93		37 946 773 038,49		1 229 075 744,63	1 229 075 744,63

Comptes	Intitulé	BALANCE D'ENTREE		OPERATIONS BUDGETAIRES		OPERATIONS NON BUDGETAIRES		TOTALS		SOLDE	
		DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT	DEBIT	CREDIT
Classe 1		3 532 771,10	596 857 348,06	11 455 196,08	162 781 696,96	4 678 421 591,23	4 595 263 050,44	4 689 876 787,31	4 758 044 747,40		661 492 537,05
Classe 2		281 783 009,20	9 216 622,39	254 389 694,77	13 901 925,29	3 059 049,06	3 213 522,24	257 448 743,83	17 115 447,53	512 899 683,11	
Classe 4		271 525 328,22	568 783 362,46	226 159,28	145 215,85	9 971 516 429,38	9 802 289 038,22	9 971 742 588,66	9 802 434 254,07		127 949 699,65
Classe 5		618 016 224,39				13 633 911 839,90	13 975 385 510,70	13 633 911 839,90	13 975 385 510,70	276 542 553,59	
Classe 6		0,00		4 737 799 948,61	187 176 534,44	-0,00	4 550 623 414,17	4 737 799 948,61	4 737 799 948,61		0,00
Classe 7		0,00		225 499 694,82	4 655 650 419,38	4 430 150 724,56		4 655 650 419,38	4 655 650 419,38	0,00	
Classe 8		82,00	82,00			342 710,80	342 710,80	342 710,80	342 710,80	0,00	
Total Général		1 174 857 414,91	1 174 857 414,91	5 229 370 693,56	5 019 655 791,92	32 717 402 344,93	32 927 117 246,57	37 946 773 038,49	37 946 773 038,49	789 442 236,70	789 442 236,70

Comptes	Intitulé	DEBIT			CREDIT			SOLDES	
		Balance d'entrée	Année en cours	Total	Balance d'entrée	Année en cours	Total	Débiteurs	Créditeurs
861	Titres et val.en por	82,00	171 314,40	171 396,40	0,00	171 396,40	171 396,40		0,00
863	Cptes de prise en ch	0,00	171 396,40	171 396,40	82,00	171 314,40	171 396,40		0,00
TOTAUX		82,00	342 710,80	342 792,80	82,00	342 710,80	342 792,80		0,00

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE

COMPTE FINANCIER

SIGNATURES

L'AGENT COMPTABLE ET LA DIRECTRICE SOUSSIGNEES AFFIRMENT VERITABLE, SOUS LES PEINES DE DROIT, LE PRESENT COMPTE FINANCIER.

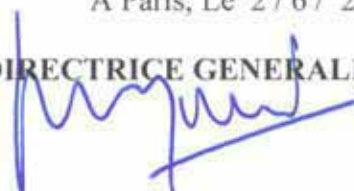
ILS AFFIRMENT, EN OUTRE, ET SOUS LES MEMES PEINES, QUE LES RECETTES ET DEPENSES PORTEES DANS CE COMPTE FINANCIER SONT, SANS EXCEPTION, TOUTES CELLES QUI ONT ETE FAITES POUR LE SERVICE DE L'ETABLISSEMENT PUBLIC ET QU'IL N'EN EXISTE AUCUNE AUTRE A LEUR CONNAISSANCE.

A Paris, Le 2 / 6 / 2010

L'AGENT COMPTABLE



LA DIRECTRICE GENERALE



LE CONSEIL DU SYNDICAT :

NOMBRE DE MEMBRES EN EXERCICE : 29
NOMBRE DE MEMBRES PRESENTS : 27
NOMBRE DE SUFFRAGES EXPRIMES :

VOTES : POUR..27
CONTRE...0.
ABSTENTIONS...0.
NE PREND PAS PART AU VOTE...0

DATE DE CONVOCATION 21/5/ 2010

DELIBERE PAR LE CONSEIL DU SYNDICAT REUNI EN SESSION A

LE 2/6/2010

LE PRESIDENT DU CONSEIL DU STIF

TRANSMIS AU PREFET LE 7...06...2010

Jean-Paul HUCHON



Délibération n° 2010/0292
Séance du 2 Juin 2010
AFFECTATION DU RESULTAT 2009



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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France et, en particulier les articles 6 et 33 ;
- Vu** les arrêtés du 27 décembre 2005 et 13 décembre 2007 relatifs aux règles budgétaires et comptables applicables au Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le compte financier 2009 ;
- Vu** le rapport n°2010/0292 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 25 mai 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : L'excédent cumulé de fonctionnement au 31 décembre 2009 est de 4 221 014,27 €. Il est affecté de la manière suivante :

- à hauteur de 4 189 501,21 € en recettes d'investissement à la ligne codifiée 1068 «excédent de fonctionnement capitalisés» qui sera repris dans la décision modificative n°1 de l'exercice 2010 ;
- à hauteur de 31 513,06 € en recettes de fonctionnement à la ligne codifiée R 002 «solde d'exécution reporté» qui sera repris dans la décision modificative n°1 de l'exercice 2010.

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

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

Jean-Paul HUCHON
A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'JP Huchon', written over the printed name.

Délibération n°2010/0293

Séance du 2 juin 2010

Hausse des tarifs pour 2010



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

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile de France,
- VU** le rapport n°2010/0293,
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 25 mai 2010,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : A compter du 1^{er} juillet 2010, les prix des tickets sont fixés comme suit :

- carnet de 10 Tickets **t+** à plein tarif : 12,00 €
- carnet de 10 Tickets **t+** à tarif réduit : 6,00 €
- Ticket **t+** vendu à l'unité : 1,70 €
- ticket d'accès à bord : 1,80 €

ARTICLE 2 : A compter du 1^{er} juillet 2010, les tarifs appliqués aux réseaux ferrés de banlieue sont augmentés en moyenne de 3%.

ARTICLE 3 : A compter du 1^{er} juillet 2010, les prix des Navigo mois sont augmentés de 3.80 € à l'exception des Navigo mois 1-5 et 1-6 dont les prix restent inchangés. A compter du 5 juillet 2010, les prix des Navigo semaine sont augmentés de 1,15 €, à l'exception des Navigo semaine 1-5 et 1-6 dont les prix restent inchangés. A compter du 1^{er} juillet 2010, les prix des Navigo annuel sont augmentés de 42,50 € à l'exception des Navigo annuel 1-5 et 1-6 dont les prix restent inchangés. Le prix des forfaits Solidarité Transport est égal à 25% du prix du Navigo correspondant arrondi aux cinq centimes d'euro inférieurs.

ARTICLE 4 : A compter du 1^{er} juillet 2010, les prix des forfaits journaliers Mobilis et des Tickets jeune week-end sont augmentés de 3,5% en moyenne.

ARTICLE 5 : A compter du 1^{er} novembre 2010, les prix des forfaits Paris Visite sont augmentés de 3,5% en moyenne.

ARTICLE 6 : A compter du 1^{er} juillet 2010, le prix de la navette Orlyval (seule ou en correspondance) est fixé à 7,90 €.

ARTICLE 7 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2010/0294

Séance du 2 juin 2010



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU SITUS

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** le rapport n° 2010/0294 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 26 mai 2010 et de la Commission économique et tarifaire du 25 mai 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

ARTICLE 2 : d'approuver la convention partenariale pour le Réseau SITUS jointe à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la CEAT et SETRA ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec la Communauté d'Agglomération du Haut-Val-de-Marne ;

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Faul HUCHON

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

CONTRAT DE TYPE II

Le présent contrat est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 10 décembre 2008.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

CEAT Transports, SAS au capital de 762.250,00 Euros, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés d'EVRY, sous le numéro 335 041 745, dont le siège est situé 1, avenue de la Résistance – Zac de la Croix Blanche à Sainte Geneviève des Bois (91700), représentée par son Président Monsieur Pascal BOUVROT, agissant en qualité de mandataire du groupement momentané d'entreprises (GME) formé avec la société SETRA.

ET

SETRA – Société d'Exploitation de Transports et de Réparations Automobiles -, SAS au capital de 503 880 Euros, inscrite registre du Commerce et des Sociétés de Melun, sous le numéro 552 005 456, dont le siège est situé Chemin Départemental n° 50 – Villemeneux à Brie Comte Robert (77170), représentée par Monsieur Juan LOPEZ, dûment habilité.

Ci-après dénommée « les entreprises »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

TITRE I - SOMMAIRE

TITRE I - SOMMAIRE.....	4
TITRE II - DISPOSITIONS GENERALES	7
Article 1 - Système contractuel.....	7
Article 2 - Objet et Champ d'application.....	7
Article 3 - Durée.....	8
Article 4 - Effet du contrat sur d'autres conventions.....	8
Article 5 - Droits et obligations des Parties.....	9
Article 6 - Exclusivité.....	11
Article 7 - Portée des présentes.....	11
Article 8 - Cession des Droits / « intuitu Personae ».....	11
TITRE III - LE SERVICE DE REFERENCE	13
CHAPITRE I - L'OFFRE DE REFERENCE.....	14
Article 9 - Description de l'offre de référence.....	14
Article 10 - Programmation de l'offre de référence.....	15
Article 11 - Modification de l'offre de référence.....	15
CHAPITRE II - LES OBLIGATIONS DE QUALITE DE SERVICE ASSOCIEES A L'EXECUTION DE L'OFFRE DE REFERENCE	17
Article 12 - Régularité.....	17
Article 13 - Pôles d'échanges et gares routières.....	18
Article 14 - Accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).....	19
Article 15 - Information des voyageurs.....	21
Article 16 - Politique de la ville.....	22
Article 17 - Prévention et sûreté.....	22
Article 18 - Lutte contre la fraude.....	24
CHAPITRE III - Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité.....	26
Article 19 - Equipement et suivi des véhicules.....	26
Article 20 - Attitude commerciale de l'Entreprise et de ses personnels.....	26
TITRE IV - TARIFICATION ET DISTRIBUTION DES PRODUITS TARIFAIRES	29
Article 21 - Dispositions tarifaires.....	29
Article 22 - Remontées des données de validation des titres.....	31
Article 23 - Distribution des produits tarifaires.....	33
Article 24 - Gestion communautaire.....	36
TITRE V - REALISATION DU SERVICE DE REFERENCE	37
CHAPITRE I - REALISATION DE L'OFFRE DE REFERENCE.....	37
Article 25 - Continuité du service.....	37
Article 26 - Information du STIF sur les perturbations significatives.....	37
Article 27 - Mesure de réalisation de l'offre de référence.....	37
Article 28 - Pénalités pour non réalisation de l'offre de référence (hors grève).....	38
Article 29 - Engagement de service et d'information par l'Entreprise en cas de grève.....	38
CHAPITRE II - QUALITE DE SERVICE.....	40
Article 30 - Principe généraux.....	40

Article 31 - Thèmes prioritaires de la qualité de service.	40
Article 32 - Critères d'appréciation de la qualité de service (indicateurs).	40
Article 33 - Modalités de mesures.	41
Article 34 - Niveau de service et intéressement.	42
CHAPITRE III - COMMUNICATION	44
Article 35 - Principes de gouvernance des actions de communication	44
Article 36 - Identité du STIF et cohérence inter-régionale.....	45
Article 37 - Diffusion par le réseau de l'Entreprise.	47
TITRE VI - BIENS ET INVESTISSEMENTS	48
CHAPITRE I - REGIME DES BIENS	48
Article 38 - Biens mis à disposition de l'entreprise.....	48
Article 39 - Biens propres.....	48
Article 40 - Biens de reprise.	49
CHAPITRE II - OBLIGATIONS RELATIVES AUX BIENS	49
Article 41 - Entretien et maintenance.	49
Article 42 - Renouvellement et rénovation.....	50
Article 43 - Matériel roulant.....	50
CHAPITRE III - PROGRAMMATION ET SUIVI DES INVESTISSEMENTS REALISES PAR L'ENTREPRISE	52
Article 44 - Principes généraux	52
Article 45 - Programmation des investissements	53
Article 46 - Réalisation du programme d'investissements - Conditions de réalisation du PI53	
Article 47 - Réalisation du programme d'investissements – suivi de la réalisation.....	54
Article 48 - Information en cas de modification du programme d'investissement	55
TITRE VII - REGIME FINANCIER	56
CHAPITRE I - LA REMUNERATION	57
Article 49 - Principes généraux relatifs à la rémunération.	57
Article 50 - Les recettes de trafic.....	58
Article 51 - Les recettes annexes.	61
Article 52 - Participations financières des collectivités.....	61
Article 53 - Les contributions du STIF	62
CHAPITRE II - RECETTES DIRECTES	64
Article 54 - Recettes directes au titre des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers sur support Navigo.....	64
Article 55 - Recettes directes au titre des forfaits Imagine'R	64
Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+	64
CHAPITRE III - INTERESSEMENT A LA VENTE	66
Article 57 - Financement du système de vente des dépositaires et intéressement à la vente des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers.....	66
Article 58 - Intéressement à la vente de la carte Imagine'R	66
Article 59 - Intéressement à la vente du Ticket t+	66
CHAPITRE IV - LES ADAPTATIONS DE LA REMUNERATION LIEES A L'EXECUTION DU SERVICE DE REFERENCE	68
Article 60 - Principe général.	68
Article 61 - Ajustement des objectifs de recettes.....	68
Article 62 - Ajustement des contributions.....	68
Article 63 - Mesures tarifaires.....	69
CHAPITRE V - INCITATIONS FINANCIERES EN TERMES D'OFFRE REALISEE ET DE QUALITE DE SERVICE	70
Article 64 - Incitation financière à la qualité de service.	70

CHAPITRE VI - MODALITES DE FACTURATION ET DE REGLEMENT	74
Article 65 - Factures prévisionnelles	74
Article 66 - Règlement des acomptes mensuels	74
Article 67 - Facturation annuelle	76
CHAPITRE VII - FISCALITE	78
Article 68 - Fiscalité	78
TITRE VIII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT	80
CHAPITRE I - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE	80
Article 69 - Informations sur l'exécution du contrat	80
Article 70 - Comité de suivi.	83
Article 71 - Contrôle de l'exécution du contrat.	83
CHAPITRE II - VIE DU CONTRAT.....	85
Article 72 - Responsabilité.....	85
Article 73 - Assurances.....	85
Article 74 - Garantie à première demande.....	86
CHAPITRE III - SANCTIONS – FIN DE LA CONVENTION - INDEMNITES.....	87
Article 75 - Sanctions Pécuniaires	87
Article 76 - Sanctions coercitives	87
Article 77 - Sanction résolutoire.....	88
Article 78 - Résiliation.	88
Article 79 - Sort des biens en fin de convention.	88
Article 80 - Continuité du service en fin de contrat	91
Article 81 - Reprise des autres contrats et engagements de l'entreprise	92
Article 82 - Engagements financiers à la fin du contrat	92
CHAPITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES	94
Article 83 - Révision et sauvegarde.	94
Article 84 - Recours à la procédure d'avenant.	94
Article 85 - Procédure de conciliation.....	95
Article 86 - Redressement, liquidation judiciaire et contrôle fiscal.....	95
Article 87 - Jugement des contestations.....	95
Article 88 - Election de domicile.....	95
Article 89 - Non validité partielle.....	96
TABLE DES ANNEXES	98

TITRE II - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1 - Système contractuel

Le présent contrat est passé en application :

- de l'article 6 bis du décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France
- des orientations et principes décrits au Cahier des charges régional adopté par le Conseil du STIF le 13 décembre 2006 (Cf. Annexe A.2). Le Règlement d'exploitation annexé au Cahier des charges régional fixe les prescriptions minimales en matière d'exploitation.

Article 2 - Objet et Champ d'application

Article 2-1 - Objet du contrat

Le présent contrat définit, pour le service de référence figurant en Annexe A.3, les conditions d'exploitation par l'Entreprise du service public de transport collectif régulier de voyageurs en Île-de-France.

Il définit les modalités précises de fonctionnement des relations entre le STIF et l'Entreprise en ce qui concerne notamment :

- la consistance et les engagements de réalisation du service public régulier de voyageurs, appelé dans les articles suivants « service de référence », qui est défini au TITRE III -
- les obligations associées à « l'offre de référence » en matière de qualité de service, de tarification, de distribution des titres et de lutte contre la fraude, telles que définies dans les TITRE III -CHAPITRE II - et Odu Titre II ;
- la mesure de la réalisation de « l'offre de référence » et des obligations associées, dans les conditions prévues au TITRE V -CHAPITRE II -du Titre III ;
- le régime et les obligations relatives aux biens ainsi que les principes de programmation et de réalisation des investissements, qui sont définis au TITRE VI - ;
- la rémunération du service, dans les conditions prévues au TITRE VII -CHAPITRE I - ;
- les modalités spécifiques de fonctionnement de la relation contractuelle entre le STIF et l'Entreprise en termes d'information, de suivi, de contrôle, de révision et de fin de contrat (TITRE VIII -).

Article 2-2 - Champ d'application

En application de l'article Ier paragraphe II de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959, le présent contrat fixe la consistance générale et les modalités de fonctionnement et de financement des services réguliers de transports de voyageurs relevant du décret n°49-1473 du 14 novembre 1949. Ces services sont décrits au TITRE III - du présent contrat et constituent le « service de référence ».

L'Entreprise complète et met à jour annuellement, dans le cadre du rapport annuel, la fiche « autres conventions » prévue à l'Annexe A.4 du présent contrat.

Les activités qui n'entrent pas dans le champ d'application du présent contrat sont les suivantes :

- Activités de l'Entreprise exercées majoritairement hors de l'Ile-de-France ;
- Services de transports réguliers réservés aux élèves prévus à l'article 1 alinéa 3° du décret n°59-157 du 7 janvier 1959 précité et communément appelés « circuits spéciaux scolaires », et les services de transport à la demande prévus à l'article 1 alinéa 2 du même décret ;
- Services réguliers présentant un niveau d'offre inférieur à 2 allers et retours par jour ouvrable de base ou des caractéristiques commerciales spécifiques (clientèle et tarification) ;
- Services de transports réservés aux Personnes à Mobilité Réduite ;
- Services de transport occasionnel ou de transport privé.
- Services de transport à la demande, prévus à l'article 8 du décret n°59-157 du 7 janvier 1959.

Article 3 - Durée

Conformément à l'article 4 de l'Annexe A.2 « Cahier des charges régional », le présent contrat s'inscrit dans un cycle contractuel d'une durée totale de dix ans (1^{er} janvier 2007 - 31 décembre 2016), caractérisé par la conclusion de deux contrats successifs (Types I et II) conclus avec la même Entreprise.

Le présent contrat succède au contrat de Type I conclu avec l'Entreprise et prend effet à compter de la date spécifiée à l'Annexe F.4 et prendra fin le 31 décembre 2016. A ce terme, la fin des relations contractuelles entre les parties n'ouvre droit à aucune indemnité à la charge de l'une d'elles et il est fait application des dispositions de l'Article 79 - et suivants du présent contrat.

Conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, le présent contrat ne pourra être renouvelé par tacite reconduction.

En outre, les modalités de l'article 26 du Contrat de Type I relatif aux modalités d'application des résultats des comptages s'appliquent jusqu'à la fin du Contrat de Type I, même si les comptages sont effectués postérieurement.

Article 4 - Effet du contrat sur d'autres conventions

Par ailleurs, il est expressément convenu entre les parties que le présent contrat vaut résiliation des conventions d'exploitation portant amélioration de l'offre de service sur les lignes spécifiées à l'Annexe F.4.

Article 5 - Droits et obligations des Parties

Article 5-1 - Le STIF

Conformément à l'article 1er de l'ordonnance du n° 59-151 du 7 janvier 1959, le STIF est chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Ile de France.

A ce titre, en tant qu'Autorité organisatrice des transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF :

- fixe les relations à desservir ;
- désigne les exploitants et conclut avec eux des contrats de service public ;
- définit les modes d'exécution des services et les conditions générales d'exploitation ;
- définit l'offre de transport et le niveau de la qualité de service ;
- définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transports et fixe les tarifs, compétence qui n'est pas susceptible d'être déléguée ;
- contrôle l'exécution du service de référence ;
- coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien, en définissant les schémas de principe des grands investissements publics et en approuvant les avant-projets correspondant des maîtres d'ouvrages concernés ; Le STIF peut dans ce cas assurer la maîtrise d'ouvrage ;
- définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux ;
- définit et met en œuvre, en lien avec la ou les collectivités concernées le cas échéant, la politique de communication, hormis celles des entreprises de transports ;
- définit, assure ou fait assurer l'information multimodale ;
- a accès, sans délai, à tous les équipements et documents lui permettant d'apprécier le respect par l'entreprise des règles de sécurité applicables au transport public de voyageur ;
- garantit le caractère intermodal des systèmes.

Article 5-2 - L'Entreprise

1. Obligations générales

L'Entreprise exploite le service public de transport régulier routier de voyageurs. De ce fait, elle est soumise légalement et contractuellement, à des obligations de service public au sens du droit communautaire et du droit national, et notamment à l'obligation :

- d'entretenir et d'exploiter, notions entendues comme l'obligation pour l'Entreprise de prendre, pour les lignes et installations dont l'exploitation lui a été confiée, toutes les mesures en vue de garantir un service de transport répondant à des normes de continuité, de régularité, de fréquence, d'amplitude, de sécurité et de qualité ;

- de transporter, s'analysant comme l'obligation pour l'Entreprise d'accepter et d'effectuer tout transport de voyageurs à des tarifs publics et conditions de transport déterminées par le STIF ;
- d'appliquer la tarification, considérée comme l'obligation pour l'Entreprise de vendre et d'accepter les produits tarifaires selon les conditions générales de vente et d'utilisation décidées par le STIF ;
- de participer à des systèmes intégrés en matière d'information, de délivrance des titres de transport, d'horaires et d'utilisation des points de correspondance ;
- de contribuer à la sécurité et sûreté des voyageurs.

2. Missions de l'Entreprise

Dans le cadre de ces obligations, l'Entreprise :

- assure le service de référence dans le respect des règles de sécurité qui s'imposent à elle en tant que transporteur de voyageurs et dans le respect des principes énoncés dans le Cahier des charges régional ;
- assure la fourniture, l'entretien, la maintenance et le renouvellement des matériels, installations et équipements nécessaires à l'exécution du service ;
- contribue à la promotion du service (marketing et développement) ;
- propose les adaptations de l'offre qui lui paraissent nécessaire compte tenu de sa connaissance des besoins de la clientèle ;
- met à disposition les informations dont elle dispose pour assurer le fonctionnement du dispositif d'information communautaire assuré par le STIF ;
- assure une information globale auprès de la clientèle et assure les relations avec les voyageurs ;
- contribue à la mise en œuvre de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux ;
- respecte les spécifications définies par le STIF en matière d'interopérabilité des systèmes et des réseaux et met en œuvre, en collaboration avec le STIF et les autres transporteurs, les moyens adéquats pour l'assurer ;
- informe le STIF sur l'exécution du service public et du présent contrat, notamment au moyen du rapport annuel ;
- réalise le programme d'investissement défini dans le présent contrat
- exerce une mission générale de conseil auprès du STIF et, à ce titre, est force de proposition tant en ce qui concerne la qualité, la modernisation des réseaux et leur interopérabilité, que le développement de l'offre et la coordination avec les autres transporteurs et autres services de transport en Ile-de-France.

Sous réserve du respect des règles fixées par le présent contrat, l'Entreprise dispose de tous pouvoirs en ce qui concerne le choix et l'organisation des moyens nécessaires à l'accomplissement de ses missions.

Le personnel de l'exploitation dépend de l'Entreprise qui exécute, conformément aux lois, règlements et conventions, toutes les opérations d'embauche et, éventuellement, de mutation et de licenciement.

L'Entreprise fixe les rémunérations et avantages du personnel, conformément aux usages de la profession, ainsi qu'aux dispositions de la convention collective applicable.

Article 6 - Exclusivité.

Pendant la durée du contrat, le STIF accorde à l'Entreprise l'exclusivité des services de transports publics de voyageurs pour les lignes exploitées dans le cadre du présent contrat.

Article 7 - Portée des présentes

Les présentes expriment l'intégralité des droits et obligations des parties relativement à leur objet.

Elles ne peuvent être modifiées que par voie d'avenant écrit et signé par les personnes expressément habilitées à cet effet par chacune des parties.

Elles comportent toutes les suites naturelles et nécessaires que commande l'exécution loyale et de bonne foi du contrat.

Article 7-1 - Documents contractuels

Les documents contractuels sont :

- Le présent contrat
- Les annexes au présent contrat
- Les documents joints aux annexes au présent contrat

En cas de contradiction entre leurs stipulations, le présent contrat prime sur ses annexes, qui ont-elles-mêmes une valeur juridique supérieure aux documents qui y sont joints le cas échéant.

Article 7-2 - Annexes et autres documents joints

Les Annexes du présent contrat sont listées en Table des Annexes.

Les documents suivants ont également valeur contractuelle sans être annexés :

Cahier des charges des comptages mentionné à l'Annexe E.2.

Article 8 - Cession des Droits / « intuitu Personae ».

Le présent contrat est conclu en considération des qualités, compétences et capacités de l'Entreprise.

En conséquence et sous réserve des lois et règlements en vigueur, la cession partielle ou totale du présent contrat ne pourra intervenir sans autorisation préalable du STIF. En cas de refus de la cession, la décision du STIF doit être motivée.

N'est pas assimilé à une cession le transfert éventuel à une structure dédiée spécifique dont l'Entreprise demeurera garant jusqu'au terme du présent contrat.

Ne sont pas non plus assimilées à une cession les donations ou successions entre personnes physiques dans la mesure où ces opérations n'aboutissent pas à la création de sociétés nouvelles.

De même, sauf exception figurée à l'alinéa suivant, l'Entreprise est tenu d'assurer personnellement l'exécution du service qui lui est confié. Tout projet de cession du présent contrat par l'Entreprise ouvre droit pour le STIF à obtenir toutes les informations nécessaires

sur les garanties techniques, financières et de tous ordres qui s'appliqueraient à la continuation de l'exécution du présent contrat par suite de la nouvelle situation.

Le présent article ne fait pas obstacle au droit pour l'Entreprise de passer avec des tiers des contrats d'affrètement ou de sous-traitance.

Cependant, l'Entreprise reste responsable vis-à-vis des usagers et du STIF de l'activité de ses prestataires de service et sous-traitants. Les prestataires et sous-traitants ne pourront pas eux-mêmes sous traiter.

Dans le cadre du rapport annuel prévu à l'Article 69-3 - l'Entreprise tiendra à jour la liste des contrats de prestations et de sous-traitance conclus en application du présent article.

Le non respect des dispositions énoncées ci-dessus entraîne de plein droit la déchéance de l'Entreprise, conformément à l'Article 77 - des présentes.

TITRE III - LE SERVICE DE REFERENCE

Le service de référence dont l'exécution est confiée à l'Entreprise par le présent contrat, est constitué de l'offre de référence, ainsi que des obligations associées en matière de qualité de service, de tarification, de distribution des titres et de contrôle.

L'exécution de l'offre de référence est assortie d'un système de mesure de l'engagement de production kilométrique décrit au TITRE V -CHAPITRE I -.

L'offre de référence peut être modifiée en cours d'exécution du présent contrat, selon les dispositions prévues à l'Article 11 -.

Les obligations de qualité de service associées à l'exécution de l'offre de référence concernent :

- la régularité des services ;
- l'accessibilité des services aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ;
- l'accueil et la gestion des lieux associés au transport (gares, stations, gares routières et points d'arrêt), lorsque l'entreprise en a la gestion ;
- la sûreté des voyageurs ;
- l'information des voyageurs ;
- le traitement des réclamations-voyageurs ;

Le système de mesure de la qualité de service est décrit au TITRE V -CHAPITRE II - du Titre III, celui des incitations financières associées à l'Article 34 -.

Les obligations associées à l'exécution de l'offre de référence en matière de tarification, de distribution des titres, et de lutte contre la fraude sont décrites dans le TITRE IV -.

Chacune de ces obligations fait l'objet :

- d'engagements de l'Entreprise, le plus souvent quantifiables et mesurables ;
- d'indicateurs mesurant les résultats obtenus, auxquels peuvent être associées des incitations financières de type bonus-malus ;
- d'un droit de contrôle et d'audit du STIF sur la mesure des engagements ;
- d'une obligation de compte-rendu sur l'exécution du contrat (information).

CHAPITRE I - L'OFFRE DE REFERENCE

Le présent chapitre a pour objet de décrire l'offre de référence, ainsi que les principes encadrant sa modification en cours de contrat.

Article 9 - Description de l'offre de référence.

L'offre de référence décrit en Annexe A.3 est donné ligne par ligne. L'annexe précitée comporte les éléments suivants :

- Les caractéristiques physiques et spatiales de la ligne :
 - Le schéma de ligne, document visant à informer les voyageurs avec le nom des points d'arrêts,
 - La longueur de la ligne,
- Les caractéristiques du matériel roulant
 - Le type de matériel
 - Le nombre de bus maximum en lignes hors réserve
- L'offre théorique

L'offre des lignes régulières est organisée en fonction de périodes de base : plein trafic, petites vacances scolaires, juillet, août.

L'offre théorique est décrite ligne par ligne pour chacune des périodes de base, à l'aide des informations suivantes :

- Le calendrier d'application de ces journées types ;
- Les KCC (kilomètres commerciaux contractuels), les KT (km totaux) annuels, y compris les adaptations ponctuelles périodiques programmées ;
- Les KCC de chaque journée type de chacune des périodes de base.

Pour chacune des journées types, pour chacune des périodes types de TM, sont précisés par ligne :

- Le n° de sous-ligne ;
- la longueur de la sous-ligne ;
- le nombre de courses par tranche horaire en distinguant l'aller et le retour.

Les éléments précités sont fournis selon le format de TM fourni en Annexe A.3.

L'actualisation de l'Annexe A.3, soit le service de référence au 1^{er} janvier de l'année, est communiquée au plus tard le 28 février de chaque année.

Article 10 - Programmation de l'offre de référence.

Les modifications d'offre envisagées au cours de l'exécution du contrat font l'objet d'une programmation annuelle, examinée par le comité de suivi du contrat dont les conditions de fonctionnement sont définies à l'Article 70-1 - .

Article 11 - Modification de l'offre de référence

L'Entreprise recherche l'amélioration de l'offre de transport aux besoins des voyageurs sur la durée du contrat pour une meilleure adéquation de l'offre à la demande. Dans le cadre de sa mission de conseil auprès du STIF, l'Entreprise propose notamment des améliorations qui lui paraissent opportunes, voire dans certains cas des redéploiements de moyens, en cas de trafic nul voire très faible.

Article 11-1 - Principes généraux

Par modification de l'offre de référence, on entend les adaptations à la hausse et à la baisse par rapport à l'offre de référence au 1^{er} janvier de l'année en cours définie à l'Article 9 - et qui font l'objet d'une décision du STIF.

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

Article 11-2 - Les modifications temporaires pouvant conduire à une modification de l'offre de référence

Elles recouvrent le cas de travaux de voirie (inférieurs à un an) et perturbant de façon significative l'exploitation normale du service : déviation, ou exploitation en mode dégradé. Les événements exceptionnels peuvent nécessiter des renforts d'offre ponctuels, afin de pouvoir assurer l'amplitude et la fréquence souhaitées à l'occasion de manifestation particulière pour une ou plusieurs lignes.

Par dérogation à la procédure approuvée par le Conseil du STIF du 13 décembre 2006, ce type de modification ne requiert pas l'accord préalable du STIF.

1. Modifications temporaires sans incidence financière

En instantané, le cumul de ces modifications temporaires ne peut conduire à une réduction de plus de 2% de l'offre de référence.

L'entreprise est toutefois tenue de déclarer l'offre non réalisée dans le cadre du dispositif prévu à l'Article 27 -

2. Modifications temporaires avec incidence financière

Tout demandeur assure la charge financière du renfort de l'offre de référence (amplitude, fréquence) qu'il sollicite. L'Entreprise adresse préalablement à la mise en place, un courrier d'information au STIF.

Article 11-3 - Les modifications pérennes de l'offre de référence

Les adaptations de l'offre en cours d'année rendent nécessaire l'actualisation de l'offre de référence.

1. Les modifications pérennes sans incidence financière

Par dérogation à la procédure approuvée par le Conseil du 13 décembre 2006, des ajustements peuvent être effectués par l'Entreprise, sans décision préalable du STIF.

Il s'agit essentiellement de la desserte de nouveaux arrêts, sous réserve de l'accord préalable du gestionnaire de voirie, d'une modification de l'amplitude, d'une modification mineure de fréquences, d'une modification mineure d'itinéraires, (par exemple suite à des changements de sens de circulation...). L'Entreprise a également la possibilité d'affecter des services d'une sous-ligne à une autre. Ces ajustements ne doivent pas avoir pour effet de dégrader le volume d'offre globalement contractualisé.

En instantané, la variation de l'offre de référence induite par ces ajustements ne peut conduire à une réduction de plus de 2% de l'offre de référence.

Au 31 décembre, le volume des KCC ne peut être dégradé par rapport au 31 décembre de l'année précédente, toutes choses restant égales par ailleurs.

L'Entreprise propose à l'accord du STIF, avant le 15 janvier de chaque année, les réajustements qui ont été effectués, pour chaque ligne modifiée, afin de remettre à jour le service de référence, sous forme :

- d'un dossier technique, qui inclut l'explication des modifications ;
- d'une actualisation de l'offre de référence prévue à l'Annexe A.3, y compris le tableau de synthèse.

Par ailleurs, l'Entreprise fournira également au 15 janvier l'Annexe A.6 qui synthétise l'ensemble des modifications de l'offre de référence qui ont été effectuées dans l'année.

Toutefois, ces ajustements font l'objet dans tous les cas d'un accord du STIF préalable à leur mise en œuvre, dès qu'elles ont une répercussion sur une ligne exploitée par un autre opérateur, ou par l'Entreprise mais dans le cadre d'un autre contrat avec le STIF.

Dans le cas de difficultés particulières survenues après la mise en place d'une adaptation, ou lors de l'examen annuel par le STIF de l'ensemble des modifications, le STIF peut demander à l'Entreprise la remise en place du service tel qu'il était exploité.

2. Les modifications pérennes avec incidence financière

Ces modifications concernent des opérations de nature et de niveau très différents, à la hausse ou à la baisse.

Les modifications sur lesquelles les Parties s'accordent donnent lieu à une décision du STIF préalable à leur mise en œuvre, portant sur une modification de l'offre de référence et de la rémunération à la hausse ou à la baisse.

Afin que le STIF puisse procéder à l'examen exhaustif du projet et disposer des délais nécessaires à l'instruction du dossier de l'Entreprise et en application de la délibération du Conseil du STIF 16 décembre 2006, l'Entreprise s'engage à fournir :

- un document de synthèse sur le projet en cas de restructuration des lignes ;
- un dossier technique ;
- l'engagement financier au projet de la (les) collectivité (s), le cas échéant ;
- un devis, dont le modèle type sera fourni préalablement par le STIF à l'Entreprise.

L'Entreprise transmet systématiquement une déclaration de mise en place dans un délai maximal de quinze jours après la date effective.

Au plus tard le 15 décembre de chaque année, l'Entreprise fournit un tableau de synthèse des éléments constitutifs des modifications validées par le STIF. La périodicité et le contenu feront l'objet d'un échange de courrier, afin de préparer l'avenant prévu à l'Article 60 -.

CHAPITRE II - LES OBLIGATIONS DE QUALITE DE SERVICE ASSOCIEES A L'EXECUTION DE L'OFFRE DE REFERENCE

Article 12 - Régularité.

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise.

La régularité est une priorité du STIF.

Conformément au règlement d'exploitation (Annexe A.2), l'Entreprise doit respecter les horaires.

En particulier, il ne doit pas y avoir de passage en avance par rapport aux horaires affichés.

Pour cela, l'Entreprise gère la régulation aux points d'arrêts prévus à cet effet, notamment à l'aide de son SAEIV (Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs) lorsque elle en est équipée.

2. Cas spécifique des départs décalés en cas de perturbations du réseau ferré

La mise à disposition par les opérateurs ferroviaires d'une information en temps réel en gare et station sur l'heure de passage des trains, RER et lignes Transilien doit permettre l'amélioration de la correspondance avec les bus et cars sur le réseau routier, notamment en fin de service lorsque l'offre est moins dense.

Dans les cas où l'Entreprise a conclu un accord avec le transporteur ferré pour disposer de l'information en temps réel ou si la gare est équipée de l'information déportée, l'Entreprise s'engage à mettre en place des départs décalés dans les conditions suivantes : donner aux conducteurs la consigne d'exploitation de différer leur départ jusqu'à 5 minutes par rapport à l'horaire affiché dès lors que cela ne perturbe pas le service rendu aux clients.

Cette obligation de retarder le départ ne s'applique pas aux tranches horaires des lignes disposant d'une fréquence moyenne inférieure ou égale à 10 minutes.

3. Les partenariats à mettre en œuvre.

La régularité relève d'une compétence partagée. Les conditions de circulation et d'arrêts des véhicules sur le réseau routier sont de la compétence des collectivités locales qui mettent en place des programmes d'aménagements de voirie et de priorités aux feux. L'Entreprise s'engage :

- à répondre aux sollicitations des collectivités et à participer aux processus formalisés qu'elles mettent en œuvre pour améliorer la vitesse et la régularité ;
- à promouvoir et accompagner les démarches ayant un impact sur la rapidité et la ponctualité, en sensibilisant les collectivités locales sur la suppression des points durs et l'importance du partage de la voirie.

A l'issue d'opérations majeures pour lesquelles il est montré qu'elles se traduisent par des gains de productivité, l'Entreprise évalue ces gains. Elle propose au STIF des mesures d'amélioration de la qualité de service et/ou de développement de l'offre permettant de les réinvestir. Il est tenu compte de l'impact de ces éléments dans l'analyse de l'exécution du contrat.

Informations à communiquer au STIF.

Synthèse dans le rapport annuel des actions engagées sur la thématique régularité et gestion des correspondances, ainsi que des actions d'adaptation de l'offre et de qualité prises suite aux opérations d'aménagements majeurs réalisées par les collectivités.

4. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité.

- Régularité ;
- Départs décalés : une méthode de mesure sera définie au cours de l'exécution du contrat en lien avec l'indicateur régularité.

Article 13 - Pôles d'échanges et gares routières

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise.

Afin de favoriser l'intermodalité et l'information des voyageurs au sein des pôles d'échanges et gares routières pour faciliter les liaisons intermodales, l'Entreprise est réputée avoir connaissance de l'ensemble du contenu le cahier de référence du STIF sur les gares routières et s'engage sur les points suivants :

a) Adaptation des horaires pour assurer les correspondances

- L'Entreprise adapte dans la mesure du possible ses horaires théoriques au plus près de l'offre ferrée qui lui est transmise par les opérateurs des réseaux lourds sur demande de l'Entreprise.
- L'Entreprise met en place, pour assurer la correspondance en temps réel avec le mode ferré, en particulier sur les derniers services, des départs décalés dans les conditions décrites à l'Article 12 -

b) Points d'arrêt

- L'Entreprise utilise les points d'arrêts situés en gare routière.

2. Les partenariats à mettre en œuvre

- L'Entreprise contribue à l'amélioration de la qualité des prestations apportées dans les gares routières en prenant part aux études pilotées par le STIF et aux études concernant le Plan de Déplacements Urbains (PDU) et ses déclinaisons locales (PLD) ;
- L'Entreprise s'engage à participer aux démarches partenariales avec les autres transporteurs et collectivités qui visent à la mise en œuvre d'une information multimodale dans les gares routières et pôles d'échange.

3. Gare routière (dans le cas d'une gare mono-transporteur uniquement)

4. Informations à communiquer au STIF

- Etat annuel des participations aux actions d'amélioration de l'intermodalité et de l'information voyageurs au sein des pôles d'échanges et gares routières : démarches partenariales entre transporteurs et collectivités, procédures de maintien et mise à jour de l'information statique (plans de réseaux et horaires), diffusion de contenu d'information sur des panneaux multimodaux.

5. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

- Lien avec l'indicateur départs décalés : une méthode de mesure sera définie en 2009 en lien avec l'indicateur régularité ;

- Lien avec les indicateurs sur l'information voyageurs (information théorique, circonstancielle et temps réel aux points d'arrêts).

Article 14 - Accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

L'accessibilité des PMR constitue une priorité du STIF, renforcée par les nouvelles obligations fixées par la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ». Il est prévu un délai de 10 ans pour rendre accessibles les services de transport public. En partenariat avec le STIF et les autres collectivités publiques, l'Entreprise met en œuvre les moyens pour que l'objectif d'accessibilité soit atteint dans les délais impartis.

Conformément à la loi précitée, un Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) a été adopté par le STIF. Dans le cadre de sa programmation, ce schéma définit notamment des lignes dont la mise en accessibilité est prioritaire.

Les conditions et modalités de déclaration d'accessibilité d'une ligne sont définies par le STIF après discussion avec les entreprises, et pourra en modifier les critères.

Les lignes retenues au SDA, ainsi que leur échéancier de déclaration d'accessibilité si celui-ci a pu être arrêté, figurent dans l'annexe B.5 de la convention partenariale.

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise.

- Les véhicules accessibles aux Usagers en Fauteuil Roulant sont affectés aux lignes dont la mise en accessibilité est déclarée prioritaire dans le Schéma Directeur d'Accessibilité.
 - o Dès déclaration d'accessibilité d'une ligne aux Usagers en Fauteuil Roulant (UFR), l'Entreprise dispose d'un délai de 2 mois pour :
 - dispenser à l'ensemble des personnels concernés une formation adéquate au bon fonctionnement des équipements d'accessibilité ;
 - mettre à jour et transmettre les documents d'information contractuels concernant l'accessibilité des lignes ;
 - apposer des stickers accessibles UFR sur les véhicules et les poteaux des arrêts accessibles ;
 - renseigner l'accessibilité UFR des points d'arrêts sur les plans et/ou fiches horaires de la ligne affichés aux points d'arrêt, sur internet, dans les véhicules ou distribués aux usagers.
- Lors d'un retraitage postérieur à la déclaration d'accessibilité aux Usagers en Fauteuil Roulant de la ligne, l'entreprise s'engage à indiquer sur les plans de réseaux affichés aux points d'arrêt, sur internet, dans les véhicules ou distribués aux usagers, les lignes accessibles ;
- Les équipements d'information sonore et visuelle déployés à bord des véhicules le cas échéant sont maintenus en bon état de fonctionnement ;
- Les équipements permettant l'accessibilité des véhicules aux Usagers en Fauteuil Roulant sont testés régulièrement afin de garantir leur effectivité ;
- Tout équipement bénéficiant d'un financement du STIF est conforme avec les prescriptions du cahier de Référence du STIF.

2. Les partenariats à mettre en œuvre.

L'Entreprise s'engage à participer aux réunions pilotées par la collectivité locale gestionnaire de la voirie et à être force de proposition en collaboration avec les associations représentatives pour :

- o examiner les lignes à équiper et les arrêts à aménager ;
- o faire un diagnostic terrain (en présence des associations et du gestionnaire de voirie) de l'accessibilité des points d'arrêt, afin de déterminer précisément les

aménagements nécessaires (participation au diagnostic de l'état d'accessibilité du point d'arrêt et propositions d'aménagements) ;

L'Entreprise participe aux études initiées par le STIF ou les collectivités locales de diffusion sonore aux arrêts sous une forme adaptée aux non-voyants et mal-voyants pour les points les plus fréquentés ou les plus pertinents, particulièrement pour les perturbations prévues ou imprévues.

3. Informations à communiquer au STIF.

- Bilan annuel :
 - du nombre de véhicules équipés de dispositif d'aide à l'embarquement ;
 - du nombre de points d'arrêts accessibles et du nombre de points d'arrêt restant à rendre accessibles ;
 - du nombre de points d'arrêt dotés d'un système d'information dynamique adapté aux personnes à mobilité réduite ;
 - Estimation du nombre d'UFR empruntant les lignes équipées de véhicules adaptés (par ligne) ;
 - Statistique et analytique des demandes et réclamations en matière d'accessibilité ;
 - de la formation aux conducteurs à l'accueil/prise en charge des PMR en particulier des UFR (type de formation donnée, associations représentatives impliquées, durée de la formation, fréquence de la formation).

4. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

- Disponibilité des Equipements (palettes).

Article 15 - Information des voyageurs.

Article 15-1 - L'information des voyageurs sur le service offert par les réseaux concerne :

- - L'information multimodale qui favorise en particulier les correspondances d'un mode à l'autre et l'usage du transport public en général ;
- - L'information théorique aux points d'arrêt et à bord du véhicule ;
- - L'information temps réel aux points d'arrêt et à bord du véhicule
- - L'information circonstancielle, qui complète l'information théorique par des indications sur les perturbations prévues ou imprévues.
- La définition du Schéma Directeur d'Information Voyageurs (SDIV) permet au STIF d'avoir une politique d'ensemble relative à l'information voyageur au niveau du territoire francilien, partagée par l'ensemble des acteurs.

L'entreprise s'engage à respecter les orientations du SDIV.

Article 15-2 - Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise

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

Ces obligations sont détaillées dans l'Annexe B.8.

Elle s'engage aussi à respecter les obligations concernant la fourniture des données à la base de données communautaires, conformément au « Protocole sur les échanges de données entre l'Entreprise et la base de données communautaire du STIF » - Annexe B.3, ainsi que celles portant sur les échanges de données temps réel - «Protocole sur les échanges de données temps réel -Application de la norme SIRI en Ile de France » - Annexe B.9.

1. Les partenariats à mettre en œuvre.

- Information aux points d'arrêt : Pour la mise en œuvre de ses engagements relatifs à l'information aux points d'arrêt, l'Entreprise se rapproche autant que de besoin de la collectivité locale compétente.
- Information multimodale : l'Entreprise participe aux politiques intermodales d'information sur les services de transport.

Si l'Entreprise possède un site internet d'information sur ses services, elle est tenue de mettre un lien vers le site d'information multimodale et multi opérateurs du STIF et d'en faire figurer la nature et l'objet.

- Information dans les pôles d'échange et en gares routières : Dans les pôles d'échange et les gares routières, l'Entreprise, conformément à l'Article 13 -, participe aux démarches partenariales avec les autres transporteurs et collectivités, qui visent à mettre en œuvre et développer une information multimodale dans les gares routières et les pôles d'échanges.

2. Informations à communiquer au STIF.

- Bilan annuel du déploiement des systèmes d'information dynamique aux points d'arrêts et embarqués en distinguant le visuel et le sonore ;
- Bilan des expérimentations mises en place dans le cadre du SDIV ;
- Point sur l'activité des systèmes d'information à distance.

3. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité (Annexe B.1).

- Information théorique aux points d'arrêts. (y compris information en cas de situation perturbée prévue) ;
- Information théorique à bord du véhicule. (y compris information en cas de situation perturbée prévue) ;
- Information temps réel aux points d'arrêt (y compris en cas de situation perturbée prévue) ;
- Information temps réel à bord des véhicules (y compris en cas de situation perturbée prévue) ;
- Information en cas de situation perturbée imprévue.

Article 16 - Politique de la ville.

Les entreprises de transport sont amenées à contribuer au développement urbain, économique et social, à sa cohésion sociale, en d'autres termes à « *rendre la ville accessible à tous* ».

Depuis plusieurs années les entreprises se sont engagées dans cette politique de la ville et de développement territorial en liaison avec l'Etat les collectivités territoriales et tous les acteurs concernés.

Le cadre de référence de cette politique s'appuie d'une part, sur les dispositions édictées par la loi n°96-987 du 14 novembre 1996 relative à la mise en œuvre du pacte de relance pour la ville définissant les zones urbaines sensibles, et sur les contrats urbains de cohésion sociale, et d'autre part sur les nouveaux dispositifs législatifs ayant directement trait à la Politique de la ville qui serait promulgués pendant la durée de la présente convention.

Dans le cadre de cette politique qui s'appuiera sur les CUCS (Contrats Urbains de Cohésion Sociale), l'Entreprise pourra, le cas échéant à la demande du STIF, s'engager dans des programmes d'intervention sur des sites prioritaires. Elle veillera, en outre à l'articulation de ses actions avec les dispositifs de la politique de la ville pilotés par le STIF.

L'entreprise qui bénéficie de l'aide du STIF dans le cadre de la convention « pour une politique de prévention pour les lignes de bus desservant les quartiers politique de la ville » reste tenue par les termes de la convention jusqu'à son terme initial.

A partir de 2011, les effectifs de contrôle sont intégrés directement dans la maquette financière du contrat au titre d'une prestation de transport.

Un avenant au présent contrat sera conclu pour prendre le relais de la convention pour une politique de prévention sur les lignes de bus desservant les territoires en Politique de la ville à compter de 2011.

Article 17 - Prévention et sûreté

La sûreté comprend non seulement la lutte contre les atteintes aux personnes et aux biens, mais implique également un traitement du sentiment d'insécurité.

Afin d'atteindre ces objectifs, la politique de sûreté de l'entreprise repose avant tout sur une politique de prévention intégrant toute la chaîne de sûreté.

L'entreprise met en œuvre les politiques correspondantes après accord du STIF, dans une approche globale incluant l'ensemble des acteurs institutionnels participant à la sécurité publique.

A ce titre, l'entreprise est partie prenante des dispositifs partenariaux, dont le cadre privilégié est celui des contrats régionaux, départementaux et locaux de sécurité.

A partir des diagnostics existants, les besoins en termes de sûreté sur le réseau se traduisent à travers le(s) deux) objectif(s) suivant(s) :

- le renforcement du travail de prévention et des actions de sensibilisation ;
- le maintien d'une présence humaine rassurante. [*Commentaire : ce point devra être supprimé des contrats concernant les réseaux ne desservant pas de territoires classés en « Politique de la ville »*]

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

Renforcement du travail de prévention et des actions de sensibilisation :

L'entreprise met la prévention au cœur de la chaîne de sûreté, qu'elle déploie en partenariat avec les forces de police et l'ensemble des acteurs institutionnels.

L'entreprise appuie sa politique de prévention sur un plan d'actions de prévention présenté annuellement au STIF. Ce plan comprend :

- un diagnostic sûreté annuel ;
- un bilan du plan d'actions de l'année précédente ;
- des actions de sensibilisation auprès de tous les publics dispensées par des agents de l'entreprise en relation avec les usagers, sur la base du partenariat institutionnel privilégié des contrats de sécurité ;
- des actions de communication ;
- des propositions de toutes autres actions de prévention (traditionnelles ou novatrices).

Le plan d'actions (y compris le bilan circonstancié de l'année écoulée) et ses modalités de mise en œuvre sont présentés annuellement au STIF en comité de suivi.

Amélioration du sentiment de sécurité sur l'ensemble des espaces de transport :

L'entreprise garantit, notamment par une présence humaine efficace, une ambiance rassurante sur l'ensemble des espaces de transport :

- par une présence humaine visible dans les véhicules et gares routières par les personnels d'accueil [*Commentaire : ce point devra être supprimé des contrats concernant les réseaux ne desservant pas de territoires classés en « Politique de la ville »*] ;
- par l'entretien de ces espaces et une intervention rapide en cas de dysfonctionnement (propreté, éclairage, information voyageur) ;
- par des actions concrètes visant à une meilleure protection du matériel roulant et des espaces de transport à l'encontre des actes de vandalisme.

2. Informations à communiquer au STIF :

Prévention :

- plan annuel d'actions de prévention, bilan en fin d'année (définition des actions et des objectifs, programme prévisionnel annuel, moyens humains affectés) ;
- cessations partielles ou totales d'activités dues à des problèmes de sécurité par ligne de bus ;
- bilan annuel spécifique sûreté.

Statistiques sûreté :

- atteintes physiques sur agents ;
- dégradations de biens ;
- ratio atteintes physiques / nombre de voyages ;

- nombre d'enregistrements d'incidents par caméras de vidéosurveillance embarquée avec mise à disposition des autorités compétentes.

Information du STIF en cas d'incident grave ou de crise :

- L'entreprise s'engage à informer le STIF en cas d'incident grave ou de crise sur son réseau, dans le respect de la procédure d'alerte définie en Annexe B.10 à la convention.

Suivi des investissements :

- bilan annuel de la programmation et du suivi de la réalisation des investissements.

3. Suivi des indicateurs de qualité de service :

- Disponibilité des équipements (équipements de sûreté) ;
- Lien avec les indicateurs : Etat et netteté intérieurs et extérieurs des véhicules, et taux de contrôle.

Article 18 - Lutte contre la fraude.

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise :

La lutte contre la fraude est une des priorités du STIF et de l'Entreprise. Le STIF fixe les objectifs généraux de lutte contre la fraude et définit plus particulièrement les exigences minimales de sécurité.

L'Entreprise a la responsabilité opérationnelle de la lutte contre la fraude dans le réseau qu'elle exploite. Elle s'engage à mettre en place les équipements et agents nécessaires au contrôle des titres de transport et poursuivre ou faire poursuivre conformément aux textes en vigueur les voyageurs en infraction. Les règles et le montant de l'amende encourue doivent être affichés à bord des véhicules.

Compte tenu de l'interdépendance des réseaux, l'entreprise s'engage à collaborer efficacement avec les autres entreprises de transport d'Ile de France afin d'harmoniser les règles dans ce domaine, notamment en termes de régularisation des contrevenants et de règles de validation.

Dans ce cadre l'entreprise doit :

- assurer une norme minimale d'effort de contrôle ;
- mettre en place des équipes d'au minimum 2 agents de contrôles par véhicule contrôlé ; ces agents peuvent être recrutés en interne ou faire partie d'une structure externe ;
- adapter l'intensité des contrôles par période horaire en fonction des pics de fraude qui sont historiquement constatés (heure de pointe, soirée, week-end) ;
- assurer au personnel en place des formations régulières, notamment sur les différents aspects de la lutte contre la fraude ;
- conduire des actions d'information des voyageurs sur les titres de transports existants et sur les sanctions passibles en cas de fraude ;
- conduire, dans la mesure du possible, des opérations ciblées et sécurisées (afin de sécuriser les opérations de contrôle et de diminuer le phénomène de fraude, certaines opérations peuvent être menées conjointement avec la police), ces opérations nécessitant un accroissement ponctuel du personnel de contrôle.

2. Informations à communiquer au STIF :

- Aspect quantitatif de la fraude :
 - nombre et taux de fraudeurs constatés
 - nombre et taux de fraudeurs réels estimés en cas d'enquête réalisée par l'Entreprise
 - courbe de l'évolution de la fraude constatée sur l'année écoulée et si elle existe sur les 5 dernières années

- information de synthèse sur la saisonnalité de la fraude par tranche horaire et période (semaine, soirée, week-end).
- Aspect financier de la fraude :
 - coûts constatés et/ou réels estimés (perte de recette)
 - coûts des moyens mis en place pour lutter contre la fraude
 - taux et coûts de recouvrement des amendes.
- Action sur la fraude et prévention :
 - Action sur les causes externes au transport (ex : comportement sportif, ludique, effets de bande, attitude de défi, ...) ;
 - Action sur les causes internes au transport (ex : pièges tarifaires, obstacles matériels, ...)
 - Moyens humains et matériels mis en œuvre pour lutter contre la fraude
 - Bilan des actions mises en place et perspectives
 - Taux de contrôle
 - Lien avec les indicateurs Disponibilité des Equipements (valideurs et équipements de sûreté existants) et Attitude Conducteur traités.

CHAPITRE III - Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

Article 19 - Equipement et suivi des véhicules.

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise :

- Les véhicules doivent être équipés de l'ensemble des équipements embarqués nécessaires au transport des voyageurs dans des conditions de voyage optimales :
 - Valideurs de titre de transport ;
 - Boutons de demande d'arrêt ou affichette indiquant la démarche à suivre ;
 - Bouton de commande de porte lorsqu'ils existent ;
 - Palettes ou dispositifs d'aide à l'embarquement des personnes à mobilité réduite (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements) ;
 - Equipements de sûreté (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements) ;
 - Dispositifs dynamiques d'information visuelle, d'information sonore, de Haut-parleur à la porte avant (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements).
- L'Entreprise est responsable de la gestion et du maintien en état de marche des véhicules et des équipements embarqués, y compris télébilletiques, afin qu'ils offrent en permanence les meilleures conditions d'utilisation, de confort et de propreté.
- Conformément au cahier des charges édité par le STIF dans le cadre du Contrat de type 1 (Avenant n°3 du Contrat de type 1 voté par le conseil du STIF du 08 Octobre 2008), l'ensemble des prescriptions relatives au niveau d'équipement des véhicules financés par le STIF seront reprises dans le cadre du présent Contrat, et sont spécifiées dans le cadre de l'Annexe F.7.

2. Informations à communiquer au STIF :

- Les informations nécessaires au suivi des équipements et des véhicules sont intégrées à l'Etat de Parc (cf. Annexe D.1).

3. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité :

- Taux de disponibilité des équipements (valideurs, commandes d'arrêts, boutons de porte, palettes...). La liste des équipements est adaptée au fur et à mesure des équipements mis en service
- Etat et netteté intérieure et extérieure des véhicules

Article 20 - Attitude commerciale de l'Entreprise et de ses personnels.

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise :

L'Entreprise et ses personnels adoptent en toute occasion une attitude commerciale, conscients de leur contribution à l'image du service public qu'ils représentent.

Traitement des réclamations voyageurs :

- L'Entreprise s'engage à mettre en place un dispositif pour répondre aux demandes d'information et aux réclamations des clients, qu'elles soient écrites, orales ou via un support électronique (e-mail, site Internet, ...) :
 - o En présumant de la bonne foi du client ;
 - o En répondant à toutes les réclamations de façon personnalisée et cohérente, dans un délai inférieur à 30 jours par rapport à la date de réception de la réclamation ;

- En informant, a minima, le client des suites donnée à sa réclamation ... voire en présentant des excuses / réparant l'erreur quand le client a subi un préjudice ;
 - L'Entreprise s'engage à analyser et exploiter les informations issues des réclamations clients pour mettre en place des actions correctives et préventives et améliorer ainsi la qualité de service.
- L'Entreprise poursuit ses efforts pour améliorer le traitement des réclamations, notamment par l'utilisation croissante de médias interactifs (téléphone, courriel).

Afin de permettre au STIF de traiter de manière optimale les réclamations qui lui sont adressées, les entreprises s'engagent à transmettre au STIF tout élément utile qu'il souhaiterait obtenir pour leur traitement : éléments d'information, documents, copie de courriers et/ou de réponses de courrier, etc.

A cette fin, il est précisé à chaque année :

- le nom et les coordonnées d'un ou des correspondants chargés de répondre aux demandes du STIF,
- le nom et les coordonnées de la ou des personnes du STIF en charge de la réponse aux réclamations des voyageurs le délai maximum de transmission des éléments demandés par le STIF : 15 jours,
- l'entreprise s'engage à transmettre automatiquement au STIF la copie de la réponse qu'elle projette d'adresser à un client, dès lors que le courrier/mail de réclamation qui lui est adressé précise que le STIF est en copie, par mail ou le cas échéant par courrier postal.

Une typologie de motifs de réclamations voyageurs commune au STIF et aux entreprises de transports d'Ile-de-France est en cours d'élaboration, en collaboration avec les représentants des opérateurs. Dès sa finalisation, le STIF la transmet directement à l'Entreprise afin qu'elle l'applique et l'intègre à son bilan annuel du suivi des réclamations.

Dispositions spécifiques aux réclamations pour l'accessibilité des systèmes de transports :

Dans le cadre des dispositions de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (article 45, alinéa 7), l'Entreprise :

- met à disposition des personnes à mobilité réduite auprès des conducteurs et sur le site internet, des formulaires de demande ou de réclamation (Annexe B.7), en vue de supprimer, de réduire ou de compenser les obstacles auxquels elles auraient été confrontées dans leurs déplacements ;
- répond aux demandeurs dans un délai inférieur à 30 jours à compter de la date de réception de la réclamation ;
- tient un registre spécifique centralisé de l'ensemble des demandes et réclamations visées aux alinéas précédents, qu'il tient à la disposition du STIF lorsque celui-ci en fait la demande ;
- transmet, chaque année, conformément aux informations à communiquer en matière d'accessibilité PMR listée dans l'Article 15 - un bilan statistique et analytique des demandes et réclamations en matière d'accessibilité.

Autres dispositions liées à l'attitude commerciale de l'entreprise :

- L'utilisation de moyens audio-visuels à bord de véhicules ne devra pas occasionner de gêne pour les voyageurs. En particulier, le conducteur est tenu de réduire le niveau sonore à la demande d'un voyageur.
- Les conducteurs de l'Entreprise ne doivent en aucun cas fumer, téléphoner pour leur convenance personnelle, parler avec des clients ou des collègues, durant le trajet.
- Les conducteurs de l'Entreprise assurant des services sur des lignes déclarées accessibles sont formés au bon fonctionnement des équipements d'accessibilité et

doivent assurer la prise en charge des Usagers en Fauteuil Roulant aux arrêts déclarés accessibles sauf impossibilité technique.

- Ils respectent les gestes commerciaux suivants :
 - o Arrêt au trottoir à une distance permettant l'entrée et la sortie du véhicule sans descendre sur la chaussée (sous réserve de l'existence d'un trottoir et de l'absence d'obstacle) ;
 - o Regard porté au voyageur accédant par la porte avant et à son titre de transport lorsqu'il le lui présente ;
 - o Vente de ticket d'accès à bord et rendu de monnaie conformément aux conditions générales de vente et d'utilisation décidées par le STIF (sauf disposition relative à la nécessité de faire l'appoint pour le voyageur) ;
 - o Respect des arrêts demandés (lorsqu'ils sont autorisés) et contrôle que tous les voyageurs sont descendus avant la fermeture des portes ;
 - o Port de la tenue de l'Entreprise ou, à défaut, d'une tenue correcte et soignée ;
 - o Réponse aux questions des clients avec une attitude courtoise ;
 - o Information des voyageurs sur les tarifs, les horaires et les lignes en correspondance.
- Les conducteurs de l'Entreprise sont formés à la conduite et adoptent une conduite souple et adaptée au profil et à l'environnement de la ligne.

2. Informations à communiquer au STIF :

- Bilan annuel du suivi des réclamations et actions correctives mises en place ;
- Plan de formation des personnels de l'entreprise sur l'attitude commerciale et la conduite.

3. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité :

- Attitude du conducteur ;
- Confort de conduite ;
- Réponse aux réclamations.

TITRE IV - TARIFICATION ET DISTRIBUTION DES PRODUITS TARIFAIRES

Outre celles figurant à l'article 8 du Règlement d'exploitation annexé au cahier des charges régional, l'Entreprise s'engage à respecter les obligations du présent chapitre.

Article 21 - Dispositions tarifaires.

Article 21-1 - Développements liés à la tarification.

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

Le STIF définit la politique tarifaire et fixe les tarifs publics des titres de transport en Ile-de-France. Le STIF publie ses décisions à chaque changement de tarif.

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

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

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

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

En cas de modification tarifaire décidée par le STIF, l'Entreprise est informée des spécifications détaillées retenues pour les titres créés ou modifiés.

Les modifications des prix publics sont notifiées par le STIF à l'Entreprise au plus tard 15 jours avant la date de vente des produits tarifaires concernés et accompagnées de tout élément nécessaire à leur application.

Deux types d'évolutions tarifaires sont définies :

- Les évolutions ordinaires
- Les évolutions exceptionnelles

1. Les évolutions ordinaires :

Il s'agit des évolutions tarifaires ne nécessitant que des évolutions logicielles sommaires, comme le codage ou le changement de codage de titre et le paramétrage de nouveaux profils d'usagers. Les évolutions ordinaires d'une année peuvent généralement être regroupées dans une seule intervention annuelle sur le système billettique.

La prise en compte de l'évolution ordinaire doit être opérationnelle au plus tard au premier jour du deuxième mois suivant le mois de la notification du STIF.

Les coûts des évolutions ordinaires sont pris en compte dans les charges d'exploitation telles que prévues à l'Article 49 -.

2. Les évolutions exceptionnelles :

Il s'agit des évolutions tarifaires importantes entraînant entre autres la création de nouveaux traitements titre au valideur, , une adaptation profonde des systèmes de vente, l'introduction de nouveaux supports télébilletiques.

Dans ce cas, les coûts de développement inhérents à cette évolution sont partagés à parité entre le STIF et l'Entreprise. L'entreprise réalise les développements et appelle la contribution du STIF à posteriori sur la base des coûts constatés imputables à l'évolution considérée. La contribution annuelle de l'entreprise à ce titre est plafonnée à 0,2% du chiffre d'affaire annuel . Au-delà du plafond, le STIF prend en charge l'intégralité du financement de ces développements.

Après transmission par le STIF des spécifications de l'évolution demandée précisant la date de mise en œuvre, l'Entreprise analyse les répercussions de cette évolution selon les meilleures conditions technico-économiques et fait parvenir au STIF un devis détaillé.

Les coûts des développements mis en œuvre au cours d'une année seront pris en compte dans la facture annuelle telle que prévue à l'Article 67 -, le STIF se réservant le droit de contrôler, a posteriori, la réalité des charges encourues.

Dans le cas où l'Entreprise ne met pas en œuvre les évolutions tarifaires à la date arrêtée entre les Parties, l'Entreprise supportera une pénalité d'un montant égal 0,4% de sa rémunération totale annuelle par quinzaine de retard.

Article 21-2 - Mise en œuvre des décisions du STIF relatives aux supports des titres de transport

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

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

L'Entreprise applique l'ensemble des décisions du STIF relatives aux supports des titres de transport. Elle s'engage en particulier à acheter les supports nécessaires à la distribution des titres.

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

L'entreprise fournit chaque année:

- la liste des types de supports en circulation avec les fournisseurs ;
- les quantités commandées annuellement.

L'entreprise informe le STIF des marchés programmés en vue de l'acquisition de supports. Ces informations sont confidentielles.

Article 21-3 - Validation des titres.

Le principe est celui de la validation systématique des passes télébilletiques et des tickets magnétiques à l'entrée dans le véhicule. Pour voyager sur les réseaux de transports collectifs franciliens, tout voyageur doit être muni d'un titre de transport validé correspondant au trajet qu'il effectue.

Au cours du présent contrat, le STIF définira, pour l'ensemble des réseaux contractualisés, un process et un planning pour le contrôle de la validation systématique en entrée de véhicule et les modalités d'application des amendes.

A ce titre, les véhicules disposent des équipements permettant à tout voyageur de valider son titre de transport et l'Entreprise met en œuvre les moyens adéquats pour informer le voyageur de l'obligation de valider son titre de transport et pour l'inciter à le faire.

Toute exception au principe de validation systématique à l'entrée devra faire l'objet d'une autorisation expresse du STIF.

Les équipements de validation utilisés par l'entreprise sont décrits en Annexe D.1 en précisant : leur nom, leurs fonctionnalités, leur lieu type d'installation, leur date d'installation.

Article 22 - Remontées des données de validation des titres

L'Entreprise fournit au STIF les données de validation des titres télébilletiques, magnétiques et papier collectées sur les équipements de validation, ainsi que les données référentielles associées, selon des modalités techniques décrites dans un document de spécification des transferts de données de validation.

L'Entreprise et le STIF s'engagent à respecter les contraintes imposées par la CNIL dans le cadre de la remontée, de la conservation et de l'utilisation de ces données.

Les données de validation sont traitées selon les recommandations de sécurité définies par le STIF, notamment en termes de protection des données à caractère personnel par application de la délibération n°03-038 du 16 septembre 2003 de la CNIL portant adoption d'une recommandation relative à la collecte et au traitement d'informations nominatives par les sociétés de transports collectifs dans le cadre d'applications billettiques.

Article 22-1 - Principe des remontées.

Ces données concernent notamment :

- les événements de validation réussie, hors validation des cartes de maintenance et de tests, et hors validation refusée ;
- les caractéristiques des produits tarifaires, objets des validations ;
- un descriptif des lignes de transport qui permette l'analyse des données de validation, en particulier : la codification des lignes et sous-lignes relative à l'offre de référence du présent contrat, la codification et la description des arrêts (y compris leurs coordonnées géographiques) : conformément aux documents :
 - « codification télébilletique » version 7 ou supérieure
 - « codification Optile » version 1.26 ou supérieure
 - Annexe B.3 § 1.I.2 du présent contrat

La liste des données attendues a minima figure à l'Annexe C.1.

Afin d'améliorer la qualité des données remontées dans le système d'information du STIF, l'Entreprise s'attache à ce que les systèmes remontent ces données dans un délai de quinze jours et alerte le STIF en cas de difficultés spécifiques ou d'incidents. A cette fin :

- en cas de difficulté technique relative à l'infrastructure de communication, le STIF et l'Entreprise mettent en place, pour les différents flux d'information concernés, un mode de transfert dit « dégradé » qui sera défini conjointement ;
- le STIF peut solliciter l'Entreprise en cas de détection de défauts majeurs et répétés sur les données remontées. L'Entreprise s'engage, dans ce cas, à faire un retour d'information sur ce qui est connu des causes probables du défaut dans un délai de 8 jours, à rechercher une solution corrective et à indiquer son calendrier de mise en œuvre dans les meilleurs délais.

Article 22-2 - Organisation et contrôle de la qualité.

Des points de suivi réguliers peuvent être organisés à l'initiative du STIF, ils permettent :

- d'effectuer un suivi régulier de l'indisponibilité, des pannes ou des événements exceptionnels qui affectent la chaîne de remontées des données ;
- de suivre les évolutions techniques des systèmes de remontées de données et d'informations de l'Entreprise et du STIF ;

L'Entreprise fournit chaque semestre :

- une information sur les événements qui affectent de manière significative le volume de validation.

Le STIF peut auditer le système de remontées de données de validation de l'Entreprise pour analyser l'intégrité des processus et des données produites.

Le STIF mesure un indicateur relatif à la qualité des données de validation. Suivant la valeur de cet indicateur, chaque journée est considérée comme « normale », « incomplète » ou « inacceptable ».

Un bilan de cet indicateur est dressé sur une périodicité semestrielle et communiqué à l'Entreprise si les seuils d'alerte sont atteints ou dépassés.

Les modalités de calculs et seuils de ces indicateurs sont définies en Annexe C.1.

Article 22-3 - Pénalités liées à la qualité des données de validation transmises au STIF.

La remontée des données de validation au STIF est assortie de pénalités appliquées dans les cas suivants :

- au delà de 10 journées incomplètes ou inacceptables par an ;
- pour les journées dont la qualité des remontées de données de validation est inacceptable.
- Le montant unitaire des pénalités est fixé à :
 - 1000 euros HT, jusqu'à fin 2010, et 5000 euros HT pour les années suivantes, par journée incomplète, pour un nombre de journées incomplètes supérieur à 10 par an ;
 - 2000 euros HT, jusqu'à fin 2010, et 10 000 euros HT pour les années suivantes, par journée de remontée de données de validation considérée comme inacceptable.

Les pénalités supportées à ce titre sont plafonnées à 0,3% du CA annuel HT par an pour les deux premières années du contrat et à 0,6% du CA annuel HT par an pour les années suivantes.

Article 22-4 - Prise en compte des données de validation dans les objectifs contractuels

Le STIF et l'Entreprise coordonnent leurs actions pour assurer une remontée et une exploitation fiables des données de validation.

A terme, celles-ci interviendront dans la détermination du trafic réel sur chacune des lignes conformément aux dispositions prévues à l'Article 50-2 -.

Article 23 - Distribution des produits tarifaires

Article 23-1 - Réseaux de Vente

Le réseau de vente est constitué des points de vente présents dans les agences de l'Entreprise et chez ses dépositaires.

La localisation des points de vente fait l'objet d'une concertation et doit être validée par le STIF.

L'Entreprise s'engage à n'effectuer d'acte de vente qu'aux lieux validés par le STIF.

L'ouverture et la fermeture de chaque point de vente fait l'objet d'une information systématique du STIF au plus tard un mois avant la date prévue. Sans réponse du STIF dans le délai d'un mois, l'Entreprise est autorisée à procéder à la fermeture ou à l'ouverture du point de vente.

Tout projet de création de nouveaux réseaux de distribution de titres (Internet, téléphone, autres) relève de la décision du STIF prise dans le respect de l'article 7.4 du Cahier des charges régional annexé au présent contrat et selon les dispositions de l'Article 23-5 - du présent contrat.

En particulier, les procédures de gestion du ticket t+ et les modalités relatives à la gestion et au financement de la carte scolaire font respectivement l'objet de l'Annexe C.4 et de l'Annexe C.5.

Article 23-2 - Réseau de dépositaires

Les dépositaires sont liés par un contrat avec l'entreprise. Ils sont situés à proximité des lignes de bus de l'entreprise. Les dépositaires vendent des ticket t+ et, lorsqu'ils y sont autorisés et équipés d'appareil de chargement sur Navigo, des forfaits Navigo semaine ou mois et des forfaits Solidarité Transport.

L'entreprise met à jour annuellement la liste des dépositaires en précisant les catégories de titres vendus (Annexe C.6).

Article 23-3 - Vente à bord des bus.

L'Entreprise vend à bord des bus des tickets d'accès à bord. Ceux-ci sont vendus selon les Conditions générales de vente et d'utilisation décidées par le STIF.

Article 23-4 - Réseau d'Agences

L'ouverture et la fermeture de chaque agence fait l'objet d'une information systématique du STIF au plus tard un mois avant la date prévue. Sans réponse du STIF dans le délai d'un mois, l'Entreprise est autorisée à procéder à la fermeture ou à l'ouverture de l'agence.

L'agence effectue des actes de SAV et peut distribuer certains produits tarifaires.

L'entreprise s'engage à exploiter les agences dont la liste est fournie en Annexe C.7 qui décrit :

- leur localisation ;
- les actes effectués ;
- les équipements utilisés ;
- Les horaires et dates d'ouverture ;

L'entreprise fournit annuellement :

- le nombre d'opérations de SAV par type, par mois et par agence ;
- Les actes de distribution effectués par type, mois et lieu.

Article 23-5 - Mise en œuvre de nouveaux services ou canaux de distribution de produits tarifaires

Cet article définit les modalités qui permettent aux entreprises de développer, expérimenter et mettre en œuvre de nouveaux services ou canaux de distribution à destination des voyageurs.

Les objectifs du STIF et de l'entreprise en matière de développement de nouveaux services sont les suivants :

- une qualité de service améliorée ;
- une image de transports publics modernes, en phase avec l'évolution des services dans la ville ;
- une communication compréhensible et une interface homme machine cohérent vis-à-vis des voyageurs ;
- un traitement équitable de l'ensemble des voyageurs ;
- une maîtrise des coûts de développement et d'exploitation sur l'ensemble de l'Ile-de-France.

1. Conditions d'expérimentation

Tout test ou expérimentation concernant un nouveau service ou une nouvelle technologie ayant un impact prévisible sur le service offert aux voyageurs (en termes d'offre, de qualité de service, de tarification ou de vente de titre) doit faire l'objet d'une concertation avec le STIF préalable à toute mise en œuvre. Cette concertation a pour objectifs :

- d'associer le STIF à l'expérimentation ;
- de confirmer l'intérêt de l'expérimentation vis-à-vis de la politique de distribution des produits tarifaires du STIF ;
- de vérifier que ce test est conforme aux exigences de service aux voyageurs définies par le STIF dans le cadre du présent contrat ;
- de coordonner les différentes initiatives ;
- de limiter les investissements redondants ;
- d'assurer une connaissance partagée de l'état de l'art entre le STIF et l'entreprise ;
- d'indiquer les normes et standards à des développements interopérables et pérennes.

Cette concertation prend également en compte les contraintes de confidentialité vis-à-vis des autres transporteurs.

Elle repose sur une démarche en trois temps :

1. Demande formalisée de l'entreprise au STIF avec le dossier de présentation de l'expérimentation (thème, panel, planning, liste des partenaires, conditions de généralisation éventuelle) et réunion préparatoire ;

2. Remarques du STIF et demande de recadrage de l'expérimentation afin qu'elle soit en phase avec sa politique de distribution des produits tarifaires et coordonnée avec d'éventuelles démarches parallèles.

Plusieurs expérimentations peuvent être lancées en parallèle avec différents transporteurs du moment qu'elles sont basées sur des périmètres différents, dans le cadre d'une approche fonctionnelle et technique ainsi que d'une communication cohérentes.

Le STIF, dans le cadre de sa mission de coordination et dans le respect des règles de confidentialité définies dans la convention, peut proposer la mutualisation des moyens mis en œuvre afin de favoriser la coopération entre les transporteurs, de diminuer les coûts d'investissement, de choisir les solutions les mieux adaptées aux besoins, de favoriser la lisibilité des moyens de vente pour les utilisateurs et d'anticiper la bonne interopérabilité des systèmes. Dans le cas de périmètres fonctionnels proches mais de démarches différentes, notamment en termes d'ergonomie, une évaluation comparative des résultats pourra être demandée.

3. Convention d'expérimentation : Cette convention d'expérimentation précise le périmètre fonctionnel et technique de l'expérimentation, la durée et le planning prévisionnels et les conditions de mise en œuvre.

Toute expérimentation est limitée dans le temps et les moyens (physiques et logiciels) mis en œuvre sont démontables à la fin de l'expérimentation.

Le STIF privilégie l'exploitation communautaire par l'ensemble des transporteurs des canaux de vente dématérialisés.

A l'issue de l'expérimentation, l'entreprise en présente les résultats au STIF. Le STIF et l'entreprise décident des suites à donner à cette expérimentation. En particulier une nouvelle phase d'expérimentation réalisée sur un périmètre plus large et susceptible d'associer l'ensemble des transporteurs peut être décidée.

2. Conditions de généralisation

Toute mise en œuvre d'un nouveau service ou d'une nouvelle technologie ayant un impact prévisible significatif sur le service offert aux voyageurs doit faire l'objet d'un accord entre les deux Parties, et fait l'objet d'un avenant au contrat.

L'entreprise ne peut se voir imputer les coûts induits par les initiatives des autres transporteurs, n'ayant fait l'objet d'aucun accord formel entre le STIF et l'ensemble des transporteurs. A titre d'illustration, ces coûts peuvent aussi bien être des coûts de développement, d'intervention sur les équipements que de service après-vente.

Article 23-6 - Conventions spécifiques.

Certains produits tarifaires, gérés en commun par les exploitants des services de transports publics de voyageurs, en raison de leur spécificité, n'entrent pas dans le cadre du cahier des charges mentionné à l'Article 24-1 -, mais sont l'objet de conventions spécifiques passées entre l'ensemble des transporteurs concernés, la ou les personne(s) morale(s) bénéficiaire(s) de ces produits, et le STIF.

La liste des conventions spécifiques et les modalités particulières de leur prise en compte dans le présent contrat sont fixées dans Annexe C.2.

Article 24 - Gestion communautaire

Article 24-1 - Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires

Certains produits tarifaires sont gérés en commun par les exploitants des services de transports publics de voyageurs. L'Entreprise participe à la gestion communautaire de ces produits tarifaires.

L'Annexe C.8 décrit les modalités d'organisation de la gestion des activités communautaires de distribution des produits tarifaires, soit :

- la gestion des titres (spécification technique et fonctionnelle des supports, distribution et gestion de certains supports, distribution et gestion de certains contrats, distribution et gestion de certains droits tarifaires, gestion et développement du SIG NAVIGO) ;
- la gestion de la relation avec les clients porteurs de supports télébillettiques ;
- la gestion de l'interopérabilité (traitement des titres de transport, interopérabilité technique des équipements de distribution, validation et contrôle) ;
- la sécurité télébillettique.

Article 24-2 - Charte du système télébillettique Navigo

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

L'Entreprise adhère à la Charte du système télébillettique NAVIGO, jointe en Annexe C.3 du présent contrat, et s'engage à la respecter.

L'Entreprise doit se faire représenter au sein des organes de pilotage de la charte par un de ses membres.

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

TITRE V - REALISATION DU SERVICE DE REFERENCE

CHAPITRE I - REALISATION DE L'OFFRE DE REFERENCE.

Article 25 - Continuité du service.

L'Entreprise assure la continuité du service de référence, sauf cas de force majeure, en particulier :

- sur le plan technique, la continuité du service est assurée par la mobilisation des moyens nécessaires au maintien en état de fonctionnement des installations fixes et des véhicules. Ces moyens font partie des charges de production et sont soumis le cas échéant aux expertises nécessaires, tant à l'initiative du STIF qu'à celle de l'Entreprise ;
- sur le plan social, l'Entreprise s'engage à mettre en œuvre et à favoriser les mécanismes existants dans l'entreprise pour la prévention des conflits, en privilégiant par la même la qualité du dialogue social et la poursuite de la politique contractuelle.

En cas de défaillance dans la continuité du service, l'Entreprise s'engage à diffuser le plus rapidement et le plus complètement possible les informations nécessaires aux voyageurs, et à les conseiller sur les itinéraires de substitution possibles.

Article 26 - Information du STIF sur les perturbations significatives

Le STIF est tenu informé dans les meilleurs délais des incidents significatifs ou des situations de crise, et notamment de tout accident lié directement à l'offre de référence entraînant une blessure grave ou un décès.

Article 27 - Mesure de réalisation de l'offre de référence.

La mesure de la réalisation de l'offre de référence porte sur la production kilométrique du service de référence, actualisée des modifications pérennes, (Article 11-3 -), comprenant notamment celles des différents avenants effectués au cours du contrat.

Le calcul de l'offre se fonde sur un système déclaratif, par l'Entreprise, établi à partir des services non réalisés par ligne (Annexe A.5).

L'Entreprise est tenue :

- d'établir les km commerciaux contractuels KCC non faits, au moyen de la main courante ou de tout autre moyen garantissant la continuité des séries historiques ;
- de calculer par an le nombre de KCC et le taux de non réalisation qui en résulte au regard de l'offre contractuelle contenue dans du service de référence, conformément à l'Annexe A5 ;
- d'identifier et de quantifier les causes de non réalisation de l'offre en distinguant :
 - les causes dites de « type A » et notamment l'indisponibilité du personnel, les incidents matériels et les aléas de circulation ;
 - les cas spécifiques des grèves dans l'Entreprise (« type B ») ;
 - les cas de force majeure et assimilés (« type C »).

En cas de mise en œuvre de moyens de substitution, les courses sont réputées faites.
L'Entreprise s'engage à produire l'Annexe A.5 par trimestre, au plus tard le 30 du premier mois du trimestre suivant. Au dernier trimestre, cette annexe produite au plus tard le 31 janvier, devra cumuler l'ensemble de l'information demandée sur la production non-réalisée de l'année.

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

Article 28 - Pénalités pour non réalisation de l'offre de référence (hors grève).

Cet article ne s'applique pas en temps de grève.

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

L'Entreprise encourt une pénalité pour non réalisation de l'offre pour les KCC non réalisés.

La pénalité est proportionnelle au kilométrage de la course.

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

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

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

Article 29 - Engagement de service et d'information par l'Entreprise en cas de grève.

1. Plan de transport adapté :

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

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

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

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

2. Plan d'information des voyageurs :

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

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

Les prévisions de service modifié sont transmises au STIF 24 heures avant leur mise en application. L'information devra être actualisée pour prendre en compte l'évolution de la perturbation.

L'Entreprise élabore un plan d'information des voyageurs qui est basé sur :

- la fiabilité de la prévision annoncée 24 heures avant le début de la perturbation ;
- le respect du plan d'information des voyageurs joint en Annexe B.4.

3. Remboursement des voyageurs :

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

Ce remboursement des voyageurs est à la charge de l'Entreprise. Ses modalités sont précisées dans l'Annexe B.5.

4. Audits et contrôles :

L'Entreprise transmet au STIF les données de référence permettant de vérifier l'exécution du plan de transport adapté et du plan d'information.

Ces résultats sont transmis au STIF à J+10 après la fin de la grève et sont récapitulés dans le tableau de bord trimestriel.

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

L'Entreprise communique au STIF, au 15 du mois suivant la période de grève, l'Annexe B.6 où sont récapitulées les données quantitatives concernant le remboursement voyageur.

CHAPITRE II - QUALITE DE SERVICE

Article 30 - Principe généraux.

Dans le cadre du cycle contractuel prévu au Cahier des charges régional, la qualité de service est un élément majeur du service public de transports de voyageurs.

La première génération de contrat (contrats de Type I) avait pour objectif de mettre en place un système commun d'évaluation de la qualité de service. Il était basé sur des objectifs raisonnables, avec des paliers permettant d'inciter les entreprises moins sensibilisées, à une situation plus harmonisée avec celles ayant déjà une démarche qualité aboutie.

La base commune d'indicateurs qui constituait le système de qualité de service du contrat de Type 1 demeure dans le présent contrat, enrichie de plusieurs indicateurs. Les niveaux d'exigences sont par ailleurs relevés, ayant normalement été atteints par chaque entreprise au passage de la première à la deuxième génération de contrat.

L'objectif du présent contrat est, après la mise en place de la première phase, d'aboutir à un système plus abouti fonctionnant pleinement.

Trois thèmes sont complétés par de nouveaux indicateurs :

- Régularité et gestion des correspondances ;
- Information en temps réel et en cas de situation perturbée imprévue ;
- Disponibilité des équipements (introduction dans la mesure des nouveaux équipements)

Ils doivent permettre d'établir un lien entre les investissements réalisés, les coûts d'exploitation qui en découlent et le niveau de qualité de service attendu. Ainsi la plupart des nouveaux indicateurs correspondent à des équipements mis en service pour améliorer la qualité du service produit et dont l'entreprise à la charge du bon fonctionnement.

Article 31 - Thèmes prioritaires de la qualité de service.

Les engagements qualité portent sur les six thèmes suivants :

- 1) La régularité et la gestion des correspondances avec les modes ferrés (départs décalés) ;
- 2) L'information des voyageurs, et notamment en situation perturbée prévue ou imprévue ;
- 3) L'équipement et le suivi des véhicules, notamment concernant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ;
- 4) Le confort et la netteté/propreté des véhicules ;
- 5) L'attitude commerciale de l'Entreprise et de ses personnels, et notamment l'attitude du conducteur et la réponse aux réclamations ;
- 6) La lutte contre la fraude.

Article 32 - Critères d'appréciation de la qualité de service (indicateurs).

La qualité de service est appréciée au travers d'un ensemble d'indicateurs se référant pour la plupart à la dernière norme européenne relative à la qualité de service dans les transports. L'objectif des indicateurs retenus dans le cadre des différents contrats est de mobiliser les entreprises et leur personnel dans une démarche concrète d'amélioration de la qualité de service rendue aux voyageurs.

Tous les indicateurs suivis sont soumis à incitation financière. Seul l'indicateur « Taux de contrôle » n'est pas soumis à incitation financière.

Le calcul du bonus-malus associé à la qualité de service est décrit à l'Article 64 - du présent contrat.

Parmi les nouveaux indicateurs du présent contrat, deux seront définis en 2009:

- Indicateur « Départs décalés » ;
- Indicateur « Information en cas de situation perturbée imprévue ».

Compte tenu des difficultés pour définir ces deux indicateurs, il est nécessaire de travailler avec les entreprises pour trouver la méthode de mesure la plus adaptée.

En ce qui concerne l'indicateur sur l'information en cas de situation perturbée imprévue, il convient d'étudier les méthodes de mesure des entreprises qui expérimentent déjà cet indicateur pour définir les cas de situation perturbée imprévue et trouver un engagement satisfaisant pour les voyageurs.

Quant à l'indicateur sur les départs décalés, il est étroitement lié à l'indicateur régularité et la mise en place du premier risque d'impacter sur le résultat du second. Il convient donc dans un premier temps de mettre en œuvre l'indicateur régularité pour toutes les entreprises, et d'expérimenter la mesure des départs décalés avec quelques entreprises.

Pour ces deux indicateurs, une réflexion associant le STIF et les entreprises avancées sur ces sujets est menée en 2009.

Par ailleurs, trois indicateurs déjà suivis à titre informatif (dont un, la régularité, par une partie seulement des entreprises) sans incidence financière dans le Contrat de Type 1, seront désormais suivis soumis à bonus – malus :

- « Régularité » ;
- « confort de conduite » ;
- « réponse aux réclamations ».

Pour certains indicateurs, le bonus-malus est assorti de pénalités en cas de situations considérées comme inacceptables.

Le calcul des pénalités pour situation inacceptable est décrit à Article 64-2 - du présent contrat.

Article 33 - Modalités de mesures.

La définition et les modalités de mesures de chaque indicateur sont décrites à l'Annexe B.1 du présent contrat relative au système de qualité de service et aux « fiches indicateurs ».

Ces mesures sont à la charge de l'entreprise. Elles sont réalisées en interne à l'entreprise ou externalisées à un prestataire selon les principes définis dans les fiches indicateurs.

Un seuil minimal de mesures à effectuer est défini dans la fiche indicateur.

L'ensemble de ces mesures fait l'objet d'un tableau de bord rempli sur une base trimestrielle par l'Entreprise et transmis annuellement au STIF conformément à l'Annexe B.1.

L'Annexe B.1 du présent contrat est finalisée en 2009 pour les indicateurs dont la méthode de mesure n'est pas encore définie lors de la signature du contrat.

Dans ce cas, l'Annexe B.1 peut être modifiée par simple accord entre le STIF et l'Entreprise, moyennant un échange écrit.

Le tableau ci-après présente en conséquence la liste des indicateurs suivis avec incidence financière dans le présent contrat ainsi que les situations inacceptables.

Indicateurs soumis à bonus - malus		
thème	indicateurs	Situation inacceptables
Régularité et Gestion des correspondances	Régularité/Ponctualité	+ 2 situations inacceptables
	Gestion des départs décalés	
Information voyageur	Information théorique aux points d'arrêt	+ 1 situation inacceptable
	Information théorique à bord des véhicules	+ 1 situation inacceptable
	Information temps réel aux points d'arrêt	
	Information temps réel à bord des véhicules	
	Information en cas de situation perturbée imprévue	
Equipement et suivi des véhicules	Taux de disponibilité des équipements embarqués	
Confort et netteté/propreté des véhicules	Etat et netteté intérieure et extérieure des véh.	
Attitude commerciale de l'entreprise et de ses personnels	Attitude conducteur	+ 4 situations inacceptables
	Confort de conduite	
	Réponse aux réclamations	
Indicateur non soumis à bonus - malus		
Lutte contre la fraude	Taux de contrôle	

Article 34 - Niveau de service et intéressement.

1. L'objectif fixé correspond au niveau de qualité de service minimum requis. Celui-ci est encadré par une valeur supérieure et une valeur inférieure :

La valeur supérieure correspond au bonus maximal ;

La valeur inférieure correspond au malus maximal ;

Entre ces deux valeurs l'entreprise perçoit un bonus ou un malus proportionnel.

Ces valeurs sont fixées en début de contrat. Des objectifs intermédiaires peuvent être fixés en fonction du niveau de départ. Dans ce cas les bornes supérieures et inférieures respecteront les mêmes écarts que celles de l'objectif final, et donneront lieu à incitation financière de la même manière

L'enveloppe financière totale dédiée à l'intéressement est relevée par rapport au contrat type 1 pour tenir compte du nombre plus important d'indicateurs suivis et soumis à incitation financière. Le montant de cette enveloppe financière est de 1% du coût annuel HT d'exploitation du réseau, indexé par l'indice K11 défini à l'Article 67-1 -.

De plus il n'est pas le même pour tous les indicateurs, les thèmes prioritaires bénéficiant d'un bonus-malus plus important. L'importance est évaluée en fonction des priorités pour les voyageurs, et sont les suivants :

- 1 - Régularité et gestion des correspondances : 15% ;
- 2 - Information voyageur : 30% ;
- 6 - Attitude commerciale de l'entreprise et de ses personnels : 30% ;
- 4 - Equipement et suivi des véhicules : 15% ;
- 5 - Confort et netteté/propreté des véhicules : 10%.

Au sein de chaque thème le bonus-malus est réparti équitablement entre les différents indicateurs et n'est déclenché pour certains qu'après mise en service des équipements correspondants.

L'objectif de chaque indicateur est précisé dans les fiches indicateurs figurant à l'Annexe B.1.

Pour les indicateurs qui doivent être définis en 2009, les objectifs seront définis au même moment.

- 2. L'Entreprise s'engage à mesurer trimestriellement chaque indicateur.

Le mode de calcul des bonus-malus est décrit à l'Article 64 -.

CHAPITRE III - COMMUNICATION

Article 35 - Principes de gouvernance des actions de communication

Article 35-1 - Preamble.

Le terme Communication dans les articles qui suivent doit être pris dans son sens le plus large et recouvre tous les types d'actions en terme de communication (relations presse, actions commerciales, marketing et événementielles, achats d'espaces, dépliants, mailings, Internet, projets et chantiers, mise en services et inauguration, signalétique et habillage...), tous les publics (voyageurs, élus, institutionnels...).

Il est nécessaire que les actions de communication s'inscrivent en cohérence avec une Politique Commune de Communication qui définit des axes, des expressions, des moyens et des temps de communication.

Le STIF est légitime à définir cette Politique Commune de Communication en concertation avec l'Entreprise et les autres transporteurs, il en assure la cohérence.

Le contrat a pour objectifs d'assurer la cohérence et l'efficacité des communications, informations et signes perçus par le voyageur en Ile-de-France et de clarifier les rôles respectifs entre le STIF et les transporteurs aux yeux des voyageurs.

L'Entreprise s'engage à respecter les dispositions prévues par ce contrat dans les partenariats, accords ou convention (économique, culturel, sportif...) que l'Entreprise pourrait engager avec des tiers ou dans le cadre d'autres organismes et entrant dans le champ de la Politique Globale de Communication.

Article 35-2 - Champ d'application de la politique commune de communication

L'ensemble des actions de communication entre dans le cadre de la Politique commune de Communication à l'exception de :

- - la communication « corporate » (valeurs propres de l'Entreprise) ;
- - la communication concernant les emplois, le recrutement de salariés ;
- - les communications liées à des actions de prospection en dehors de l'Île-de-France ;
- - la communication interne des entreprises ;
- - l'information voyageurs ponctuelle de proximité.

La garantie de la cohérence régionale de chaque Communication entrant dans le champ de la Politique commune de communication est symbolisée par la présence systématique du logo du STIF adapté et proportionné à celui du transporteur émetteur.

Lorsque sur un projet ponctuel ou sur des services permanents entrant dans le champ d'application de la politique commune de communication, une identité visuelle, une terminologie ou un axe créatif sont définis par le STIF en concertation avec l'Entreprise, l'ensemble des réalisations s'y référant est en cohérence avec l'identité visuelle, la terminologie ou un l'axe créatif définis par le STIF.

La Communication corporate de l'Entreprise et la communication liée à la prospection de nouveaux marchés en dehors de l'Île-de-France sont exclues du champ d'application du contrat. Elles ne peuvent en aucun cas être prises en compte dans le calcul des contributions du STIF issu du compte financier prévisionnel sous-jacent au contrat.

Article 35-3 -

Article 35-4 - Elaboration de la politique commune de communication

1. Échanges STIF / Entreprise.

L'Entreprise présente au moins une fois par an, par écrit au cours d'une réunion, son plan prévisionnel de communication de façon aussi détaillée que possible (brief simplifié, dates, actions d'accompagnement...) ainsi que la liste des événements susceptibles de constituer des temps de communication (mises en service de projets, mises en chantier d'opérations, créations de nouveaux services, réalisations d'enquêtes voyageurs...).

Au cours de cette réunion, le STIF présente le programme prévisionnel des dossiers susceptibles d'être inscrits à l'ordre du jour de ses Conseils à venir, ainsi que les axes et temps de communication prévus.

Ces échanges permettent d'engager une phase de concertation, au cours de laquelle le STIF fait part de ses remarques (coordination à effectuer, demande en précisions, demande de moyens supplémentaires, demande en opportunité ou ajournement d'une action, refus d'une campagne ...). La Politique Commune de Communication est définie à l'issue de ces échanges.

2. Réunion générale de coordination.

Si une coordination avec d'autres transporteurs, collectivités ou partenaires est nécessaire, le STIF organise une réunion générale et définit les thèmes à développer ainsi que la répartition de leur maîtrise d'ouvrage.

Article 35-5 - Suivi de la Politique Commune de Communication

1. Réunions régulières de suivi

Aux fins d'une information réciproque, des réunions de travail sont organisées entre le STIF et l'Entreprise. La fréquence de ces réunions est modifiable selon les nécessités. En l'absence de réunions programmées, l'Entreprise prend l'initiative d'informer le STIF par écrit de façon détaillée en amont de tous projets de communication. Ces réunions de travail permettent notamment :

- de suivre les réalisations de communication de l'Entreprise et celles du STIF ;
- de réagir sur certaines opportunités ;
- d'échanger en continu sur l'actualité des transports susceptible de donner lieu à une action de communication ;
- de valider les actions de l'Entreprise avant leur mise en œuvre.

2. Principes de validation.

Le STIF est associé en amont de toute action de communication, et aux étapes clés du déroulement du projet.

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

Article 36 - Identité du STIF et cohérence inter-régionale.

Article 36-1 - Principes et obligations

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

Il est nécessaire que les entreprises soient systématiquement proactives sur ces questions, et avant tout renouvellement, mise à jour, création de documents, de mobiliers, de matériels et d'infrastructures, la question de la présence de l'identité du STIF soit posée et qu'une proposition soit formulée au STIF.

Article 36-2 - Les marques

Les marques ayant fait l'objet d'un dépôt par le STIF auprès de l'INPI sont la propriété du STIF, qu'il s'agisse de marques verbales ou semi-figuratives (logos). Pour toute autorisation d'utilisation des marques actuelles du STIF (dont la liste est précisée dans l'annexe F1 du présent contrat), l'Entreprise doit impérativement prendre contact par courrier avec la Direction de la Communication du STIF.

Les nouvelles marques verbales, figuratives ou semi-figuratives, ayant pour vocation de constituer la dénomination d'un titre de transport, ou le titre de transport lui-même ou d'un service de transport décidé par le STIF sont déposées par les services du STIF auprès de l'INPI.

L'Entreprise s'engage à transférer au STIF, selon des modalités restant à définir, les Les marques verbales, figuratives ou semi-figuratives relatives à un service de transport ou un titre de transport dont elle est propriétaire ou copropriétaire pour une exploitation au titre du réseau.. La liste des marques dont l'Entreprise accepte le transfert de propriété et les modalités pratiques de gestion de l'ensemble des marques ainsi déposées sera définie dans une Annexe mise au point ultérieurement.

Article 36-3 - Habillage du matériel roulant

L'Entreprise s'engage à apposer le logo du STIF à l'intérieur de chaque véhicule (y compris affrété) participant à l'exploitation du service de référence. Le logo du STIF, dont la taille sera proportionnée à la taille du logo de l'Entreprise, est apposé à l'intérieur du véhicule à un endroit approprié à définir.

l'habillage extérieur des véhicules est défini par le STIF à partir de sa charte d'habillage (cf. Annexe F.6) du matériel roulant en Ile-de-France pour tous les véhicules neufs ou faisant l'objet d'un programme de rénovation. L'entreprise s'engage à ce que ces véhicules respectent tous la charte du STIF.

L'entreprise fait valider par le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur son réseau (logo, habillage réseau)

Article 36-4 - Supports et documents de communication voyageurs

L'Entreprise s'engage à indiquer sur tout support de communication et d'information voyageurs son lien avec le STIF par la présence du logo du STIF.

Tout nouveau document de communication, papier (dépliants, affiches, flyers...) ou électronique (sites internet, Wap...), produit pour la première fois par l'Entreprise fait l'objet d'une concertation avec le STIF.

La mise à jour, le renouvellement, ou les modifications mineures de documents existants ne nécessitent pas la validation du STIF. En revanche, ils intègrent le logo du STIF.

Les informations ponctuelles de service, notamment les travaux sur la voirie, la déviation temporaire d'une ligne, n'impliquent pas une validation du STIF, ni la présence de son logo.

Article 36-5 - Signalétique, cartographie et représentation des modes

Les éléments relatifs à l'information voyageurs sont développés en cohérence avec les orientations du Schéma Directeur de l'Information Voyageurs (SDIV).

Dans ce cadre, les principes de représentation du service de référence utiles à l'organisation et au déroulement des déplacements des voyageurs (cartographie, représentation des modes, signalétique ...) sont définis et déterminés par le STIF, en collaboration avec les transporteurs.

L'Entreprise consulte le STIF et fait valider par ce dernier l'ensemble des éléments nouveaux ou à renouveler relatifs à la signalétique, la cartographie et la représentation des modes avant production. Les Parties s'efforcent de trouver des solutions compatibles avec les normes des différents réseaux de transports franciliens.

Article 36-6 - Les espaces de transport

Pour que la cohérence et l'unité du système de transport soient perceptibles par le voyageur dans leur globalité, l'ensemble du mobilier et des infrastructures devra intégrer progressivement l'identité du STIF sous réserve du respect des prérogatives de l'ensemble des parties sous la responsabilité du gestionnaire d'infrastructures.

Article 37 - Diffusion par le réseau de l'Entreprise.

Article 37-1 - Documents produits par le STIF

L'Entreprise diffuse tout type de documents et objets (dépliants, guides...) relatifs aux transports en commun produit par le STIF à travers son réseau sous réserve de la faisabilité technique de l'opération.

Article 37-2 - Mise à disposition du réseau d'affichage dans les dépendances du réseau de transport de l'Entreprise

Les parties s'efforcent de prévoir des espaces (stations, matériels roulants...) réservés pour la communication du STIF à certaines périodes de l'année. Les parties se rapprochent afin d'étudier la création d'un réseau commun « STIF-Entreprise » de diffusion et de présentation d'affiches et de dépliants à l'intérieur des réseaux de transport.

TITRE VI - BIENS ET INVESTISSEMENTS

CHAPITRE I - REGIME DES BIENS.

Article 38 - Biens mis à disposition de l'entreprise.

L'entreprise ne doit utiliser les biens mis à sa disposition que pour l'exécution du service de référence, sous réserve des dispositions prévues à l'Article 5-2 - du présent contrat.

Article 38-1 - Mise à disposition.

Le STIF s'engage à mettre à disposition de l'Entreprise, l'ensemble des biens qui figurent sur les plans qui seront joints en Annexe D.3 et décrits sur les fiches qui sont jointes en Annexe D.3 à la date d'effet du présent contrat.

Le STIF met à disposition de l'Entreprise le mobilier et le matériel strictement nécessaires à l'exploitation du service, mentionnés dans la liste jointe en Annexe D.3.

Une copie des notices techniques, des modes d'emploi et des CCTP de l'ensemble des équipements nécessaires à l'exploitation du service est également remise à l'Entreprise.

Article 38-2 - Inventaire

Un état des lieux et un inventaire des équipements mis à la disposition par le STIF intervient dans un délai de 3 mois suivant la prise d'effet du contrat. Ils font l'objet d'un procès verbal de remise établi contradictoirement entre les parties et signés par un représentant du STIF et un représentant de l'Entreprise. Ces documents sont joints en Annexe D.3 aux présentes.

Cet inventaire précise notamment leur situation juridique et leur état apprécié sous différents aspects (état général des constructions, entretien, sécurité, fonctionnement de certaines installations particulières...). Celui-ci peut prendre différentes formes : photographies, état des lieux à dire d'expert...

La mise à disposition des installations comporte précisément :

- les immeubles proprement dits et les installations fixes ;
- les équipements, matériels et mobiliers nécessaires à l'exploitation du service

Cette mise à disposition est consentie à l'Entreprise, à charge pour cette dernière d'en assurer l'entretien courant et le maintien en l'état.

Une remise à jour du relevé d'inventaire est effectuée à l'initiative de l'Entreprise, contradictoirement entre les parties, au moins une fois par an ; elle est portée en annexe du rapport annuel et porte modification de l'Annexe D.3.

Article 38-3 - Cession-mise au rebut

L'Entreprise informe le STIF de toute cession ou mise au rebut des biens (hors véhicules) dont elle est propriétaire et affectés à l'exploitation du service, dans les conditions prévues à l'Article 46 -(suivi des investissements).

Article 39 - Biens propres.

Les biens propres sont les biens appartenant à l'Entreprise, hors biens de reprise tels qu'indiqués à l'Article 79-3 - du présent contrat.

L'Entreprise peut librement affecter les biens propres à la parfaite exécution de ses obligations contractuelles, si elle les juge utiles et nécessaires.

Article 40 - Biens de reprise.

L'ensemble des biens affectés par l'Entreprise à l'exploitation du service constitue des biens de reprise et font l'objet d'un inventaire figurant en Annexe D.2 du présent contrat. L'inventaire des biens de reprise est mis à jour annuellement et est adressé au STIF en annexe du rapport annuel prévu à l'Article 69-3 -.

L'Entreprise met en place un système permettant le suivi des biens de reprise, de sorte que leur présence physique et leur affectation à la gestion du service puisse être vérifiées à tout moment.

CHAPITRE II - OBLIGATIONS RELATIVES AUX BIENS

Article 41 - Entretien et maintenance.

L'Entreprise est en charge et responsable de la réalisation des travaux d'entretien et de maintenance du patrimoine affecté à la mise en œuvre du service public de transport.

Les travaux d'entretien et de maintenance comprennent toutes les opérations normales permettant d'assurer le maintien en état des biens, jusqu'au moment où leur vétusté ou une défaillance rend nécessaire des travaux de remplacement ou de renouvellement.

L'Entreprise planifie et exécute les prestations de maintenance et d'entretien de façon à obtenir pour chaque équipement une longévité au moins égale à la durée de vie moyenne indiquée par son constructeur et à conserver les performances initiales dudit équipement. La maintenance des matériels roulants et des équipements mécaniques fait l'objet d'un plan de maintenance.

L'Entreprise met en œuvre dans ce but une gestion préventive permettant de déceler, à l'aide des mesures appropriées à chaque équipement, les usures excessives et autres dégradations avant qu'elles ne provoquent sa défaillance.

S'agissant du matériel roulant, l'Entreprise doit notamment se conformer strictement :

- Aux recommandations du constructeur en matière d'entretien périodique des divers organes du véhicule. Il se procure à cet effet toute la documentation technique nécessaire ;
- Aux injonctions de mise en ordre émanant du Service des Mines et consécutives aux visites réglementaires de sécurité.

L'Entreprise effectue le rajeunissement apparent (éclairage, peinture, sièges...) des véhicules de manière à ce qu'ils conservent un aspect attrayant et valorisant de l'image de marque du réseau.

L'Entreprise est tenue d'entretenir les véhicules et matériels d'équipement d'intérieur des véhicules. Il doit laver la carrosserie des véhicules régulièrement (sauf en période de gel), tenir les intérieurs toujours propres, effectuer tous les graissages, vidanges, réglages, changements de pièces demandés par le constructeur.

Un état du stock des pièces détachées est être tenu à jour.

L'Entreprise vérifie le bon fonctionnement des équipements d'accessibilité des véhicules et notamment des palettes embarquées de façon à prendre en charge tout PMR se présentant à

l'embarquement. Tout défaut de fonctionnement doit être répertorié dans un carnet tenu à bord des véhicules qui précise le motif d'indisponibilité et la date du constat.

L'Entreprise doit, en outre, effectuer toutes les réparations quelles qu'elles soient, dues à des pannes ou des accidents. L'Entreprise tient à jour un cahier d'entretien par véhicule.

Un effort particulier est demandé à l'Entreprise pour limiter le plus possible les nuisances de bruit et de pollution pouvant être occasionnées par les véhicules du réseau. L'Entreprise est tenue de procéder fréquemment à toute vérification (notamment analyses de l'échappement des moteurs, réglages ou améliorations de nature à déceler et réduire ces nuisances).

Article 42 - Renouvellement et rénovation.

L'Entreprise est en charge et responsable des opérations de renouvellement du patrimoine affecté à la mise en œuvre du service public de transport, hors les biens mis à la disposition par le STIF. Les travaux de renouvellement et de rénovation comprennent toutes les opérations qui consistent à réhabiliter ou à remplacer par un bien neuf, les biens devenus impropres à l'usage pour lequel ils ont été conçus (coût de maintenance élevé, présomption de panne, disponibilité insuffisante, matériel obsolète...).

Par renouvellement, il est entendu le remplacement d'un bien par un autre pouvant être différent de celui abandonné, mais de même destination et potentiel de performance au moins équivalent.

Par rénovation, il est entendu la réhabilitation d'un bien de façon à restaurer ses performances et à prolonger sa durée de vie.

Ces opérations de remplacement ou de réhabilitation sont réalisées de façon à garantir les niveaux de performance des biens, notamment leur âge conformément à l'Article 43-2 - et leur durée d'utilisation, compte tenu de l'évolution technique et technologique.

Les opérations de renouvellement et de rénovation font l'objet d'un programme pluriannuel d'investissement joint en Annexe D.2 du présent contrat.

L'Entreprise présente tous les deux ans sa politique de maintenance, de rénovation et de renouvellement de ses matériels roulants, et tous les 4 ans sa politique de maintien en état du patrimoine par grandes familles d'équipements.

Article 43 - Matériel roulant.

Article 43-1 - Parc de matériel roulant.

L'âge des véhicules est calculé au 1^{er} janvier de chaque année et le mode de calcul de l'âge moyen des véhicules est intégré à l'Annexe D.1 du présent contrat.

L'Entreprise transmet annuellement au STIF un état détaillé et exhaustif de la situation au 1^{er} janvier de son parc utilisé sur les lignes régulières objet du présent contrat, y compris les services scolaires des lignes régulières, réserve incluse, appelé Annexe D.1 « Etat du parc ».

L'Annexe D.1 définit en particulier les caractéristiques de chaque véhicule : marque, type, sa date de mise en service, les équipements embarqués, l'accessibilité PMR, sa norme environnementale, le nombre de km effectués par le véhicule, la ou les lignes régulières où le véhicule est affecté.

L'Annexe D.1 fournit les éléments financiers sur le mode de détention (acquisition, location, crédit bail), le prix d'acquisition, les contributions perçues, l'amortissement comptable, les frais financiers.

L'Annexe D.1 fait l'objet d'un envoi annuel au plus tard le 31 janvier de chaque année.

Compte tenu de son plan d'investissement, l'entreprise s'indique dans un plan (Annexe F.5), ligne par ligne, la date prévisionnelle à laquelle la ligne est entièrement exploitée avec des véhicules accessibles.

En cas de non respect de ce plan d'affectation, l'entreprise encourt une pénalité de 1000 € HT par véhicule et par mois calendaire de non affectation.

Article 43-2 - Plan d'investissement du parc

Le parc de véhicules fait l'objet d'un plan d'investissement pour toute la période du contrat, conformément à l'Annexe D.2. L'âge moyen du parc est établi de façon à être inférieur ou égal à 7 ans réels, aucun véhicule ne dépassant l'âge de 15 ans réels hors réserve et 18 ans réels pour les véhicules de réserve.

L'Annexe D.2 définit le parc utilisé pour l'exploitation de ce réseau et son évolution pour la durée du contrat. Le coût de l'évolution du parc est pris en compte dans la maquette de charges négociées entre le STIF et l'Entreprise.

L'Annexe D.2 fait l'objet d'un envoi annuel au plus tard le 31 janvier de chaque année.

A la demande du STIF, l'Entreprise tient à disposition du STIF tout document relatif à ces informations lui permettant d'effectuer des contrôles. De plus, le STIF a accès à toutes les pièces justificatives permettant de vérifier le bien-fondé et le respect de ce plan d'investissement.

Article 43-3 - Pénalité pour non respect du plan d'investissement

Dans le cas du non-renouvellement des véhicules tel que prévu au plan d'investissement de l'Annexe D.2, le montant des amortissements et des frais financiers correspondant est déduit de la contribution C2, telle que définie à l'Article 53-3 -. Les charges calculées (marge et aléa) sont également ajustées en conséquence.

NB : l'âge moyen s'apprécie par référence à l'Annexe D.5

En cas de

- dépassement de l'âge moyen de 7 ans réels au 1er janvier (avec une tolérance de 1%) ; l'Entreprise s'expose à une « Pénalité âge moyen » = (Nombre de mois de dépassement) X 10 000 €
- dépassement de l'âge réel de 15 ans pour les véhicules en circulation sur les lignes régulières du contrat et ne faisant pas partie de la réserve ; l'Entreprise s'expose à une Pénalité « âge réel maximum » = (Nombre de mois de dépassement) X nombre de véhicule x 5000 €
- non fourniture de l'ensemble des informations relatives à l'Annexe D.1, à l'Annexe D.2 ou à l'Annexe D.5 (Soit 0 ou une valeur mais pas de case vide au sein des documents), l'Entreprise s'expose à une Pénalité « production de documents » dont le montant est fixé à l'Article 75 -

Cette pénalité n'exonère pas l'Entreprise de l'obligation de fournir les documents concernés.

Article 43-4 - Prestations pour le compte de tiers

L'Entreprise s'engage à n'utiliser l'ensemble des biens listés en Annexe D.3 que pour le service de référence.

Toutefois, par dérogation à l'alinéa précédent et dans le but d'optimiser et valoriser l'ensemble des moyens dont elle dispose pour réaliser le service de référence, l'Entreprise peut assurer des prestations pour le compte de tiers dans les conditions et limites fixées ci-après.

- ces prestations ne peuvent être assurées que d'une façon accessoire à l'activité principale de service public, à laquelle elles ne peuvent en aucun cas nuire ; l'activité principale de service public étant, en toutes circonstances, prioritaire sur les prestations accessoires,
- les kilomètres (commerciaux, HLP et techniques) réalisés au titre des prestations accessoires ne peuvent représenter plus de XX% de l'offre de référence (taux précisé à l'Annexe F.4),
- ces prestations ne peuvent pas être réalisées en dehors de l'Île-de-France sauf autorisation écrite du STIF et services spéciaux scolaires
- ces prestations doivent faire l'objet d'un contrat écrit entre l'Entreprise et le tiers pour le compte duquel elles sont réalisées ;
- le STIF est exonéré de toutes responsabilités notamment en cas de dommages causés par l'Entreprise à son cocontractant ou à des tiers.-

Le compte d'exploitation annexé au présent contrat fixe un taux d'abattement applicable aux coûts d'amortissement des véhicules affectés au réseau. Ce taux est défini, d'une part, compte tenu des limites fixées aux prestations accessoires précisées ci-dessus et, d'autre part, d'un niveau prévisionnel de prestations accessoires cohérent avec la disponibilité du parc de véhicules.

L'Entreprise ne peut prétendre obtenir du STIF le versement pour quelque cause et sous quelque forme que ce soit, d'une contrepartie financière à raison de prestations effectuées par elle pour le compte de tiers.

L'Entreprise joint au rapport annuel visé à l'Article 69-3 - un état récapitulatif de l'ensemble des prestations qu'elle a réalisé pour le compte de tiers au titre du dernier exercice clos.

Ce document détaille notamment :

- l'objet des prestations fournies et leurs destinataires,
- leur volume (en km) et le pourcentage que constituent ces services par rapport au service de référence.
- le montant (en € HT) de ces prestations.

Le STIF pourra à tout moment procéder ou faire procéder à un audit de tout document de l'Entreprise relatif aux prestations pour compte de tiers effectuées par l'Entreprise, et notamment à un audit de sa comptabilité. A cet égard, l'Entreprise s'engage à mettre à la disposition du STIF tout document requis par ce dernier.

CHAPITRE III - PROGRAMMATION ET SUIVI DES INVESTISSEMENTS REALISES PAR L'ENTREPRISE

Les investissements concernés par le présent chapitre recouvrent les opérations de renouvellement et de rénovation des biens nécessaires à la réalisation du service de référence, ainsi que les opérations de nouvelles acquisitions.

Article 44 - Principes généraux

L'Entreprise s'engage à la réalisation du programme prévisionnel d'investissement figurant en Annexe D.2 du présent contrat.

Le STIF finance ce programme :

- par la prise en charge d'une fraction du cout des investissements et des frais financiers correspondant,
- et/ou par le versement de subventions.

Le régime de financement peut-être modulé par le STIF au cours du contrat et être décliné par type de bien. La modification du régime de financement entraîne l'ajustement, à la hausse ou à la baisse, les frais financiers. Le régime de financement pour l'année N est déterminé au mois d'octobre n-1 ou, au plus tard, lors du vote du budget de l'année N.

Le STIF s'assure de la cohérence du programme prévisionnel d'investissement de l'Entreprise avec sa politique des transports, et plus particulièrement les schémas directeurs qu'il pilote (Schéma directeur de l'Information Voyageurs, de l'Accessibilité, des Gares Routières, Plan de Déplacements Urbains...). Ainsi, pour chacune des opérations figurant au programme prévisionnel d'investissement, et avant toute acquisition ou travaux, l'Entreprise communique, dans les conditions précisées à l'article 46a, un dossier technique et financier au STIF pour instruction.

Article 45 - Programmation des investissements

Les parties conviennent que les investissements relatifs à l'information voyageur et aux systèmes d'aide à l'exploitation et prévus au plan d'investissement contracté sont purement indicatifs (normes en mutation, phase de définition des besoins non achevée).

Article 45-1 - Présentation

Le programme d'investissement est présenté sous la forme d'un tableau comprenant notamment :

- La dénomination de l'opération de rénovation ou de renouvellement regroupé par famille (Matériel roulant, Equipements véhicules, Equipements points d'arrêts, Installations fixes...) ;
- Les nouvelles acquisitions regroupées par famille ;
- L'année prévisionnelle de la réalisation de l'acquisition ;
- Les principaux éléments de dimensionnement (nombres de véhicules, types d'équipements, etc) et de choix technique ;
- Le coût prévisionnel de l'opération (pour les véhicules, reprendre le coût négocié en amont de la signature du contrat).

Article 45-2 - Ajustement de la programmation

Cette programmation peut faire l'objet, chaque année, d'ajustements par le STIF après instruction des dossiers techniques communiqués par l'Entreprise notamment pour tenir compte des besoins du service. L'entreprise présente les conséquences de cet ajustement sur les coûts d'investissement, la sécurité de l'utilisateur et des tiers le cas échéant, les coûts d'exploitation, les objectifs de qualité de service et les recettes prévisionnelles.

Article 46 - Réalisation du programme d'investissements - Conditions de réalisation du PI

Article 46-1 - Principes généraux

L'acquisition des matériels prévus au plan d'investissement ou la réalisation de travaux ne peuvent être engagés qu'après et sur la base de l'accord écrit du STIF.

L'instruction réalisée par le STIF permet, sur la base du dossier remis par l'Entreprise et d'échanges complémentaires, de valider l'opportunité de la réalisation de l'investissement, notamment sur les aspects suivants :

- cohérence avec les politiques et la programmation globale du STIF,
- pertinence des solutions techniques proposées et des caractéristiques des équipements envisagés,
- dimensionnement de l'investissement au regard de la capacité à faire de l'entreprise, des besoins spécifiques du réseau et de la stratégie d'équipement des autres réseaux connexes,
- chiffrage des coûts d'investissement et de fonctionnement,

Le versement de la subvention (ou de la fraction de C2 le cas échéant) s'effectuera en totalité au vu de copies de factures d'achat fournies par l'Entreprise ; en outre, s'agissant des véhicules :

- un courrier daté du transporteur => demande de paiement

- un extrait de l'Annexe F.4 avec surlignés les véhicules concernés par la demande
- copies cartes grises
- copies factures bus/cars
- copies factures équipements (y compris équipements visés par l'annexe F4)
- un relevé d'identité bancaire (RIB)
- le cahier des charges du véhicule de base
- 2 Photos du véhicule sur angle avant et arrière avec immatriculation visible
- Attestation de sortie des véhicules sortant en stipulant bien le devenir du matériel sortant.

Un éventuel écart entre le prix stipulé dans le plan d'investissement convenu entre les parties et la facture ne sera pas pris en considération pour le paiement ; le montant figurant dans l'Annexe F.4 est donc forfaitaire, conformément au principe de prise en charge du risque industriel par l'entreprise, le plan d'investissement prévaut.

Article 46-2 - Véhicules

L'Entreprise transmet, avant le 30 juin de l'année N-1, au STIF, pour instruction, les dossiers techniques et financiers relatifs à chacune des opérations prévues en année N.

Le STIF communique sa réponse (motivée en cas d'écart avec le plan d'investissement initial) avant le 30 novembre de l'année N moins 1. En l'absence d'écart avec le plan d'investissement initial, le défaut de réponse du STIF dans le délai imparti vaut acceptation. En cas d'écart avec le plan d'investissement initial, le défaut de réponse du STIF dans le délai imparti vaut rejet de la demande.

Chaque dossier technique et financier relatif aux véhicules prend la forme du document figurant à l'Annexe D.4. Aucun véhicule ne peut être financé si ce document n'est pas complet.

Article 46-3 - Autres équipements que le matériel roulant

L'Entreprise transmet au STIF, pour instruction, les dossiers techniques et financiers relatifs à chacune des opérations qu'elle souhaite réaliser, dans un délai minimal de 9 mois avant la date de début des travaux.

Article 47 - Réalisation du programme d'investissements – suivi de la réalisation

L'Entreprise rend compte annuellement au STIF, dans le cadre du comité de suivi et du rapport annuel, de la réalisation du programme d'investissement.

L'Entreprise tient à jour annuellement un tableau suivi du programme d'investissement présentant :

- Les dépenses d'investissement réalisées par famille/opération ;
- Les coûts prévisionnels du programme d'investissement par famille/opération.

L'Entreprise adjoint à ce tableau un commentaire permettant d'expliquer les décalages entre les dépenses réalisées et les coûts prévisionnels.

Dans le cas où l'Entreprise ne réaliserait pas l'intégralité du plan d'investissement contractuel, elle s'engage à reverser la différence entre le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) réalisées et le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) prévues au programme d'investissement. Si

l'investissement est simplement décalé, le plan d'investissement est décalé d'autant (début et fin de la comptabilisation).

Article 48 - Information en cas de modification du programme d'investissement

Dans le cas où une modification susceptible d'entraîner un risque sur le maintien en l'état de fonctionnement du système de transport est envisagée, l'Entreprise informe le STIF et lui présente les conséquences éventuelles de la modification envisagée.

Afin de permettre au STIF de veiller au respect des objectifs poursuivis, les parties conviennent de soumettre au comité de suivi les modifications significatives du programme d'investissements susceptibles d'avoir un impact sur le confort, la régularité ou la qualité de service offert aux voyageurs.

A cette fin, l'Entreprise transmet au STIF les informations et documents requis pour la bonne compréhension de ces modifications :

- Les raisons financières, techniques, réglementaires ou autres qui justifient la modification envisagée ;
- L'impact financier de la modification et les mesures à prendre, le cas échéant, pour financer le surcoût ou réaffecter les fonds ;
- L'évaluation de l'impact sur la qualité de service ;
- Les conséquences de la modification envisagée ;
- Les mesures envisagées, le cas échéant, pour résorber le retard consécutif à la modification dans la réalisation du programme d'investissements.

Le STIF se réserve le droit de solliciter la communication de documents ou d'informations supplémentaires, et de faire procéder à tout audit, notamment sur l'impact financier de la modification. L'Entreprise s'engage à transmettre ces documents ou informations dans un délai maximum de 20 jours ouvrés à compter de la demande.

En cas de modification demandée par le STIF, l'Entreprise établit une étude d'impact dans les meilleurs délais.

L'Entreprise prend en compte l'avis rendu par le comité de suivi et prend toutes les mesures utiles et requises pour s'y conformer.

TITRE VII - REGIME FINANCIER

Le STIF introduit un objectif général de transparence des coûts et de meilleure efficacité économique de la prestation transport. Dans cette perspective, le contrat constitue à la fois un outil de maîtrise de la dépense publique, et d'incitation, par des mécanismes d'intéressement, à la réalisation des engagements et à la performance de l'Entreprise.

La préoccupation de maîtrise financière est au cœur de la relation contractuelle entre le STIF et l'Entreprise. Dans l'esprit des conventions de Délégations de Service Public conclues par d'autres Autorités Organisatrices comparables et dans la perspective de l'entrée en vigueur du Règlement Européen portant Obligations de Service Public, les objectifs du régime financier présenté ci-après sont respectivement :

La clarté du mécanisme de rémunération :

- individualisation des versements du STIF par nature de charges (fonctionnement / investissement) ;
- séparation de ce qui relève de la couverture de charges par rapport à ce qui constitue un intéressement.

Sa lisibilité :

- prévisibilité des dépenses du STIF : le STIF verse un forfait indépendant du niveau réel des charges et des recettes voyageurs ;

CHAPITRE I - LA REMUNERATION

Tous les montants du contrat et de ses avenants sont exprimés en euros HT.

Article 49 - Principes généraux relatifs à la rémunération.

L'Entreprise assure l'exploitation du service de référence défini au Titre II aux conditions financières définies dans le présent Titre.

Le service contractualisé entre le STIF et l'Entreprise donne lieu à l'établissement d'un **compte financier du service**, traduisant l'équilibre économique du contrat. Il comprend l'ensemble des produits et charges supportés par l'Entreprise et fait apparaître une juste rémunération pour marge et aléas, contrepartie des risques assumés par l'Entreprise.

Le compte financier prévisionnel figure en Annexe E.1 au contrat, accompagné de ses hypothèses d'élaboration.

Le compte financier est établi selon les principes de permanence des méthodes comptables et d'auditabilité décrits au TITRE VIII -.

L'entreprise perçoit les recettes de trafic collectées, les contributions liées aux recettes reconstituées et reçoit une contribution financière du STIF, au titre de l'exécution des obligations de service public qui lui sont imposées, laissant la possibilité de réaliser un bénéfice raisonnable.

Les ressources de l'Entreprise sont les suivantes :

- **les recettes de trafic collectées et les contributions liées aux recettes reconstituées**, telles que modulées du partage de risque entre le STIF et l'Entreprise selon les dispositions de l'Article 50 - ;
- **Les recettes liées aux activités annexes** et toute autre ressource perçue par l'Entreprise
- **les contributions versées par le STIF :**
 - une contribution C1 liée aux charges d'exploitation destinées à couvrir les obligations de service public liées au présent contrat (la taxe professionnelle et la taxe foncière font l'objet chaque année d'un remboursement à l'Euro/l'Euro) ; la contribution C1 est détaillée à l'Article 53-2 - ;
 - d'une contribution C2 au financement des investissements, décrite à l'Article 53-3 -.
- les autres concours publics dont l'Entreprise est susceptible de bénéficier pour la réalisation du service de référence et qui participent à l'équilibre du contrat.

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

- un intéressement à la vente, décrit à l'Article 57 -
- un intéressement à la qualité du service produit, décrit dans l'Article 64 -;

- des pénalités sur l'exécution du contrat définies à l'Article 28 -, notamment en cas de non-réalisation de l'offre kilométrique du service de référence.

Article 50 - Les recettes de trafic.

Article 50-1 - Modalités de détermination des recettes de trafic.

Les recettes de trafic sont déterminées par ligne à partir, d'une part, des tarifs et des prix annuels définis pour les forfaits mentionnés au point b/ ci-dessous, et d'autre part, du trafic voyageurs mesuré par les validations et par les comptages.

Les règles de calcul des recettes de trafic sont les suivantes :

1. Recettes de trafic collectées

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

$$RT1 = (P(t+ ; DT) \times NV(t+ ; DT)) + (P(t+ ; PT) \times NV(t+ ; PT)) + (P_{t+u} \times NV_{t+u}) + (P_{tab} \times NV_{tab})$$

- Pour les abonnements avec des tiers payants (carte scolaire, carte Rubis) et les autres recettes tarifaires collectées (Mobilis, ticket Jeune week-end, Paris Visite) :

$$RT2 = \text{Participation voyageurs} + \text{Recettes tiers}$$

2. Contributions liées aux recettes de trafic reconstituées

- Pour les forfaits Intégrale, forfaits Navigo semaine ou mois, Imagine'R, Forfaits Solidarité Transport et Gratuité Transport ainsi que pour le forfait carte de circulation police :

$$CRR = [P_v + P_s \times S_m] \times NV_{FOR}$$

Les contributions liées aux recettes reconstituées font l'objet d'un reversement par le STIF tel que prévu à l'Article 53 - et suivants.

Avec :

- $P_{(t+ ; PT)}$: prix ticket t+ carnet plein-tarif ; $P_{(t+ ; DT)}$: prix du ticket t+ carnet demi-tarif ; P_{tab} : prix du ticket d'accès à bord ; P_{t+u} : prix du ticket t+ à l'unité
- P_v et P_s : prix voyageur et section révisés annuellement par décision du STIF. Les valeurs de P_v et P_s TTC pour l'année 2008 sont respectivement égales à 0,0718 € 0,1662 €. Chaque année, P_v et P_s seront actualisés de la hausse (ou des hausses) de l'année précédente des forfaits considérés tel que détaillé à l'Annexe E3.
- NV : nombre annuel de tickets d'accès à bord ; nombre annuel de premières validations de tickets t+ (unité ou carnet) ; nombre annuel de voyageurs pour les forfaits conformément à l'Annexe E2.
- S_m : sectionnement moyen de la ligne, fixé pour toute la durée du contrat selon la dernière enquête origine-destination réalisée dans le cadre des comptages,
- la recette de trafic d'une carte scolaire correspond au prix public (35% de son prix de référence tel que défini à l'Annexe C.5)

Article 50-2 - Modifications des règles de calcul des recettes de trafic.

Les modifications des règles de calcul des contributions liées aux recettes reconstituées en cours de contrat feront l'objet d'un avenant pour traiter leurs répercussions sur les objectifs de recettes de trafic et sur la contribution forfaitaire C11 définie à l'Article 53-2 -.

Deux évolutions des règles de calcul sont programmées, à défaut d'être appliquées au début du présent contrat, au vu des contraintes méthodologiques et techniques qu'elles imposent.

1. Pour les contributions liées aux recettes reconstituées

Il s'agit à court terme, d'avoir un calcul distinguant trois types de forfaits ayant chacun des prix Pv et Ps différents qui permettent de reconstruire plus finement une recette par voyageur.

Les traitements des comptages ne permettant pas de faire cette distinction à la signature du présent contrat, des développements de nouveaux logiciels sont effectués par le STIF d'ici 2010 afin de pouvoir déduire la répartition du trafic escomptée en fonction des extractions des validations réalisées par l'Entreprise.

A partir de 2010, le calcul selon des prix moyens communs à tous les forfaits est remplacé par un calcul distinct pour chacun des trois types de forfaits suivants : Intégrale, Forfaits Navigo semaine ou mois et carte de circulation police ; Imagine' R (Scolaire et Etudiant) ; Forfait Solidarité Transport (le trafic du Forfait Gratuité Transport n'entrera pas dans le calcul de ces recettes).

Les prix par type de forfait sont détaillés dans le tableau suivant :

Forfaits :	Intégrale, Forfaits Navigo semaine ou mois et carte de circulation police		Imagine'R (Scolaire et Etudiant)		Forfait Solidarité Transport	
	Pv	Ps	Pv	Ps	Pv	Ps
Prix 2008 en Euros TTC 2008	0,0858	0,1986	0,0588	0,1361	0,0208	0,0481

2. A compter du 1er janvier 2011

Les contributions liées aux recettes reconstituées seront fondées sur la fréquentation mesurée par les données de validation remontées au système d'information du STIF (SIDV) telles qu'elles sont décrites à l'Article 22 -

La nouvelle méthode de détermination du trafic maintiendra le niveau de l'intéressement aux recettes de trafic de l'Entreprise, et un avenant viendra concrétiser les évolutions liées à l'application de cette méthode.

Sauf incapacité du STIF à mettre en œuvre une solution viable, la non signature de l'avenant par l'entreprise sera définie en liaison avec les entreprises ou leur mandataire ; elle entraînera, à compter du 1^{er} janvier 2011, une majoration de l'objectif de recettes de 2% par semestre sur une durée de 2 ans. Cette augmentation entraîne mécaniquement un ajustement de la participation du STIF et, le cas échéant, des collectivités signataires de la convention tripartite.

Article 50-3 - Calcul de l'objectif de recettes de trafic

Pour chaque année du contrat, un objectif de recettes de trafic est fixé selon les règles détaillées à l'Article 50-1 -. Cet objectif, exprimé aux tarifs et prix de l'année 2008, est repris dans le tableau reproduit à l'Annexe F.4.

Les objectifs de recettes de trafic sont calculés à partir du trafic mesuré pris en compte dans les factures de 2008 détaillé par ligne et par titre, valorisé aux tarifs et prix de 2008 en appliquant un effet volume pour chaque année. Les prévisions de recettes 2008, ayant permis de proposer ces objectifs de recettes sont détaillés à l'Annexe E.3.

Le montant de l'objectif de recettes de trafic annuel est revu :

- En le complétant des montants résultant des dispositions des Article 50-2 -, Article 50-4 -, Article 60 -Article 61 -Article 62 -et et Article 63-1 - ;

- En cas de transfert de trafic entre réseaux de contrats différents suite à une décision de modification de l'offre du STIF, à la hausse ou à la baisse.

Article 50-4 - Prise en compte des effets des décisions tarifaires du STIF.

1. Compensation de l'écart entre l'indexation liée à l'évolution des charges et les hausses tarifaires

Le taux d'évolution tarifaire de l'année n par rapport aux tarifs et prix de l'année 2008 est obtenu en faisant le rapport entre les recettes de trafic de l'année n valorisées au tarifs et prix de l'année n de chaque titre de transport et les recettes de trafic de l'année n valorisées aux tarifs et prix de l'année 2008.

La différence entre l'objectif de recettes de trafic pour l'année n revalorisé par le taux d'évolution tarifaire de l'année n ainsi calculé et ce même objectif actualisé par la formule d'indexation de la contribution C11 fait l'objet d'un reversement par l'Entreprise lorsque cette différence est positive et d'une compensation par le STIF si elle est négative.

2. Prise en compte des modifications tarifaires (modifications, création ou suppression de titres)

En cas de modification tarifaire décidée par le STIF, qu'il s'agisse d'une modification de la tarification d'un titre existant (en dehors de la revalorisation annuelle des tarifs dont les impacts sont compensés conformément à l'Article 50-4 -1/) de la création ou de la suppression d'un titre, le STIF et l'Entreprise évaluent les impacts de cette modification tarifaire sur l'ensemble des recettes de trafic. Ce calcul est établi sur plusieurs années pour tenir compte des évolutions de tendance des titres existants et de la montée en charges des mesures nouvelles.

Dans ce cadre :

- l'objectif de recettes de trafic est ajusté, à la hausse ou à la baisse, en fonction de la variation des recettes de trafic évaluée pour la modification tarifaire envisagée,
- le STIF soit verse une compensation à l'Entreprise, égale à la perte de recettes de trafic générée par la modification, soit, si la modification a pour effet d'augmenter les recettes de trafic, réduit ses contributions à proportion de la hausse de recettes ainsi générée ;
- un avenant formalise les conséquences de ces modifications tarifaires.

Article 50-5 - Transferts entre titres scolaires

L'année intermédiaire entre deux comptages, lorsque le montant de la variation des recettes des cartes scolaires par rapport à l'année précédente est supérieur en valeur absolue à 2% du montant des recettes de trafic pour l'ensemble des lignes concernées :

- soit le STIF versera une compensation à l'Entreprise égale à la moitié du montant de la baisse des recettes carte scolaire,
- soit le STIF réduira ses contributions de l'année à proportion de la moitié de la hausse des recettes carte scolaire.

Article 50-6 - Intéressement aux recettes de trafic

Un intéressement aux recettes de trafic, fondé sur la variation des recettes de trafic par rapport aux montants objectifs définis à l'Article 50-3 -, est mis en place.

L'écart (positif ou négatif selon les stipulations de l'Annexe F.4) entre les recettes de trafic réalisées, fondées sur le trafic mesuré, et l'objectif de recettes de trafic, valorisé aux prix moyens de l'année, est partagé, à parts égales, entre le STIF et l'Entreprise.

Les recettes de trafic réalisées tiennent compte de l'effet des grèves, conformément à l'Article 50-7 -.

Article 50-7 - Prise en compte de l'effet de la grève sur les recettes de trafic

Conformément aux dispositions de l'Article 29 -, en cas de perturbations significatives résultant d'un préavis de grève pour un jour donné, lorsque le service prévisible est inférieur ou égal à 75 % du service contractuel de référence, l'impact sur les recettes de trafic des titres journaliers est neutralisé pour le STIF lorsque, au moment de l'établissement de la facture annuelle, l'objectif des recettes de trafic de l'Entreprise n'est pas atteint pour l'année de la grève considérée.

Dans ce cas, la neutralisation de l'effet de la grève sur le trafic mesuré consiste à rétablir le niveau de recettes de trafic de l'Entreprise pour les titres journaliers au niveau d'un jour moyen, par déclaration par l'Entreprise d'une recette de trafic reconstituée des titres journaliers non validés le jour de grève, de telle sorte que :

- recette de trafic d'un jour moyen pour les titres journaliers = recette de trafic réelle du jour de grève + recette de trafic reconstituée des titres journaliers non validés le jour de grève.

Le mécanisme de partage annuel des risques est appliqué au total des recettes de trafic, qui comprend les recettes de trafic reconstituées par l'Entreprise à partir d'un jour moyen pour l'ensemble des jours de grèves visés à l'Article 29 -.

Le montant de recettes de trafic d'un jour moyen pour les titres journaliers est établi à partir des éléments de calcul de l'objectif de recettes de trafic et s'élève aux montants prévus à l'Annexe F.4 :

Ces montants, définis aux tarifs 2008, sont actualisés annuellement selon l'augmentation tarifaire moyenne décidée par le STIF.

Si la durée de la grève est supérieure à cinq jours consécutifs, le STIF et l'Entreprise procèdent à une réévaluation de l'estimation correspondante pour tenir compte, le cas échéant, des pertes de recettes de trafic des abonnements.

Article 51 - Les recettes annexes.

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

Article 52 - Participations financières des collectivités

Le service de référence tel que défini en Annexe A.3 intègre les contributions financières versées par le STIF ainsi que des participations financières d'une ou de plusieurs collectivités.de collectivités.

Le STIF et l'Entreprise font leurs affaires de mettre en place une convention de partenariat avec la ou les Collectivité(s) concernées afin de garantir ces participations et ainsi maintenir le niveau du service de référence.

Les modalités, notamment financières de cette convention de partenariat sont négociées avec les Collectivités.

Dans l'hypothèse où la participation financière évoquée ci-dessus n'est pas accordée par la collectivité ou si cette dernière décide de se retirer avant le terme du présent contrat, , les parties conviennent, au plus tard dans les 6 mois suivants cette décision, de redéfinir les

modalités de fonctionnement du service de référence, notamment une réduction de l'offre, afin de garantir l'équilibre du contrat depuis l'origine ou compte tenu des nouvelles conditions d'exploitation.

Article 53 - Les contributions du STIF

Article 53-1 - Principe général

Les contributions versées par le STIF à l'Entreprise au titre du présent contrat se décomposent en :

- une contribution « C1 » liée aux charges d'exploitation couvrant les obligations de service public décrites à l'Article 5-2 -. Cette contribution est constituée de trois composantes :
 - une contribution forfaitaire « C11 » couvrant les charges liées à l'exploitation ;
 - une contribution « C12 » couvrant les impôts et taxes payées à l'euro-l'euro selon le réseau ;
 - une contribution « C13 » couvrant l'écart entre les recettes de trafic prévisionnelles indexées selon les modalités prévues pour la contribution C11 et le montant des recettes de trafic prévisionnelles actualisé des décisions tarifaires du STIF ;
- Une contribution forfaitaire « C2 » pour le financement des investissements ;
- Les contributions liées aux recettes reconstituées décrites à l'Article 50 -.

Les contributions forfaitaires versées par le STIF sont actualisées et versées à l'Entreprise selon les modalités définies aux Article 66 - et Article 67 -. Elles ne varient pas en fonction du volume de trafic, sauf dans les cas décrits aux Articles Article 50-2 -, Article 50-4 -, Article 60 -, Article 61 -, Article 62 - et Article 63-1 -.

Toutefois, les contributions versées par le STIF à l'Entreprise peuvent être ajustées en cours d'exécution du contrat pour tenir compte des mesures nouvelles décidées en cours de contrat traitées par voie d'avenant (sur la tarification ou sur la consistance du service de référence).

Article 53-2 - Contribution d'exploitation « C1 » relative aux obligations de service public

Elle contribue à couvrir l'ensemble des charges prévisionnelles d'exploitation encourues pour la mise en œuvre des obligations de service public contractuelles, figurant au compte d'exploitation prévisionnel.

1. Le montant « C11 ».

Le montant forfaitaire C11 est établi au moment de prise d'effet du présent contrat, pour chaque année de son exécution, pour l'offre de référence initiale décrite à l'Article 9 -.

Le terme C11 est indexé chaque année par application de la formule décrite à l'Article 67-1 -1, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à fin septembre de l'année n.

Le montant forfaitaire de C11, exprimé en milliers d'euros H.T. 2008, s'établit avant indexation aux montants figurant à l'Annexe F.4

Le montant de cette contribution est revu en le complétant des montants résultant de l'application des dispositions des Article 50-2 -, Article 50-4 -, Article 60 -Article 61 -Article 62 -Article 63-1 -Article 63-1 -.

2. Le montant « C12 »

Le montant de la contribution C12 correspond aux charges d'impôts et taxes, qui sont répercutées au STIF à « l'euro / l'euro »

Les impôts et taxes sont constitués de la taxe professionnelle, de la taxe foncière.

Pour déterminer la part de ces impôts et taxes imputables au présent contrat, les parties conviennent d'utiliser la clef de répartition suivante : nombre de véhicules CT2/nombre de véhicules total de l'entreprise.

Le montant de C12, exprimé en milliers d'euros HT courants, est repris à titre strictement indicatif dans le tableau figurant à l'Annexe F.4.

3. Le montant « C13 »

Le montant de C13 est nul à la prise d'effet du présent contrat. Ses modalités de calcul sont décrites à l'Article 50-4 -.

Article 53-3 - La contribution « C2 » au financement des investissements.

Le STIF participe au financement des investissements prévus au Programme Pluriannuel d'Investissement défini à l'Article 44 - et à l'Annexe D.2, via la contribution C2, qui est composée de :

- La contribution C21, qui couvre l'effort d'investissement réalisé par l'Entreprise au titre du contrat
- La contribution C22, qui couvre les frais financiers supportés à raison des investissements réalisés.

Conformément à l'instruction fiscale 3 A 7-06 du 16 juin 2006, les composantes de la contribution C2 n'entrent pas dans le champ d'application de la TVA. La contribution C21, compte tenu de son caractère d'aide à l'investissement, n'entre pas dans le calcul du rapport d'assujettissement à la taxe sur les salaires.

Les frais financiers sont forfaitisés. Le montant initial est calculé sur la base du taux actuel réel de la dette appliqué à une assiette constituée, pour chaque exercice, de la différence entre la valeur nette comptable d'ouverture et de la moitié des dotations aux amortissements économiques de l'exercice, telles que définies en annexe (plan d'investissement ou maquette financière).

Le montant forfaitaire C2 est établi au moment de la notification du présent contrat, pour chaque année de son exécution, sur la base des charges prévisionnelles figurant en annexe (plan d'investissement ou maquette financière)

Le terme C2 est indexé chaque année par application de la formule décrite à l'Article 67-1 -, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à fin septembre de l'année n.

Le montant forfaitaire de C2, exprimé en milliers d'euros H.T. 2008, s'établit avant indexation aux montants figurant dans le tableau de l'Annexe F.4.

CHAPITRE II - RECETTES DIRECTES

Article 54 - Recettes directes au titre des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers sur support Navigo

L'Entreprise peut vendre des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers sur support Navigo.

Le produit de la vente sont réputées être les recettes directes de l'Entreprise en l'absence de répartition entre entreprises de transport.

Les recettes directes sont déduites du montant des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) décrites à l'Article 50-1 -.

Les recettes directes du mois m sont déclarées au STIF le 15 du mois m+1. Elles correspondent à la somme des titres vendus valorisés au tarif public au moment de leur validité. La déclaration distingue les ventes de forfaits mensuels valables le mois m et les ventes de forfaits valables le mois m+1. De même, les ventes des forfaits hebdomadaires sont déclarées pour chaque semaine de validité. Les forfaits d'une durée inférieure à 1 semaine sont déclarés par mois de vente.

La déclaration mensuelle est faite par l'Entreprise par l'intermédiaire de son mandataire pour le compte de l'Entreprise, sur la base des données communiquées par celle-ci.

Les ventes par type de titre et par couple de zones sont déclarées mensuellement par l'Entreprise par l'intermédiaire de son mandataire à la RATP et à la SNCF le 5 du mois m+1. Cette déclaration est faite en agrégeant l'ensemble des ventes des entreprises du mandataire. Les recettes directes perçues le mois m par l'Entreprise sont déduites sur les CRR facturées le mois m+2.

Pour le forfait journalier Mobilis, les recettes de trafic de ce titre sont collectées par les entreprises publiques qui en reversent une quote-part directement à l'Entreprise ou par l'intermédiaire de son mandataire, en fonction de l'usage de ce titre sur son réseau. Cette quote-part des recettes Mobilis est prise en compte dans les recettes de trafic collectées décrites à l'Article 50-1 -.

En cas de modification des conditions de vente du forfait journalier, ces dispositions seront réexaminées par les Parties.

Article 55 - Recettes directes au titre des forfaits Imagine'R

Les recettes directes du titre Imagine'R sont attribuées à l'Entreprise en fonction de l'usage des cartes Imagine'R sur son réseau.

Les recettes directes sont déduites du montant des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) décrites à l'Article 50-1 -.

Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+

L'Entreprise peut vendre des tickets t+. Le produit de la vente par l'Entreprise à travers son réseau de vente défini à l'Article 23-1 - du présent contrat constitue ses recettes de vente ticket t+.

Les recettes obtenues par l'Entreprise après répartition entre entreprises de transport des recettes des ventes de ticket t+ en carnet (plein tarif et demi-tarif) constituent ses recettes directes.

Les recettes directes de l'Entreprise sont calculées à partir du nombre de validations divisé par 0,98 pour tenir compte du stock mort sur le ticket t+.

CHAPITRE III - INTERESSEMENT A LA VENTE

Article 57 - Financement du système de vente des dépositaires et intéressement à la vente des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers

Le dispositif décrit ci-dessous concerne le réseau de ventes décrit à l'Article 23-2 - du présent contrat. Ce réseau de ventes est composé de dépositaires et de points de vente gérés directement par des salariés de l'Entreprise.

Pour les ventes de forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers, il utilise un terminal de rechargement nécessitant la présence d'une personne physique.

Dans ce cas, la partie fixe des coûts de vente du réseau rattaché au serveur de l'Entreprise ou de son éventuel mandataire est prise en compte par le STIF au travers du financement de l'équipement de vente (FEV).

Le FEV, calculé par point de vente, est de 17% du chiffre d'affaires annuel des forfaits mensuels hebdomadaires et journaliers (FMHJ), plafonné à 10.000 euros HT par an et par appareil de vente actif, rattaché au serveur de vente collectif. En cas de durée de rattachement inférieure à un an d'un appareil de vente, le plafond est calculé, pour cet appareil, prorata temporis du nombre entier de mois de rattachement.

La partie proportionnelle des ventes est prise en compte par le STIF sous forme de l'intéressement proportionnel à la vente (IPV). L'IPV HT vaut 4,5% du chiffre d'affaires annuel des ventes de FMHJ HT. Elle couvre notamment la rémunération des dépositaires ainsi que la participation aux frais communautaires du GIE.

Le financement de la vente HT pour chacun des points de vente est donc :

Pour un chiffre d'affaires annuel des FMHJ inférieur ou égal à 10.000 euros :

$$FV = FEV + IPV = CA * 4,5\% + CA * 17\%$$

Pour un chiffre d'affaires annuel des FMHJ supérieur à 10.000 euros :

$$FV = CA * 4,5\% + 10\ 000 * 17\%$$

Avec :

FV : Financement de la vente HT ;

CA : Chiffre d'affaires annuel des FMHJ HT.

En cas de projet de création d'un nouveau canal de distribution conformément aux dispositions de l'Article 23-5 - paragraphe 2 du présent contrat, les Parties conviennent de se rapprocher pour en étudier préalablement l'impact sur l'économie du contrat, notamment en matière de coût global de vente et d'intéressement.

Article 58 - Intéressement à la vente de la carte Imagine'R

L'intéressement est fixé à 6% de la quote-part de recettes directes du produit de la vente HT des cartes Imagine'R perçues par l'Entreprise.

Article 59 - Intéressement à la vente du Ticket t+

L'Entreprise perçoit un intéressement à la vente calculé selon la formule suivante :

-

$$\ll \text{IPV HT} = 6\% (\text{NtDT} \times \text{PtDT} + \text{NtPT} \times \text{PtPT})$$

Avec :

- - **NtDT : nombre de ticket t+ vendus en carnet demi-tarif ;**
- - **PtDT : prix du ticket t+ HT vendu en carnet demi-tarif ;**
- - **NtPT : nombre de ticket t+ vendus en carnet plein-tarif ;**
- - **PtPT : prix du ticket t+ HT vendu en carnet plein-tarif »**

CHAPITRE IV - LES ADAPTATIONS DE LA REMUNERATION LIEES A L'EXECUTION DU SERVICE DE REFERENCE

Article 60 - Principe général.

Les modifications significatives du service de référence (complément ou suppression) décidées par le STIF au cours du contrat dans les conditions prévues à l'Article 11 - donnent lieu à un ajustement des contributions du STIF. Cet ajustement est fondé sur la variation marginale des coûts de production induits par la modification de l'offre de référence.

Le cas échéant, une évaluation forfaitaire de la variation de recettes de trafic attendue est établie conjointement par l'Entreprise et le STIF.

Un avenant prend en compte les conséquences sur les contributions du STIF et sur les objectifs de recettes de trafic de ces modifications significatives de l'offre de référence. L'avenant devra indiquer l'impact des modifications d'offre sur la maquette financière

Article 61 - Ajustement des objectifs de recettes

Pour les modifications intervenues l'année n, l'évaluation forfaitaire des variations attendues de recettes de trafic telle que évaluée conjointement par le STIF et l'Entreprise vient modifier l'objectif de recettes de trafic à partir de l'année n+1.

Article 62 - Ajustement des contributions.

Le calcul du montant de charges supplémentaires est effectué sur la base de la variation marginale des coûts de production nécessaire à la réalisation de l'offre modifiée l'année n, sur la base d'un devis dont le modèle type est fourni par le STIF à l'Entreprise..

Pour l'année n, le montant de la contribution C11 est ajusté des charges de l'offre nouvelle, selon la formule suivante :

$$C11n' = C11n + \text{ajustement de } C11n$$

A partir de l'année n+1, le montant de la contribution C11 est ajusté des charges de l'offre nouvelle, minorées ou majorées du montant prévisionnel des variations estimées de recettes de trafic liées à cette modification du service de référence, selon la formule suivante :

$$C11n+1' = C11n+1 + \text{ajustement de } C11n+1$$

Avec :

- *ajustement de C11n = montant des charges n liées à la modification d'offre.*
- *ajustement de C11n+1 = montant des charges n+1 liées à la modification d'offre +/- montant de recettes de trafic n+1 induites par l'offre modifiée.*

En outre, la contribution C2 peut être revue si la modification de l'offre a des impacts sur les charges liées aux investissements :

$$C2n' = C2n + \text{ajustement de } C2n$$

Les nouvelles contributions C11n' et C2n' ainsi déterminées se substituent alors contractuellement aux C11n0 et C2n0 pour la détermination, d'une part des acomptes définis à l' Article 66 - et d'autre part des contributions calculées dans le cadre de la facturation annuelle.

Article 63 - Mesures tarifaires

Article 63-1 - : Création d'un titre ou modification significative d'un titre.

Pour toute décision du STIF de création de nouveaux titres ou de modification importante des conditions d'utilisation d'un titre existant, un avenant prendra en compte, en cas d'impact significatif, les conséquences de ces décisions, notamment sur les dépenses ou économies supplémentaires éventuelles.

Article 63-2 -

Article 63-3 - Cas d'alerte à la pollution.

Les dispositions de la loi sur l'air du 30 décembre 1996 ainsi que de l'arrêté inter-préfectoral du 24 juin 1999 font obligation au Transporteur d'offrir la gratuité, au moins sur certaines communes, des transports collectifs.

En cas d'alerte à la pollution, le STIF a décidé que la gratuité est offerte aux clients occasionnels sur l'ensemble des services contractuels les jours couverts par les décisions prises par le Préfet de Région en application de la loi sur l'air. La perte de recettes de trafic correspondante est compensée par le STIF selon les bases précisées à l'Annexe F.4

Cette compensation fait partie intégrante des recettes de trafic définies à l'Article 50-1 -.

A ce titre, elle est prise en compte pour le calcul du partage des risques prévu à l'Article 50-3 -

Ces montants, définis aux conditions tarifaires de l'année 2008, sont actualisés en fonction de l'augmentation tarifaire moyenne décidée par le STIF.

Les dépenses supplémentaires (renforcements des services et dépenses exceptionnelles de communication) font l'objet d'un devis proposé au STIF qui, après accord, en assure le remboursement. En l'absence de réponse dans un délai d'un mois, l'accord du STIF est réputé acquis.

Si la durée d'une alerte à la pollution devait être supérieure à cinq jours consécutifs, le STIF et l'Entreprise procèdent à une réévaluation de l'estimation correspondante pour tenir compte, le cas échéant, des pertes de recettes de trafic liées aux abonnements.

Article 63-4 - Autres mesures de gratuité partielle ou totale.

Pour les autres cas où une mesure de gratuité totale ou partielle doit être appliquée à l'ensemble des services, à la demande du STIF, les modalités de calcul sont les mêmes que celles en cas d'alerte à la pollution. En cas de mesures limitées à certaines lignes, l'Entreprise précise au STIF, pour accord et avant application de la mesure, les estimations de recettes correspondantes.

CHAPITRE V - INCITATIONS FINANCIERES EN TERMES D'OFFRE REALISEE ET DE QUALITE DE SERVICE

Article 64 - Incitation financière à la qualité de service.

Article 64-1 - Bonus/Malus relatifs aux indicateurs de qualité de service.

Les engagements souscrits contractuellement pour la qualité de service au chapitre 2 du Titre II trouvent leur contrepartie dans un système d'incitation du type « bonus/malus » décrit dans les Annexes B.1 et B.2.

Le résultat d'un indicateur, à l'exception de l'indicateur « taux de contrôle », est exprimé en % et correspond à un taux de conformité, calculé en rapportant le nombre d'observations conformes au service de référence, au nombre d'observations totales (cf. Annexe B.1 du présent contrat sur les méthodes de mesure des indicateurs de qualité de service).

Jusqu'au 31 décembre 2010, deux systèmes sont amenés à cohabiter :

- Soit l'entreprise souhaite rester dans le système du Contrat type 1 jusqu'à cette échéance afin de se préparer aux nouvelles exigences, auquel cas le système d'intéressement reste celui du Contrat type 1.
- Soit l'entreprise souhaite basculer dans le nouveau système d'intéressement dès la signature du contrat, auquel cas ce sont les principes ci-dessous qui s'appliquent. En outre, le montant du bonus-malus appliqué est plus important dans ce système que dans le système précédent.

En tout état de cause, à partir du 1^{er} janvier 2011, toutes les entreprises auront basculé au présent système :

Description du système :

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

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

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

Principe général de calcul :

$$\text{Bonus} = \text{bonus maximum} * \frac{\text{Valeur} - \text{Objectif}}{\text{Valeur Sup} - \text{Objectif}}$$

$$\text{Malus} = \text{malus maximum} * \frac{\text{Valeur} - \text{Objectif}}{\text{Valeur Inf} - \text{Objectif}}$$

Si l'Entreprise n'est pas en mesure de présenter une mesure pour l'indicateur, elle encourt le malus maximal.

Les valeurs communes, définies pour chaque indicateur, restent les mêmes pour toute la durée du contrat. Pour certaines entreprises, en fonction des résultats au moment de la signature du contrat, des paliers sont définis les premières années pour certains indicateurs. Les valeurs « objectifs », « supérieur » et « inférieur » progressent alors chaque année pour atteindre rapidement les valeurs communes.

Rappel du système du contrat type 1 (valable jusqu'au 31 décembre 2010) :

Pour chaque indicateur, le calcul du bonus-malus repose sur les principes suivants :

1. Un « point objectif » de qualité de service est fixé contractuellement pour chaque indicateur ; il est identique pour toutes les entreprises concernées par le cahier des charges régional (Xobj) ;

Xobj est exprimé en pourcentage et est précisé pour chaque indicateur en annexe 7 du contrat type I ;

2. Le « point de référence » est mesuré puis fixé contractuellement pour 2007 (Xref₀), pour chaque indicateur et pour chaque entreprise ; il est exprimé en pourcentage ; il est actualisé chaque année et dès 2008 (Xref_n) par application d'un pas de progression annuel conformément à la formule suivante :

$$Xref_n = Xref_{n-1} + [10\% * (Xobj - Xref_0)]$$

$$\text{En 2008, } Xref_{n-1} = Xref_0 = Xref_{2007}$$

3. Un « Bonus maximal » est défini. Il correspond à l'atteinte du « point objectif » de qualité de service fixé pour cet indicateur. Il est appelé « Bmax » et la valeur du Bonus maximal (Bmax) est identique pour les 5 indicateurs.

Un Malus maximal (Mmax) est défini dont le montant est identique à celui de Bonus maximal.

4. Le bonus ou le malus se calcule comme suit pour chaque indicateur :

Si le résultat de l'indicateur est supérieur ou égal à l'objectif de qualité de service Xobj, l'Entreprise perçoit le bonus maximum :

$$\text{Si } X_n \geq X_{obj}, \text{ alors Bonus} = B \text{ max}$$

Si la mesure est comprise entre le niveau de référence actualisé de l'Entreprise et l'objectif de qualité de service, l'Entreprise perçoit un bonus proportionnel à l'écart constaté :

$$\text{Si } X_{réf}_n \leq X_n < X_{obj}, \text{ alors Bonus} = B \text{ max} * \frac{(X_n - X_{réf}_n)}{(X_{obj} - X_{réf}_n)}$$

Si la mesure est inférieure au niveau de référence actualisé de l'Entreprise, celle-ci acquitte un malus dont la valeur est absolue par point d'écart et plafonnée à la valeur du malus maximal :

Si $X_n < X_{réf n}$, alors $Malus = M_{max}/6 * [(X_{réf n} - X_n)*100]$ avec $Malus \leq M_{max}$

Pour chaque année de calcul n , le bonus-malus total de l'Entreprise est égal à la somme des bonus diminués des malus :

$$(Bonus/Malus)_{total} = \sum_{i=1}^5 (Bonus_i - Malus_i)$$

Avec :

- i : indice de l'indicateur ($i = 1$ à 5)
- $i = 1$ pour l'indicateur « Information théorique aux points d'arrêt »
- $i = 2$ pour l'indicateur « Information théorique à bord des véhicules »
- $i = 3$ pour l'indicateur « Taux de disponibilité des équipements des véhicules »
- $i = 4$ pour l'indicateur « Etat et netteté intérieurs et extérieurs des véhicules »
- $i = 5$ pour l'indicateur « Attitude du conducteur »

Article 64-2 - Pénalités pour situation inacceptable.

Pour quatre indicateurs, le bonus-malus est éventuellement complété d'une pénalité pour situation inacceptable dans les cas suivants :

Régularité et gestion des correspondances :

- 1 Passage en avance ;
- 2 Retard supérieur à 15 minutes du fait de l'Entreprise ;

Information écrite aux points d'arrêts en situations perturbées prévues :

3 en cas d'absence d'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle d'une situation perturbée dès lors qu'elle était prévue ;

Information écrite à bord du véhicule en situations perturbées prévues :

4 de manière identique, en cas d'absence d'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle d'une situation perturbée dès lors qu'elle était prévue

Attitude du conducteur :

- 5 si le conducteur fume à bord du véhicule ;
- 6 ou téléphone en conduisant ;
- 7 ou n'est pas disponible pour renseigner un client hors raisons de service.
- 8 ou refuse de prendre en charge un Usager en Fauteuil Roulant sur une ligne déclarée accessible à un arrêt déclaré accessible non lié à une impossibilité technique.

Il est rappelé qu'en cas de constat d'un même manquement à la fois par l'Entreprise dans le cadre de ses mesures de qualité de service et par le STIF dans le cadre de ses contrôles ponctuels relatifs au Règlement d'exploitation, seule la pénalité pour situation inacceptable s'applique.

(1)	Passage en avance.	400 euros
(2)	Retard supérieur à 15 minutes du fait de l'Entreprise.	400 euros
(3)	Absence, à un point d'arrêt impacté par une situation perturbée prévue, de l'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle de cette perturbation.	300 euros
(4)	Absence, à bord d'un véhicule d'une ligne impactée par une situation perturbée prévue, de l'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle de cette perturbation.	300 euros
(5)	Le conducteur fume à bord du véhicule.	300 euros
(6)	Le conducteur téléphone en conduisant.	200 euros
(7)	Le conducteur n'est pas disponible pour renseigner les clients car il discute avec un collègue ou un habitué.	200 euros
(8)	Refus de prise en charge d'un Usager en Fauteuil Roulant sur une ligne déclarée accessible à un arrêt déclaré accessible non lié à une impossibilité technique	200 euros

Dans le cadre de la définition en 2009 des indicateurs « départs décalés » et « information en cas de situation perturbée imprévue », de nouvelles situations inacceptables peuvent éventuellement être ajoutées.

Article 64-3 - : Pénalités pour écarts constatés lors d'un contrôle effectué par le STIF

Le STIF peut mandater un prestataire pour contrôler les mesures effectuées par l'entreprise. En cas d'écarts constatés entre les contrôles effectués par le STIF et les mesures effectuées par l'entreprise, celle-ci peut, lorsqu'elle a obtenu du bonus, encourir une annulation totale de ce bonus dans les deux cas suivants :

- en cas d'écart significatif constaté entre la mesure STIF et la mesure entreprise (pour information, est considéré comme « significatif » un écart de 10% ou plus) ;
- lorsque la mesure effectuée par le STIF donne un résultat qui aurait engendré un malus alors que le résultat des mesures effectuées par l'entreprise donne lieu à bonus. Dans ce cas le malus est alors appliqué.

CHAPITRE VI - MODALITES DE FACTURATION ET DE REGLEMENT

Article 65 - Factures prévisionnelles

Sans objet.

Article 66 - Règlement des acomptes mensuels

Les acomptes mensuels sont établis sur la base du montant des contributions C11, C13 et C2 définies aux Article 53-2 - et Article 53-3 -. Ils sont versés mensuellement, sur la base d'échéanciers annuels.

L'Entreprise transmet au STIF un échéancier des versements mensuels de l'année n, le 15 du mois de décembre n-1 et le 15 du mois précédent la hausse tarifaire pour l'année n. Lorsque les dates de versement prévues ci-après se trouvent être un jour non ouvré, les versements correspondants sont effectués le dernier jour ouvré qui précède.

L'Entreprise transmet par courrier au STIF la facture d'acompte correspondante le 20 du mois qui précède le mois de la facturation, la date figurant sur le cachet de La Poste, ou son équivalent faisant foi.

En cas de non-respect du calendrier des versements mensuels des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de facturation. Tout retard dans la transmission de la facture par l'Entreprise décale d'autant la date limite de versement par le STIF.

Les contributions du STIF sont versées par le STIF selon les modalités définies aux Article 66-1 -, Article 66-3 - et Article 66-4 -.

Article 66-1 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C11.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C11 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C11n0 prévus à l'Article 53-2 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C11n = C11n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C11 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Article 66-2 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C12.

Les acomptes pour la contribution C12 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C12n0 prévus à l'Article 53-2 --, actualisés par application de la formule suivante :

$$C12n = C12n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C12 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Article 66-3 - : Règlement des acomptes mensuels des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées.

Les acomptes pour les contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) sont versés le 26 de chaque mois.

Ces acomptes sont calculés avec les prix de l'année en cours et sur la base des derniers comptages intégrés conformément à l'Annexe E.2.

Article 66-4 - : Règlement des acomptes mensuels de la contribution C2.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C2 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C2n0 prévus à l'Article 53-3 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C2n = C2n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C2 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Article 66-5 - : Règlement des subventions véhicule

Les subventions actualisées véhicules sont versées dans un délai de 3mois à compter de la réception du dossier complet (cf. Article 46-1 -).

En cas de non-respect de ce calendrier de versement par le STIF, celui-ci verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de la facturation.

Article 67 - Facturation annuelle

Article 67-1 - : Indexation.

1. La contribution C11 est indexée chaque année par application de la formule suivante :

avec $C11_n = C11_{n_0} \times K11_n$; avec

$$K11_n = (1 - X)^{n-2009} \left(a \frac{S_n}{S_0} + b \frac{C_n}{C_0} + c \frac{IPS_n}{IPS_0} \right)$$

Avec $a+b+c = 1$

[Les valeurs de a, b et c sont déterminés à l'Annexe F.4 et correspondent à la structure des charges d'exploitation de chaque contrat]

$C11_{n_0}$ = forfait contractuel C11 exprimé en euros 2008 pour l'année n, correspondant aux montants indiqués à l'article 50-2XX.

S : Salaires, revenus et charges sociales - Salaires mensuels de base de l'ensemble des salariés (indices trimestriels) - Activités économiques - Transports et entreposage (www.indices.insee.fr ; identifiant : - 1567433) ; $S_0 = 97,55$

C : indice mensuel Gazole (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641310) ; $C_0 = 201,573$

IPS : indice des prix des services (www.indices.insee.fr ; identifiant : 641257) ; $IPS_0 = 122,658$

2. La contribution C2 est indexée chaque année par application de la formule suivante :

$$C2_n = C2_{n_0} \times K2_n ; \text{ avec } K2_n = d + e \times K11_n$$

[La valeur de d correspond aux frais financiers et celle de e correspond aux dotations aux amortissements de chaque contrat, elles figurent en Annexe F.4]

3. Le montant annuel forfaitaire de subvention véhicule est indexé chaque année par application de la formule suivante

avec $S_n = S_{n_0} \times K3_n$; avec

$$K3_n = \left(\frac{IPA \& A_n}{IPA \& A_0} \right)$$

Avec

S_{n_0} = forfait contractuel de subvention exprimé en euros 2008 pour l'année n, correspondant aux montants indiqués dans l'Annexe F.4

IPA&A : IP de l'offre intérieure des produits industriels - Autobus et autocars, (indices mensuels) (www.indices.insee.fr ; identifiant : - 1559272) ; $S_0 = 104,76$

Pour chaque indice I, I_n est la moyenne arithmétique sur 12 mois d'octobre n-1 à septembre n ou 4 trimestres de septembre n-1 à juin n.

Article 67-2 - Reglement de la facture annuelle

Au 31 mars de l'année n+1 au plus tard, l'Entreprise transmet une facture récapitulative faisant apparaître pour l'ensemble des éléments constituant la contribution définitive du STIF après actualisation, les éléments suivants :

- les composantes de la contribution relative aux charges relevant des OSP :
 - la contribution « C11 » le cas échéant modifiée pour tenir compte des évolutions d'offre ;
 - la contribution C12
 - la contribution « C13 »
- la contribution relative au financement des investissements « C2 » ;
- Les contributions liées aux recettes reconstituées CRR définitives,
- les incitations financières (bonus/malus, intéressements) ;
- Les autres rémunérations éventuelles dont, le partage des risques sur les recettes défini à l'Article 50-6 - et celles liées au transfert entre titres scolaires décrit à l'Article 50-5 -.

L'Entreprise établit également un avoir correspondant :

- aux éventuelles pénalités liées à l'exécution du service définies aux Article 21-1 -, Article 21-3 -, Article 28 - et Article 75 -;
- au partage défini à l'Article 62 - si les recettes de trafic sont supérieures à l'objectif fixé de l'année n.

La facture annuelle reprend :

- le montant de la facture annuelle ;
- le montant des acomptes versés ;
- le solde à payer (avec le cas échéant les avoirs).

Le STIF règle à l'Entreprise, après vérification, le solde de l'année n entre les acomptes mensuels d'une part, la facture annuelle et l'avoir d'autre part, au plus tard dans les 45 jours suivants la réception par le STIF de la facture annuelle et de l'avoir.

En cas de désaccord, le STIF réserve le règlement du solde à hauteur du montant qu'il juge litigieux. Le cas échéant, le STIF règle, une fois le litige résolu, des intérêts de retard sur la base du nombre de jours de retard de versement.

En cas de non-respect du calendrier de versement des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de la facturation.

Les factures sont accompagnées des pièces justificatives suivantes :

- les fichiers justifiant le calcul des recettes de trafic ;
- un détail du calcul des indices d'actualisation des rémunérations ;
- le calcul détaillé des bonifications et pénalités ;
- les justificatifs de paiements des Impôts et Taxes ;
- le calcul du partage des recettes de trafic ;
- le compte-rendu financier de l'exploitant intégré au rapport annuel tel que décrit à l'Article 69-3 -.

Toutes les annexes à la facture annuelle sont formellement validées par l'Entreprise.

Un modèle de facture annuelle est proposé à l'Annexe E.4.

CHAPITRE VII - FISCALITE

Article 68 - Fiscalité

Article 68-1 - : Généralités.

L'Entreprise supporte tous les impôts et taxes relatifs à l'exécution des missions qui lui sont dévolues dans le cadre du présent contrat, selon la réglementation en vigueur. Elle assume seule les pénalités liées à tout redressement fiscal éventuel concernant la gestion qui lui est confiée, consécutif à une application ou à une interprétation erronée de sa part des textes en vigueur sous réserve des dispositions de l'Article 68-3 -.

Article 68-2 - Les impôts et taxes supportés par l'entreprise.

La taxe professionnelle et les taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties sont réglées par l'Entreprise, après vérification des éléments constitutifs de chacun des rôles d'imposition. L'Entreprise fait le nécessaire pour obtenir le plafonnement de ses cotisations de taxe professionnelle auquel elle peut prétendre, selon les possibilités offertes par la législation fiscale.

La taxe professionnelle et les taxes foncières liées au service objet du présent contrat sont remboursées par le STIF à « l'euro / l'euro », sur la base des justificatifs des paiements effectués et d'une copie des rôles d'imposition. Le STIF rembourse à l'Entreprise la taxe professionnelle nette des dégrèvements/plafonnements accordés par l'administration fiscale.

Tous les autres impôts et taxes existant au 31 décembre 2008 et relatifs à la gestion du service sont à la charge de l'Entreprise.

L'impact de la suppression de la taxe professionnelle prévue par la loi de Finances pour 2010 sera évalué dans le courant de l'année 2010 et sera intégré au présent contrat par voie d'avenant.

Article 68-3 - : Taxe sur la valeur ajoutée et taxe sur les salaires

L'Entreprise ayant la qualité d'exploitant du service est le seul redevable de la TVA due, selon les conditions de droit commun, au titre de l'activité de service public confiée.

En cas de changement de la doctrine ou de la législation fiscale en matière de TVA et/ou de taxe sur les salaires, les parties conviennent de se rapprocher pour tenir compte de ces changements et aménager le présent contrat sans modification de son équilibre économique.

Dans le cas où une des composantes des sommes versées par le STIF à l'Entreprise serait placée hors du champ d'application de la TVA celle-ci serait facturée sans TVA au STIF.

Le montant de taxe sur les salaires qui en découlerait serait alors pris en compte dans le calcul de la contribution C1 versée par le STIF.

Article 68-4 - : Transfert des droits à déduction de la TVA

En application des dispositions de l'Article 210-1 et suivants de l'Annexe II au code général des impôts, le STIF transfère à l'Entreprise les droits à déduction de la TVA correspondant aux investissements réalisés par le STIF et mis à la disposition de celle-ci.

Le STIF, propriétaire des biens, délivre à l'entreprise une attestation précisant :

- la nature et la situation des biens
- la base d'imposition hors taxe des biens utilisés par l'entreprise
- le montant de la taxe correspondant
- l'identité des parties
- la référence aux articles 210 - 1 et suivants de l'annexe II du CGI
- la nature du contrat liant les parties et la date de mise à disposition des biens
- la date d'exigibilité de la taxe.

Le STIF adresse une copie de cette attestation au service des impôts dont il dépend.

Au vu des justificatifs fournis par le STIF, l'Entreprise procède sans délai ni différé aux formalités nécessaires à la récupération de cette TVA, soit par imputation sur la taxe due au titre de ses recettes, soit par demande de remboursement formulée auprès de l'administration fiscale compétente.

La taxe ainsi récupérée est reversée au STIF au plus tard le 30 du mois suivant celui du remboursement de la taxe.

Toute contestation ou remise en cause par l'administration fiscale du droit à déduction ou du quantum de la taxe dont il est prétendu à la récupération ou qui aura été restituée est portée sans délai à la connaissance du STIF. Les parties examinent ensemble le bien fondé des rappels et engagent toutes voies de défense utiles.

Les rappels non contestables ou devenus définitivement exigibles, qui auront été appliqués, majorés des sanctions fiscales et des frais contentieux engagés à la demande du STIF, sont remboursés par le STIF dans les 30 jours de leur règlement sur présentation de justificatifs par l'entreprise sauf faute ou erreur avérée de sa part.

TITRE VIII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT

CHAPITRE I - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE

Article 69 - Informations sur l'exécution du contrat

Article 69-1 - : Principes généraux

Le STIF et l'Entreprise ont une obligation réciproque de transparence et de réactivité dans la transmission de l'information relative à la gestion du service, notamment en ce qui concerne les conditions d'exploitation et des difficultés rencontrées.

L'Entreprise porte à la connaissance du STIF et ce, dans les plus brefs délais, tout incident grave qui par sa portée est susceptible d'avoir une influence, de quelque nature que ce soit, sur les conditions d'exploitation du service de référence. Lorsque cette information est transmise verbalement elle doit être confirmée par écrit.

L'Entreprise transmet toutes les informations que le STIF peut demander ainsi que tous les tableaux de bords, rapports, documents de nature contractuelle, dans un délai raisonnable que le STIF peut fixer.

Seuls les modèles type spécifiques, communiqués par le STIF à l'entreprise, doivent être utilisés pour la transmission des informations sur l'exécution du contrat. En cas de non respect de ce principe, le STIF se réserve le droit de ne pas valider les documents présentés, et ceux-ci seront considérés comme non-reçus. Dès lors, l'Entreprise s'expose à la pénalité décrite à l'Article 75 -.

Si l'Entreprise ne donne pas droit à la demande d'informations une fois le délai de réponse échu, le STIF peut engager un Contrôle ou un Audit dans les conditions fixées à l'Article 62 du présent contrat. Les informations communiquées par l'Entreprise au STIF doivent pouvoir contribuer à assurer, auprès de tous les responsables locaux et des administrateurs du STIF, la meilleure lisibilité possible des conditions d'exécution de la présente convention.

Le STIF est garant vis-à-vis de l'Entreprise du respect de la confidentialité des informations correspondantes, dans les conditions prévues par la loi n°78-753 du 17 juillet 1978.

Toutes les informations sont transmises de préférence par voie électronique sous format standard, facilement exploitable.

Article 69-2 - : Information trimestrielle et annuelle sur l'exécution du contrat

1 Information trimestrielle

L'Entreprise fournit l'Annexe A.5 du présent contrat, au plus tard le dernier jour du mois suivant la fin du trimestre.

2 Information annuelle

L'Entreprise fournit annuellement les informations précisées aux Annexes Annexe A.3, Annexe A.4, Annexe D.1, Annexe D.2 et Annexe F.2.

Les résultats de qualité de service décrits à l'Annexe B.1 doivent être fournis au plus tard le dernier jour du premier mois suivant la fin de l'année.

Les dates de remise d'information sont indiquées en prenant pour référence la date de notification du présent contrat.

Article 69-3 - Rapport annuel

Sur le fondement des principes des articles L 1411-3 et R 1411-7 du Code Général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005, l'Entreprise transmet chaque année au STIF et, au plus tard dans les cinq mois suivant la clôture de l'exercice comptable, un rapport contenant les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du présent contrat, une analyse de la qualité de service et les tableaux complétés figurant en Annexe F.2.

Au sein du rapport annuel, l'Entreprise présente un commentaire du Plan d'Investissement pour l'année écoulée et sur la durée du contrat :

- Pour le matériel roulant : Explication des principaux facteurs d'évolution, l'impact quantitatif sur le parc, l'impact qualitatif sur le parc et l'impact sur les coûts d'exploitation ;
- Pour les autres biens : Explication des principaux facteurs d'évolution et l'impact sur les coûts d'exploitation.

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

Le présent rapport est remis au STIF entre le 1^{er} avril et, au plus tard, le 1^{er} juin de l'année n+1, concernant l'exercice n. En cas de non respect de cette contrainte calendaire, l'Entreprise s'expose à la pénalité décrite à l'Article 75 -.

Ce rapport comprend notamment :

a) Eléments financiers.

- un compte-rendu financier. L'objectif de ce compte-rendu financier est de porter à la connaissance du STIF les éléments d'information nécessaires pour apprécier les conditions d'exploitation du service de référence, des activités annexes et le suivi de la politique de gestion des biens et investissements. Le compte-rendu financier devra notamment comporter les éléments suivants :
- le compte de résultat de l'exercice présenté et commenté par nature de produits et charges concourant à l'exécution de la convention, selon le format en vigueur dans l'Entreprise. Il comporte en regard le budget pour l'année n, le réalisé de n-1 et la prévision pour n+1.

Si 85% au moins du chiffre d'affaire de l'entreprise est généré par le STIF, l'entreprise communique la partie du rapport de gestion relative à cette activité.

- Pour les établissements supportant le contrat :
 - la présentation des règles de comptabilité analytique utilisées pour élaborer le compte financier du service
 - l'indication, pour chaque ligne de charges et de produits ayant fait l'objet d'une imputation analytique sur le contrat du STIF, de la nature, la valeur de la clé de répartition utilisée ainsi que du montant total à répartir
- Il présente également ;
- une analyse des résultats et de leur évolution par rapport au budget et à l'année passée, notamment au regard des principaux événements de l'exercice.
- le chiffre d'affaires ventilé entre contributions du STIF, recettes voyageurs et autres recettes. Les versements du STIF feront également apparaître les contributions forfaitaires, les différentes formes d'intéressements perçus et le partage des risques.

- une présentation analytique des comptes décomposant les produits et charges par grandes fonctions (conduite, entretien et maintenance du matériel roulant et des installations fixes, services en stations ...).
- une communication des coûts unitaires rapportés à la production (Kms Commerciaux KCC) et aux voyageurs transportés (voyages-kilomètres) ;
- un état détaillé des immobilisations avec le plan d'amortissement afférent.
- Ainsi que les autres éléments financiers prévus à l'Article L 1411-3 du Code général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005.

b) Compte rendu technique.

- l'état des travaux réalisés par l'Entreprise au cours de l'exercice ;
- L'état des travaux envisagés par elle et l'état de vieillissement des équipements constaté et prévisible sur l'exercice à venir ;
- la liste des contrats de prestations et de sous-traitance conclus en application de l'Article 8 - du présent contrat
- un état récapitulatif de l'ensemble des prestations qu'elle réalise pour le compte de tiers au titre du dernier exercice clos
- Un bilan des moyens matériels engagés. Celui-ci doit comprendre un compte-rendu détaillé des cessions et acquisitions de biens mentionnés en Annexe D.2 (transmission d'une copie des factures d'investissement), des assurances souscrites (uniquement en cas de modification des polices d'assurances), ainsi que les inventaires et états des lieux établis contradictoirement.
- Un état du renouvellement des biens et immobilisations nécessaires à l'exploitation du service ;
- Ainsi que les autres éléments financiers prévus à l'Article L 1411-3 du Code général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005.
- Le lieu de remisage des bus par lignes
- Adresse du ou des dépôts et le nombre de véhicules par dépôt
- Mise à jour du programme d'investissement

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

- les comptes annuels (bilan, compte de résultat détaillé et annexes) de l'exercice clos de l'Entreprise, certifiés conformes par un Commissaire aux comptes agréé, ainsi que la liasse fiscale ;
- un tableau des effectifs de l'Entreprise au 31 décembre de l'année échue ;
- un tableau faisant apparaître le nombre des départs et des recrutements lors de l'année échue ;

L'Entreprise peut adjoindre à ce rapport annuel tous les documents qu'elle juge nécessaires pour apporter au STIF une information détaillée portant sur les conditions d'exécution du Service de référence.

Article 70 - Comité de suivi.

Article 70-1 - Organisation et fonctionnement.

Pour accompagner la vie du réseau, les parties de la présente convention se réunissent au sein d'un comité de suivi.

Ce comité sera présidé par le STIF.

Instance de concertation, le comité aura notamment pour mission de suivre l'exécution du présent contrat d'exploitation et de guider son évolution.

Il examine toutes les questions relatives à la programmation de l'offre ou des investissements et formule des avis sur des modifications potentielles de l'offre.

L'ordre du jour du comité de suivi est établi conjointement entre le STIF l'Entreprise dans le cadre d'un rendez-vous préparatoire.

Chaque partie à la présente convention peut abonder l'ordre du jour de chaque réunion du comité de suivi sous réserve d'en avertir les autres parties quinze jours avec la session du comité.

Le comité se réunit annuellement dans les locaux du STIF, ainsi qu'à la demande expresse d'une ou des parties, en tant que de besoin justifié par la partie demanderesse.

Sauf urgence, les parties sont averties trois semaines avant la date de la réunion du comité.

Les réunions donnent systématiquement lieu à l'établissement d'un compte rendu validé par l'ensemble des parties.

Article 70-2 - Attributions

Le comité de suivi traite notamment :

- Du suivi de la qualité de service ;
- Du rapport annuel rédigé chaque année par l'entreprise ;
- De l'évolution de l'offre de service

Article 71 - Contrôle de l'exécution du contrat.

Article 71-1 - Contrôle de l'exécution du contrat par l'Entreprise.

Il revient à l'Entreprise de s'assurer par tous moyens de la réalité de l'efficacité et de l'efficacité de l'exploitation, et de veiller au respect des obligations figurant au présent contrat.

Ce devoir général de contrôle s'exerce sans préjudice des droits reconnus au STIF en tant qu'autorité organisatrice, dans le cadre des contrôles et audits qu'il peut décider de mener.

Article 71-2 - Droit général de contrôle et d'audit par le STIF.

Conformément à l'Article L 1611-4 du Code Général des Collectivités Territoriales, le STIF dispose d'un droit d'audit et de contrôle se rapportant à l'exécution par l'Entreprise du présent contrat, qu'il exerce soit directement, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs qu'il mandate à cet effet.

Le droit de contrôle vise à assurer le STIF de la bonne exécution par l'Entreprise du service de référence prévu par le présent contrat et il consiste à vérifier sur pièces et sur place les documents et informations attestant que les services et prestations sont exécutés conformément aux stipulations de la présente convention.

Il vise également à permettre au STIF de s'assurer de l'étanchéité entre les activités exercées par l'Entreprise (et ses filiales) au titre du contrat et ses autres activités.

Sans préjudice des stipulations de l'alinéa précédent et afin de réaliser ce même contrôle, le STIF se réserve en outre le droit de faire procéder à des contrôles inopinés sur le réseau défini à l'Article 9 - du présent contrat, tout en respectant les règles de sécurité.

Le droit d'audit vise notamment à examiner tous les éléments comptables et financiers nécessaires à l'établissement du compte de l'Entreprise et à évaluer les méthodes et outils employés par l'Entreprise afin de recueillir, agréger et restituer au STIF les informations servant à l'établissement des tableaux de bord et du compte-rendu général d'activité.

Compte tenu du caractère stratégique pour l'Entreprise des informations relatives aux données financières, le droit d'audit en matière financière s'exerce par l'intermédiaire d'agents du STIF accrédités ou d'organismes extérieurs mandatés par le STIF et sous réserve d'un engagement de confidentialité.

Le STIF s'engage à communiquer à l'Entreprise la liste des auditeurs internes accrédités à cet effet et à prévenir l'Entreprise de toute modification de ladite liste.

Les frais et honoraires de l'intervention des organismes extérieurs restent à la seule charge du STIF.

Article 71-3 - Modalités d'exercice des contrôles ou audits.

Les contrôles de la qualité peuvent comprendre des contrôles inopinés, de type « client mystère ». Ces contrôles doivent se faire dans le respect des règles de sécurité (en particulier respect des plans de prévention hygiène et sécurité).

Dans les autres cas de contrôle et d'audit, l'Entreprise est informée de la décision d'audit du STIF, au minimum 15 jours ouvrés avant la date d'intervention des missions d'audits et de contrôle.

Dans le cadre des audits ou des contrôles, le STIF ou les organismes extérieurs mandatés par le STIF peuvent demander à l'Entreprise, la délivrance de tout élément d'information en lien avec l'offre de services prévue par le présent contrat. Ces éléments sont communiqués par l'Entreprise dans un délai raisonnable.

L'entrave dans l'obtention d'un élément demandé dans le cadre d'un audit ou d'un contrôle fait l'objet de pénalités fixées dans l'Article 75 -.

Les résultats des contrôles et audits (pour leur partie « analyse ») sont obligatoirement communiqués à l'autre partie dans un délai raisonnable fixé d'un commun accord.

Tout écart constaté en faveur du STIF ou de l'Entreprise ou tout manquement dans l'allocation des fonds versés par le STIF fait l'objet d'un reversement au profit du STIF ou de l'Entreprise.

Par ailleurs, si un audit fait apparaître un manquement aux dispositions du présent contrat, l'Entreprise s'expose à l'application des pénalités correspondantes. Il appartient au STIF, et à lui seul, de tirer les conclusions relatives aux insuffisances relevées lors des vérifications.

En cas de désaccord persistant sur les résultats des audits ou des contrôles la procédure de conciliation est engagée par la partie la plus diligente dans les conditions prévues à l'Article 85 - du présent contrat.

CHAPITRE II - VIE DU CONTRAT.

Article 72 - Responsabilité.

L'Entreprise est seule responsable des dommages de toute nature subis par les tiers, les usagers et les fournisseurs dont le fait générateur trouve sa source dans l'exploitation du service.

Elle s'engage à garantir intégralement le STIF contre tous litiges, demandes ou recours indemnitaires qui seraient dirigés contre lui à raison de tels dommages.

Article 73 - Assurances.

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

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

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

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

L'Entreprise s'engage par ailleurs à :

- Prévenir immédiatement et par tous moyens le STIF en cas de retard dans le paiement des primes de la part de l'Entreprise. Le STIF a la faculté de se substituer à l'Entreprise défaillante pour effectuer ce paiement, sans préjudice de recours contre ce dernier.
- Affecter intégralement l'indemnité versée par la compagnie d'assurance à la remise en état des biens affectés au service dont l'exploitation est confiée à l'Entreprise par le présent contrat.

Les travaux y afférents sont réalisés sous le contrôle du STIF suivant un échéancier mis au point d'un commun accord entre le STIF et l'Entreprise ; les travaux de remise en état débutent immédiatement après le sinistre, sauf cas de force majeure ou impossibilité liées aux conditions d'exécution des expertises. L'Entreprise ne peut prétendre à aucune indemnité pour plus-values éventuelles résultant de ces travaux.

Les parties prennent toute disposition pour éviter, autant que possible, qu'il y ait interruption dans l'exécution du service, que ce soit du fait du sinistre ou du fait des travaux de remise en état engagés à la suite du sinistre.

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

Article 74 - Garantie à première demande

Dans un délai de trois mois à compter de la notification du présent contrat, l'Entreprise fournit au STIF une garantie maison mère, d'un montant de 6% du chiffre d'affaire.

Cette garantie a pour objet de couvrir :

- le paiement des pénalités dues par l'Entreprise, en cas de non versement dans les conditions prévues à l'Article 75 -;
- les coûts d'une éventuelle remise en état du matériel ou des immeubles mis à disposition par le STIF ou des biens susceptibles d'être repris par le STIF en fin de contrat ;
- le remboursement des dépenses engagées par le STIF – ou par un tiers qu'il se sera fait substituer – pour l'exécution des mesures provisoires prévues à l'Article 77 -(Cas de la mise en régie provisoire)

Cette garantie sera actionnée par le STIF, après mise en demeure adressée à l'Entreprise et demeurée infructueuse dans le délai de 7 jours calendaires.

Tout appel au garant par le STIF en application du présent article prend la forme d'une notification et doit :

- être adressée par lettre recommandée avec accusé de réception indiquant le montant des sommes dues et le motif de la mise en œuvre de cet article ;
- être signée par un représentant habilité du STIF ;
- comporter en annexe, une copie de la mise en demeure adressée à l'Entreprise et préciser que dans le délai imparti cette dernière n'a pas rempli ses obligations ;
- indiquer dans quels délais doivent être versées les sommes dues.

Parallèlement, un titre exécutoire sera émis et transmis à l'établissement bancaire, dont une copie sera transmise à l'Entreprise.

Le garant peut opposer au STIF toutes les exceptions et invoquer tous moyens de défense dont le Délégué bénéficie au titre du présent contrat.

CHAPITRE III - SANCTIONS – FIN DE LA CONVENTION - INDEMNITES

Article 75 - Sanctions Pécuniaires

Après mise en demeure par voie de lettre recommandée avec accusé de réception restée sans réponse pendant 15 jours, des sanctions pécuniaires pourront être prononcées par le STIF à l'encontre de l'Entreprise, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celle-ci pourrait être tenue par ailleurs :

- en cas de non mise en place de la garantie prévue à l'Annexe F.3, l'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 15000 € par mois de retard ;
- en cas de non soumission de l'un des documents que l'Entreprise est tenu de présenter au titre des présentes, l'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 1000 € par mois de retard ;
- en cas de non communication d'informations dans l'un des documents que l'Entreprise est tenue de présenter au titre des présentes. L'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 500 € par mois de retard, tant que les documents complets n'auront pas été communiqués au STIF ;
- en cas de non respect des conditions relatives au réemploi du matériel roulant précisées à l'Article 43-4 - du présent contrat. L'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 10 € par kilomètre irrégulier réalisé Cette pénalité s'applique notamment à partir du premier kilomètre réalisé au-delà du seuil autorisé à l'Annexe F.4 de l'offre de référence, ou effectué – hors cas d'autorisation expresse du STIF- en dehors d'Ile-de-France ..

Le STIF peut toutefois décider de ne pas les appliquer en considération des difficultés particulières et inhabituelles rencontrées par l'Entreprise, des agissements imputables à un tiers, et des efforts déployés par l'Entreprise pour s'acquitter de bonne foi de ses obligations.

Ces pénalités sont traitées selon les règles comptables en vigueur, dans le cadre de la facture annuelle

Article 76 - Sanctions coercitives

Le STIF peut procéder à la mise en régie provisoire aux frais de l'Entreprise, sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, dans les hypothèses suivantes :

- La sécurité publique vient à être compromise. L'exécution d'office est précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans un délai fixé par le STIF et approprié au cas d'espèce.
- Si le service n'est pas exécuté ou s'il n'est exécuté que partiellement, le STIF peut également prendre provisoirement, aux frais de l'Entreprise, toutes les mesures nécessaires à la continuité de l'exploitation du service.

Article 77 - Sanction résolutoire.

Sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, le STIF peut résilier la convention de plein droit et sans qu'il soit besoin de remplir aucune formalité judiciaire, notamment dans les cas suivants :

- liquidation judiciaire de l'Entreprise ;
- dissolution de l'Entreprise ;
- cession du bénéfice du présent contrat à un tiers sans son autorisation ;
- radiation devenue définitive de l'Entreprise du registre des transports valant interdiction pour cette dernière d'exercer l'activité de transport public routier ;
- interruption non justifiée de plus de 30 jours consécutifs de l'exploitation de tout ou partie des services ;
- manquement grave ou répété des engagements contractuels pris par l'Entreprise à travers le présent contrat, après une mise en demeure non suivie d'effet dans le délai d'un mois ;
- manquement grave ou répété en matière de sécurité, et notamment de défaut grave d'entretien des installations ou du matériel mettant en péril les usagers par l'Entreprise.

La résiliation requiert une délibération du Conseil du STIF, notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception. Cette mesure devra être précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans le délai de 10 jours.

En cas de résiliation anticipée et quel qu'en soit le motif, toutes dispositions stipulées au présent contrat qui en régleraient la fin trouveront à s'appliquer pleinement.

Article 78 - Résiliation.

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

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

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

De la même façon, l'Entreprise peut résilier le contrat moyennant un préavis de neuf (9) mois à tout moment des présentes, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celle-ci peut être tenue par ailleurs.

Article 79 - Sort des biens en fin de convention.

Article 79-1 - Biens appartenant au STIF.

A l'échéance normale ou anticipée du contrat, l'Entreprise est tenue de remettre au STIF, en état normal d'entretien et à titre gratuit, tous les biens et équipements mis à sa disposition par le STIF, sur le fondement de l'Article 38 - et des Annexes D.1 et D.2 des présentes.

Au jour de la cessation du présent contrat, le STIF est subrogé à l'Entreprise dans tous ses droits et obligations envers des tiers.

Six mois avant la fin de l'exploitation, les parties estiment et arrêtent, à l'amiable ou à dire d'expert, les travaux nécessaires à la remise en bon état d'entretien et de fonctionnement, compte tenu d'un usage normal des installations, équipements et matériels mis à la disposition de l'Entreprise par le STIF.

L'Entreprise exécute ces travaux avant l'expiration du présent contrat ou verse au STIF une indemnité correspondant à leur montant, au plus tard à l'expiration du présent contrat.

Un inventaire physique des biens est effectué contradictoirement entre les parties 2 mois avant la fin de l'exploitation. Cet inventaire est validé ou modifié le jour de la fin du contrat en présence ou non d'un huissier de justice. Suite à cet inventaire définitif, les clés des bâtiments sont remises au STIF par l'Entreprise.

Article 79-2 - Biens de reprise.

1. Etat des biens

Sur demande expresse du STIF, l'Entreprise s'oblige à lui fournir, dans un délai de 15 jours consécutifs à sa demande et sous peine de sanctions pécuniaires, telles que prévues dans l'Article 75 -, un état détaillé, immobilisation par immobilisation, de tous les biens figurant à l'actif du bilan de l'Entreprise faisant ressortir les biens (brut, amortissements, net et subventions associées) nécessaires à l'exécution du service. Cet état sera complété, le cas échéant, du descriptif des biens faisant l'objet de leasing et de toutes opérations déconsolidantes.

2. Matériel roulant

Le STIF ou le successeur éventuel de l'entreprise, rachète à l'Entreprise tout ou partie du matériel roulant qu'il jugerait nécessaires à l'exploitation, à sa valeur contractuelle nette des amortissements contractuels, minorée de la quote-part des subventions qui restent à reprendre.

Ainsi, l'entreprise restitue au STIF la part des subventions qui lui ont été versées et non reprises en fin de contrat.

2 mois avant la fin du contrat, un expert choisi d'un commun accord par le STIF et l'Entreprise détermine :

i. la valeur marchande théorique du parc compte tenu de son niveau d'équipement et de son âge et du kilométrage,

ii. La valeur marchande du parc qu'il examine

Si la valeur réelle est inférieure à la valeur théorique, l'entreprise verse la différence au STIF (ou cette somme est déduite du reste à payer par le STIF ou le candidat retenu) ; en cas de mauvais entretien, le STIF a également la possibilité de percevoir cette somme ET de ne pas reprendre les véhicules (ni le STIF ni le candidat retenu ne paient la valeur résiduelle figurant dans le plan d'investissement).

L'Entreprise ne peut en aucun cas, refuser ou s'opposer de quelque manière que ce soit à la reprise du matériel décidée par le STIF.

3. Installations fixes

1 - Dans le cadre du règlement n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, dit règlement OSP, à compter de 2017, les lignes de transport de voyageurs par autobus seront attribuées après mise en concurrence en région Ile-de-France.

Les Parties reconnaissent dès à présent que les dépôts d'autobus sont des infrastructures dont la disponibilité est essentielle afin d'assurer une égalité entre les candidats dans la perspective de cette future mise en concurrence.

2 - Le STIF s'engage à informer régulièrement et complètement son cocontractant de la préparation des conditions d'entrée en vigueur du règlement OSP et notamment des modalités de mise en concurrence qui seront envisagées. Le STIF informera également son cocontractant de la politique foncière qu'il envisage à l'égard des dépôts d'autobus, afin de mettre en œuvre une concertation avec les personnes concernées.

3 – Le cocontractant s’engage à porter à la connaissance du STIF l’ensemble des éléments matériels juridiques, techniques et financiers, se rapportant à la situation foncière des dépôts qu’il utilise pour la réalisation de l’offre de référence. Sur la base de ces informations, les Parties s’engagent à mener de bonne foi des discussions sur la question foncière dans la perspective de la mise en œuvre du règlement OSP. Ces discussions doivent permettre l’adoption par les Parties d’un Document de Traitement de la question foncière tenant compte de la spécificité de chaque dépôt, et notamment de leur affectation, en tout ou partie, pour la réalisation du service de référence..

[4 – Le cocontractant s’engage à faire ses meilleurs efforts afin de faire participer aux discussions prévue au point 3 le ou les propriétaires des terrains et des installations correspondant aux dépôts d’autobus utilisés dans le cadre de la réalisation de l’offre de référence. (cette stipulation ne serait insérée dans les contrats que lorsque l’exploitant n’est pas le propriétaire des dépôts)]

5 – Si le Document de Traitement cité au point 3 ci-dessus le prévoit, et pour les dépôts qu’il retient les Parties s’engagent à mener de bonne foi une discussion portant sur la valorisation des dépôts d’autobus et notamment sur la valorisation des terrains et des installations [et sur la définition d’une valeur locative (dans le cas où l’exploitant est également propriétaire des dépôts)].

Cette valorisation sera notamment réalisée sur la base des principes suivants :

- prise en considération de la nature subventionnée de l’activité de service public exercée grâce aux dépôts,
- transparence quant aux conditions de financement de ces équipements,
- valorisation et rémunération réaliste de ces actifs sur la base de modèles économiques de moyen / long terme,
- avis préalable des domaines et / ou d’un expert immobilier.

6 – Les parties conviennent d’établir dans les 6 mois de la signature de la présente convention un calendrier des modalités de mise en œuvre des engagements pris aux points 1 à 5 du présent article. Ce calendrier prévoit au moins un bilan annuel de la mise en œuvre de ces engagements.

Article 79-3 - Biens propres.

Les biens propres restent la propriété de l’entreprise à l’issue du contrat. Les logiciels nécessaires à l’exécution du service dont l’Entreprise reste propriétaire peuvent faire l’objet d’une licence d’utilisation accordée au STIF

Article 79-4 - Les opérations de remplacement (projet)

Les opérations visées par le présent article sont celles permettant le remplacement d’un immeuble ou d’une dépendance d’immeuble nécessaire à la réalisation du service public par d’autres installations répondant mieux aux exigences de l’exploitation ou de la technique (les « opérations de remplacement »).

Une opération de Remplacement a pour objet le financement, en tout ou en partie, de la construction, l’aménagement ou l’acquisition d’un bien nécessaire à la poursuite de l’activité de l’Entreprise.

Compte tenu de la complexité des opérations en cause, et notamment de leur déroulement selon une durée importante qui ne trouvera sa conclusion qu’une fois levés les divers aléas contractuels et administratifs auxquels leur mise en œuvre est subordonnée, le processus décisionnel se déroulera en deux phases :

1. Accord de Principe.

Afin d'obtenir l'accord de principe du STIF l'autorisant à entreprendre une opération de remplacement, l'Entreprise devra présenter au STIF un dossier détaillé précisant tout à la fois les remplacements prévus et justifiant les aliénations et éventuelles acquisitions envisagées.

Ce dossier comprendra l'ensemble des éléments qu'aura pu recueillir l'Entreprise, en phase de faisabilité, de nature à étayer sa démarche :

- aspect stratégique et technique de l'opération,
- montage juridique envisagé et analyse des raisons pour lesquelles le montage proposé est retenu,
- partenaires pressentis,
- éléments de coût (connaissance du marché, évaluation des services fiscaux si elle est connue...)
- planning prévisionnel,
- modalités de financement,
- .../...

Pour ce faire l'Entreprise sera autorisée à effectuer, sous sa responsabilité, toutes démarches de nature à lui permettre d'apprécier la faisabilité de l'opération et initialiser les démarches nécessaires à la poursuite éventuelle de sa proposition (consultation de promoteur/ investisseurs, négociation et signature de protocoles d'intention non contraignants etc...).

Après réception et étude du dossier détaillé, le STIF, par courrier de son Directeur Général, transmet à l'Entreprise un accord de principe.

Le STIF demeure entièrement libre d'accepter ou de refuser de donner cet accord de principe. Le STIF informera néanmoins l'Entreprise des motifs qui l'ont conduit à refuser l'accord de principe.

En cas de refus, l'Entreprise fera son affaire des conséquences de cette décision sur les éventuels engagements précontractuels qu'elle aura pu souscrire.

En cas d'accord de principe, l'autorisation du STIF vaudra autorisation donnée à l'Entreprise pour engager toutes démarches en vue d'aboutir à la signature d'avant-contrats avec les partenaires à l'opération.

Pendant cette phase de mise au point, le STIF sera tenu informé de l'avancement du dossier au cours de réunions trimestrielles avec l'Entreprise. Au moins une fois par an, cette information prendra également la forme d'un rapport écrit. Une information complémentaire écrite (comportant une copie de la demande de permis de construire et de démolir) devra être fournie au STIF préalablement au dépôt par l'Entreprise de la demande du ou des permis de construire se rapportant à l'opération de remplacement.

2. Deliberations des Organes deliberants.

Au terme des discussions, les modalités juridiques et économiques de l'opération de remplacement seront arrêtées dans un document contractuel signé entre le STIF, l'Entreprise et éventuellement les différents partenaires qui concourent à sa réalisation.

Cet engagement sera signé sous condition suspensive de l'agrément des organes délibérants respectifs de l'Entreprise et du STIF, ainsi que sous les conditions suspensives usuelles en pareille matière (droit de préemption, obtention des autorisations de construire éventuellement nécessaire, devenues définitives,...).

Article 80 - Continuité du service en fin de contrat

Le STIF aura la faculté, sans qu'il en résulte un droit à indemnité pour l'Entreprise, de prendre pendant la dernière année du présent contrat toute mesure pour assurer la continuité du service public, en réduisant autant que possible la gêne qui en résulterait pour l'Entreprise.

D'une manière générale, le STIF pourra prendre toutes les mesures nécessaires pour faciliter le passage progressif du présent contrat au nouveau régime d'exploitation ou au nouvel exploitant.

A la fin du présent contrat, le STIF ou le nouvel exploitant sera subrogé aux droits de l'Entreprise.

Article 81 - Reprise des autres contrats et engagements de l'entreprise

1. Dans un délai d'un an avant le terme du contrat, l'Entreprise adresse au STIF copie de l'ensemble des contrats nécessaires à la réalisation du service de référence et susceptibles d'être poursuivis au-delà du terme du contrat.

Elle lui adresse en particulier les baux immobiliers conclus par l'Entreprise pour les biens nécessaires à la réalisation du service de référence.

En cas de cessation du présent contrat (échéance normale ou anticipée), pour quelque cause que ce soit, le STIF se réserve le droit de poursuivre ou de faire poursuivre ces contrats par le tiers de son choix.

Le STIF notifie sa décision à l'Entreprise et à son cocontractant dans un délai de 2 mois à compter de la date de notification de la résiliation ou 9 mois avant l'échéance du contrat.

2.

L'Entreprise devra veiller à ce que soient insérées dans les contrats qu'elle passe avec des tiers, les stipulations propres à permettre l'application du présent article.

Dans un délai de 3 mois à compter de la prise d'effet du présent contrat, l'Entreprise fera ses meilleurs efforts pour mettre en conformité avec les stipulations du présent article les contrats passés avec des tiers avant la conclusion du présent contrat.

Il est bien entendu que lesdites stipulations ne concernent pas :

- les contrats passés par l'Entreprise en application d'un contrat passé pour son compte par une société la contrôlant (au sens de l'article L.233-3 du Code de commerce) ;
- les contrats passés par l'Entreprise avec une société la contrôlant ou placée sous le même contrôle (notamment les contrats d'assistance technique) ;
- les baux immobiliers conclus par l'Entreprise.

3. En cas de méconnaissance par l'Entreprise d'une des stipulations du présent article, qui rendrait notamment impossible la poursuite par le STIF ou tout tiers désigné par lui de l'un des contrats, le STIF pourra obtenir une prestation de même nature, aux frais et risques de l'Entreprise.

4. Un an avant la cessation du présent contrat, l'Entreprise communique au STIF les informations nécessaires à la mise en application de l'article L 1224-1 du code du travail.

Article 82 - Engagements financiers à la fin du contrat

Au terme du présent contrat, l'Entreprise établit dans le délai d'un mois, un état des créances et des dettes reprises par le STIF ou le successeur et assumées par ces derniers.

Cet état détaillé fera notamment apparaître :

- les charges payées par l'Entreprise et couvrant une période n'entrant pas dans le périmètre de son contrat d'exploitation ;

- les sommes, quelles qu'en soient la nature, origine ou destination, subsistant dans son patrimoine et versées par des tiers, personnes privées ou publiques, sous forme de concours, subventions ou participations afin de contribuer au développement des moyens du service public exploité couvrant une période en dehors des ses obligations inhérentes au présent contrat ne faisant plus partie de son contrat d'exploitation ;
- les sommes qu'elle a constituées, provisionnées ou réservées dans ses documents comptables et budgétaires afin de garantir le parfait paiement à leur échéance normale des obligations légales, réglementaires ou contractuelles dans lesquelles le STIF ou le successeur seront tenus de se substituer à lui à raison du transfert ou de la reprise du service ;
- les charges à payer, relatives à tout contrat annuel qui sera cédé au STIF ou au successeur au prorata du temps du dernier contrat d'exploitation ;
- une somme correspondant aux droits acquis par les salariés transférés en vertu de l'Article L 1224-1 du code du travail et non échus à la date du transfert du service public confié, lorsqu'il résulte de ce transfert que le STIF ou le successeur seront tenus de l'intégralité de ces droits à leur échéance ;
- les provisions passées, entre autres, pour départ à la retraite ;
- et toute autre charge liée à l'exploitation du service confié incombant à l'Entreprise.

Si cet état fait apparaître un solde en faveur de l'Entreprise, alors le successeur verse ce solde à l'Entreprise, dès le début de son exploitation.

Si cet état fait apparaître un solde en faveur du successeur, alors le l'Entreprise verse ce solde au successeur, dès la fin de son exploitation.

Cet état devra impérativement être validé par l'expert comptable de l'Entreprise, ainsi que par le STIF. Un protocole transactionnel peut valider l'accord financier.

A la fin du contrat, si le programme prévisionnel d'investissement n'a pas été réalisé en totalité (en volume et/ou en valeur), alors l'entreprise verse au STIF l'écart entre le montant réel d'investissement et le montant prévisionnel.

Les sommes dues en application des dispositions du présent Article sont versées en capital dans les 3 mois suivant le terme de du présent contrat et à défaut, portent intérêt au taux applicable en matière d'intérêts moratoires des marchés publics.

CHAPITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 83 - Révision et sauvegarde.

Les Parties procèdent d'un commun accord au réexamen des conditions financières, à la demande motivée de l'une d'entre elles, en cas de survenance d'événements ou de modifications législatives ou réglementaires majeures et non prévisible avec suffisamment de certitude quant à leur occurrence à la date du contrat, tendant à bouleverser substantiellement l'équilibre économique et financier du contrat.

Pour apprécier l'impact de ces événements, les parties s'appuient sur toutes données économiques et financières utiles et disponibles. La révision du contrat peut notamment intervenir dans les cas suivants :

- si une vérification de toute nature réalisée par le STIF montre que le STIF supporte des charges indues ou bien qu'une contribution versée par le STIF est excessive notamment du fait d'un changement de méthode comptable, les parties conviennent d'examiner ensemble les modalités d'ajustement des contributions du STIF ;
- en cas de modifications législatives et réglementaires en matière sociale, fiscale, para fiscale et d'imposition de toute nature (évolution de taux fiscaux, création ou suppression d'impôts, taxes et redevances ou changements de règles déterminant l'assiette, les taux ou les modalités de calcul des impôts, taxes et redevances) venant affecter les impôts et/ou taxes et/ou charges autres que ceux couverts par la contribution versée par le STIF ;
- Plus particulièrement, en cas de remise en cause, quelle qu'en soit l'origine, de l'abattement supplémentaire de 20 % pour frais professionnels dont bénéficie le personnel de conduite de l'Entreprise à la date d'entrée en vigueur du présent contrat.
- En cas de cession de l'entreprise ou de modification de la structure de détention du capital de l'entreprise titulaire du contrat.

Les Parties procèdent à l'amiable au réexamen des conditions financières sur l'initiative de l'une d'elles et sur la base des éléments justificatifs fournis par celle-ci.

En cas de fusion de l'entreprise ou de sa maison mère avec une société tierce, les parties se rencontreront pour impacter dans le contrat les économies en résultant.

Article 84 - Recours à la procédure d'avenant.

Article 84-1 - Cas général.

Le présent contrat et ses annexes autres que celles listées à l'Article 84-2 - ne peuvent être modifiées que par voie d'avenant écrit et signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque parties.

Article 84-2 - Cas particulier.

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre le STIF et l'Entreprise, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant au présent contrat sont :

- Annexe A.2: Règlement d'exploitation
- Annexe A.3: Service de référence
- Annexe A.4: Autres Conventions
- Annexe A.5: Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation

- Annexe A.6 Tableau de bord 2-Suivi de l'offre de référence
- Annexe B.1: Système de qualité de service et indicateurs et tableaux de bord
- Annexe B.2: Synthèse des bonus malus par indicateurs
- Annexe B.3: Protocole sur les échanges de données entre l'entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique
- Annexe B.6: Tableau de bord-Suivi du remboursement voyageur
- Annexe B.7: Formulaire des réclamations PMR
- Annexe B.9 Application de la norme SIRI en Ile-de-France
- Annexe C.6: Réseau de dépositaires ; ;
- Annexe C.7: Réseau d'Agences
- Annexe D.1: Etat du parc de véhicules
- Annexe D.2: Plan d'investissement
- Annexe D.3: Etat des lieux et inventaire
-
- Annexe E.2: Evaluation du trafic par les comptages
- Annexe E.4: Modèle de facture de régularisation annuelle
- Annexe F.1: Marques
- Annexe F.2: Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier)

Ces modifications sont notifiées par courrier simple à l'Entreprise.

Dans ces cas, si la modification apportée a une conséquence économique, les Parties conviennent de se rapprocher pour en mesurer les effets et, éventuellement, en tenir compte par voie d'avenant.

Article 85 - Procédure de conciliation.

En cas de litige né de l'interprétation ou de l'exécution de la présente Convention, les parties pourront mettre en œuvre, sans que ce soit un préalable obligatoire à toute contestation juridictionnelle, une procédure de conciliation selon les modalités suivantes :

- La mise en œuvre de la procédure est décidée par l'une ou l'autre partie
- Chaque partie désigne un expert dans les 10 jours qui suivent,
- Les experts remettent leurs conclusions aux parties sous 10 jours,

La consultation des experts constitue un avis qui ne s'impose pas aux parties.

Article 86 - Redressement, liquidation judiciaire et contrôle fiscal.

L'Entreprise porte sans délai à la connaissance du STIF l'ouverture d'une procédure de redressement ou de liquidation judiciaire à son encontre, ainsi que le résultat même provisoire de tout contrôle fiscal.

Article 87 - Jugement des contestations.

Sous réserve des stipulations de l'Article 85 -, les contestations qui s'élèvent entre le STIF et l'Entreprise au sujet de l'interprétation et de l'exécution du présent contrat, sont soumises au Tribunal Administratif de Paris.

Article 88 - Election de domicile.

Pour l'application des dispositions du présent contrat, les parties font élection de domicile :

- le STIF, en son siège administratif, 41 rue de Châteaudun 75009 Paris ;
- l'Entreprise, en son siège social.

Les notifications ou mises en demeure faites entre les parties au titre des dispositions du présent contrat sont valablement effectuées par lettre recommandée avec avis de réception, adressée à leur domicile respectif dans le ressort de l'exploitation.

Article 89 - Non validité partielle.

Si une ou plusieurs dispositions du présent contrat se révélaient nulles ou étaient tenues pour non valides ou déclarées telles en application d'une loi, d'un règlement ou d'une décision définitive d'une juridiction compétente, les autres dispositions gardent toutes leurs force et leur portée sauf si la ou les dispositions invalides présentaient un caractère substantiel et que leur disposition remettait en cause l'équilibre contractuel.

Les parties feront leurs meilleurs efforts pour substituer à la disposition invalidée une disposition aussi valide que possible ayant un effet équivalent.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

Les entreprises CEAT et SETRA.

TABLE DES ANNEXES

A. OFFRE	100
Annexe A.1 Liste des lignes exploitées dans le cadre de la présente convention ;	100
Annexe A.2 Cahier des charges Régional et Règlement d'exploitation ...	101
Annexe A.3 Service de référence	102
Annexe A.4 Autres Conventions	103
Annexe A.5 Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation.....	104
Annexe A.6 Tableau de bord 2-Suivi de l'offre de référence	105
B. QUALITE DE SERVICE.....	106
Annexe B.1 Système de qualité de service et indicateurs et tableaux de bord	106
Annexe B.2 Synthèse des bonus malus par indicateurs	107
Annexe B.3 Protocole sur les échanges de données entre l'entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique	108
Annexe B.4 Plan d'information voyageurs pour la continuité du service	109
Annexe B.5 Modalités de remboursement des voyageurs en cas de grève	110
Annexe B.6 Tableau de bord-Suivi du remboursement voyageur.....	111
Annexe B.7 Formulaire des réclamations PMR.....	112
Annexe B.8 Information voyageurs	113
Annexe B.9 Application de la norme SIRI en Ile-de-France	114
Annexe B.10 Procédure d'alerte	115
C. TARIFICATION.....	116
Annexe C.1 Données de validation et indicateurs de qualité associés ...	116
Annexe C.2 Conventions spécifiques	117
Annexe C.3 Charte du système télébillettique NAVIGO	118
Annexe C.4 Procédures de gestion du Ticket t+ ;	119
Annexe C.5 Carte scolaire.....	120
Annexe C.6 Réseau de dépositaires ;	121
Annexe C.7 Réseau d'Agences	121
Annexe C.8 Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires	121
Annexe C.9 Equipements de vente NAVIGO.....	121
D. BIENS ET INVESTISSEMENTS.....	122

Annexe D.1	Etat du parc de véhicules.....	122
Annexe D.2	Plan d'investissement.....	123
Annexe D.3	Etat des lieux et inventaire.....	124
Annexe D.4	Modèle contractuel de « dossier technique » à faire valider avant tout achat de véhicule	124
Annexe D.5	Âge du parc	124
E.	REGIME FINANCIER	125
Annexe E.1	Compte financier prévisionnel du contrat (annexe confidentielle) 125	
Annexe E.2	Evaluation du trafic par les comptages	126
Annexe E.3	Objectifs de recettes voyageurs.....	127
Annexe E.4	Modèle de facture de régularisation annuelle	128
F.	AUTRES ANNEXES	129
Annexe F.1	Marques	129
Annexe F.2	Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier)130	
Annexe F.3	Garantie bancaire / Engagement de la Société Mère.....	131
Annexe F.4	Spécificités du réseau	131
Annexe F.5	Schéma Directeur d'Accessibilité - Lignes retenues et échancier proposé	131
Annexe F.6	Charte d'habillement	131
Annexe F.7	Prescriptions relatives à l'équipement des véhicules	131

PROJET DE CONVENTION PARTENARIALE (STIF / COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION DU HAUT-VAL-DE-MARNE / ENTREPRISE(S)) DANS LE
CADRE DE LA CONCLUSION DES
CONTRATS DE TYPE II

La présente convention est établie entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39 Bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du [...].

Ci-après dénommé le « STIF »,

D'une première part,

ET

La Communauté d'agglomération du Haut-Val-de-Marne (CAHVM), dont le siège social est fixé 19, avenue de la Sablière, 94370 Sucy-en-Brie, représentée par son Président René DESSERT autorisé à signer la présente par délibération en date du [...].

Ci-après dénommée « CAHVM »,

D'une seconde part,

ET

La société CEA Transports, SAS au capital de 762.250,00 Euros, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés d'EVRY, sous le numéro 335 041 745, dont le siège est situé 1, avenue de la Résistante – Zac de la Croix Blanche à Sainte Geneviève des Bois (91700), représentée par son Président Monsieur Pascal BOUVROT, agissant en qualité de mandataire du groupement momentané d'entreprises (GME) formé avec la société SETRA.

La société SETRA – Société d'Exploitation de Transports et de Réparations Automobiles -, SAS au capital de 503 880 Euros, inscrite registre du Commerce et des Sociétés de Melun, sous le numéro 552 005 456, dont le siège est situé Chemin Départemental n° 50 – Villemeneux à Brie Comte Robert (77170), représentée par Monsieur Juan LOPEZ, dûment habilité.

Ci-après dénommée « les entreprises »,

D'une troisième part,

Le STIF, la CAHVM et les entreprises étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

TITRE I - Convention partenariale

CHAPITRE I - Sommaire

I - Convention partenariale	2
I - Sommaire	2
II - Préambule	3
1 - Objet de la convention.	6
2 - Durée.	6
3 - Réseau / lignes entrant dans le champ d'application de la convention – offre de référence .	6
4 - Le comité de suivi.	7
5 - Modifications du service de référence et programmation de l'offre	8
6 - Mise à disposition de biens par la CAHVM.....	11
7 - Association de la CAHVM au fonctionnement du réseau	13
CAHVM s'engage à mettre à jour l'information destinée aux voyageurs aux points d'arrêt.....	17
8 - Communication	20
CAHVM apporte toute information sur la vie du réseau dans les bulletins et autres supports de communication dont elle assure la diffusion.	22
_ s'engage à contrôler et assurer le maintien opérationnel du système d'information dynamique, lorsque ce dernier sera mis en place.....	22
9 - Recours à la procédure d'avenant.....	22
10 - Engagements financiers des Parties.....	23
11 - Résiliation à l'initiative de la CAHVM	24
12 - Autres conventions.....	24
13 - Règlement des litiges	24
II - Annexes	27

CHAPITRE II - Préambule

Les entreprises privées de transport d'Ile de France exploitent plus de 1 000 lignes régulières qui font l'objet d'une inscription au plan de transport régional ; ces lignes ont des vocations diverses :

Dans ce cadre, ces lignes ont des vocations diverses :

- Certaines, complémentaires au réseau ferré, structurantes à l'échelle régionale, ont un caractère express avec un niveau de service normalisé et défini par le STIF ;
- Certaines sont intégrées dans un réseau clairement identifiable, sur un bassin de transport, avec une identité visuelle particulière ;
- Certaines ne peuvent pas être intégrées à un réseau, mais ont également des fonctions de dessertes vers les gares et/ou les établissements scolaires et/ou les zones d'activité avec une participation d'une ou plusieurs Communautés ;
- Certaines ne peuvent pas être intégrées à un réseau, mais ont également des fonctions de dessertes vers les gares et/ou les établissements scolaires et/ou les zones d'activité sans cependant faire l'objet d'une intervention financière locale.

L'Article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, fixe le cadre de référence entre le STIF et les entreprises privées de transport d'Ile-de-France.

Il prévoit que « des conventions pluriannuelles passées entre le STIF et les transporteurs autres que la RATP et la SNCF précisent la consistance et la qualité du service attendu des transporteurs ainsi que les conditions d'exploitation de leurs lignes ou de leurs réseaux. Elles fixent, en outre les contributions apportées par le STIF compte tenu des engagements tarifaires qui leur sont applicables ainsi que de la réalisation des objectifs de qualité du service assignés».

Ce cadre contractuel avec les entreprises privées doit par ailleurs respecter les dispositions du décret du 14 novembre 1949 selon lequel les entreprises privées, comme les entreprises publiques, disposent d'autorisations unilatérales par ligne qui leur sont attribuées par le STIF.

Par délibération du 13 décembre 2006, le Conseil du STIF a défini une nouvelle architecture contractuelle qui vise notamment à renforcer son rôle d'autorité organisatrice en matière de définition de l'offre, du niveau de service, ainsi qu'en matière de performance des entreprises de transport et de transparence financière.

Cette architecture contractuelle en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2007 est encadrée par les dispositions d'un cahier des charges régional répondant aux caractéristiques suivantes :

- L'engagement d'une contractualisation sur une durée totale de 10 ans (du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2016) ;
- L'enchaînement, sur cette période, de deux contrats avec la même entreprise (sans mise en concurrence) :
 - un 1^{er} contrat – dit « contrat de type 1 » – d'une durée de 4 ans maximum, conclu avec chaque entreprise pour l'ensemble des lignes qu'elle exploite et constituant un contrat de transition, d'une part, en ce qu'il s'inscrit

dans le prolongement des dispositions contractuelles de la précédente convention et, d'autre part, en ce qu'il comporte des avancées significatives vers un véritable contrat de service public, car il permet en particulier de renforcer les engagements en matière d'offre réalisée, de mettre en œuvre un dispositif de suivi de qualité, d'intégrer la dimension communautaire, de mettre en place un reporting annuel exigeant sur les moyens nécessaires à l'exploitation, leurs coûts, les investissements et les résultats financiers.

➤ un 2nd contrat – dit « contrat de type 2 » – d'une durée allant jusqu'au 31 décembre 2016, portant sur le périmètre d'un réseau (plusieurs contrats de type II peuvent être passés avec la même entreprise) : ce contrat présente toutes les caractéristiques d'un contrat de délégation de service public dans lequel les engagements de l'entreprise de transport sont individualisés et le calcul des contributions financières fondé sur les coûts de production propres à chaque réseau. Il sera conclu pour une durée minimale de 6 ans.

A l'échéance de la période de 10 ans, les nouveaux contrats de service public seront attribués conformément aux dispositions législatives, réglementaires et européennes applicables à cette date.

- L'association des collectivités territoriales et/ou de leurs établissements publics concernés par les réseaux de transport dans la perspective de la conclusion des contrats de type II.

Dans ce cadre, la CAHVM est un partenaire essentiel qui partage et renforce par son action historique les objectifs définis par le STIF. Elle entend, dans le cadre des compétences reconnues au STIF, continuer à participer activement à l'amélioration et au développement des transports publics sur l'ensemble de son territoire.

En 1965, pour pallier l'absence de lignes RATP sur son territoire, la ville de Sucy-en-Brie a créé son propre réseau de transport urbain et passé une convention avec les autocars Briards, opérateur local ultérieurement absorbé par la société SETRA, pour en assurer l'exploitation.

Entre 1970 et 1974, les villes de Noisieu, Boissy-Saint-Léger et Ormesson-sur-Marne se sont associées avec la ville de Sucy-en-Brie, entraînant notamment l'intégration dans le réseau de lignes exploitées par CEAT.

En 1977 ces quatre communes fondent le Syndicat Intercommunal pour la création et la gestion des transports urbains (SITUS) qui, en 1978, a conclu une convention de type garantie de recette avec le pool de transporteurs SETRA/CEAT.

La ville de la Queue-en-Brie a rejoint le SITUS en 1989.

Aux termes de deux années d'étude de restructuration menée avec la SOFRETU, un nouveau réseau est déployé en avril 1992, comprenant notamment la création d'une nouvelle ligne (6).

Une charte de qualité est signée avec la Région Ile-de-France en novembre 1996, confirmant l'accès à l'aide à l'investissement pour les véhicules.

En 2001, la création de la Communauté d'Agglomération du Haut Val de Marne, réunissant les villes membres du SITUS ainsi que les villes de Chennevières sur Marne et du Plessis Trévisé, conduit à la fusion/dissolution du syndicat intercommunal au profit du Service Intercommunal de Transports Urbains (SITUS) de la Communauté d'Agglomération du Haut Val de Marne.

En 2003, la Communauté d'Agglomération du Haut Val de Marne, au titre de l'exercice de sa compétence obligatoire «aménagement de l'espace communautaire » modifie le périmètre du réseau SITUS qui fera l'objet d'une nouvelle convention pour l'exploitation de services de transport public avec les deux entreprises exploitantes SETRA et CEAT regroupant l'exploitation :

- des 11 lignes sous codification réseau STIF n°240 (pool SETRA/CEAT) dont l'exploitation est régie par une convention de type garantie de recettes à l'identique de la précédente convention.
- De la ligne sous codification réseau STIF n°201 (pool SETRA/CEAT) dont l'exploitation était déjà régie dans la convention précédente sous un régime type participation forfaitaire.
- Et l'adjonction de deux lignes sous codification réseau STIF n°010 (CEAT) soumises au régime des risques et périls exploitées par CEA Transports.

Cette convention définissait les modalités relatives à l'exploitation du réseau et à la participation de la CAHVM sous la forme de :

- Participation aux charges afférentes à la conception, à la réalisation et à la mise en oeuvre des actions de promotion et de communication (fiche horaire, plan de réseau) des lignes sous codification 240 & 201, ainsi que le financement des poteaux d'arrêt des bus.
- Participation financière directe : Garantie de recettes et participation forfaitaire au coût d'exploitation.
- En outre, la CAHVM a décidé de déclarer d'intérêt communautaire les voiries communales supportant le trafic des véhicules de transport en commun, ainsi que la gestion des gares routières de bus (maîtrise d'ouvrage de la nouvelle gare routière de Boissy-Saint-Léger, du parking de Sucy-en-Brie et rachat en cours du parking PSR de Boissy-Saint-Léger).

Toutefois, et dans la mesure où, conformément à l'article 1er de l'ordonnance du n° 59-151 du 7 janvier 1959, le STIF est seul chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Ile de France, et à ce titre, seul doté du pouvoir de décision concernant l'offre de transport et le niveau de la qualité de service, il a été décidé de mettre fin à la relation contractuelle entre la CAHVM et les entreprises de transport CEAT et SETRA et d'intégrer l'exploitation du réseau SITUS dans l'architecture contractuelle définie par le conseil d'administration du STIF pour l'ensemble des entreprises privées de transport de voyageurs d'Ile-de-France.

C'est dans ce cadre, qu'il est proposé d'établir entre les parties (STIF, CAHVM et Entreprise de transport) un projet de convention partenariale, en complément du contrat d'exploitation de Type 2 N° 2010/XXX, passé entre l'Entreprise XXX et le STIF.

La présente convention, qui n'a pas pour objet de déléguer tout ou partie des compétences du STIF à la CAHVM, constitue en outre une opportunité de fixer le cadre des relations contractuelles qui pourront être reprises et enrichies dans l'éventualité où, à terme, la CAHVM souhaiterait être désignée Autorité Organisatrice de Proximité.

Enfin, cette convention est étendue à l'entreprise en charge de l'exploitation du réseau afin de lui rendre opposable l'ensemble des dispositions de l'accord conclu entre le STIF et la CAHVM.

Les dispositions de la présente convention peuvent préciser celles du contrat d'exploitation de type 2 et l'emportent sur ces dernières en cas de divergence pour les articles relatifs au comité de suivi, à l'accessibilité et à la communication.

Ceci exposé, il est convenu entre les parties et arrêté ce qui suit :

Article 1 - Objet de la convention.

La présente convention s'inscrit dans le cadre du Cahier des charges régional qui traduit les rôles respectifs :

- du STIF, Autorité organisatrice qui fixe, conformément à l'ordonnance n°59-157 du 7 janvier 1959, les relations à desservir, désigne les exploitants, définit les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services et veille à la cohérence des programmes d'investissement. ;
- des Collectivités territoriales et leurs établissements publics qui souhaitent être associés à la mise en œuvre des contrats d'exploitation ;
- des entreprises exploitant les lignes de transport public de voyageurs inscrites au plan de transport.

Cette convention a pour objet de définir les conditions dans lesquelles la CAHVM accompagne l'exécution du contrat d'exploitation des lignes de transport public du réseau SITUS desservant les communes de :

- Boissy-Saint-Léger
- Chennevières-sur-Marne
- La Queue-en-Brie
- Noiseau
- Ormesson-sur-Marne
- Sucy-en-Brie

définies dans le contrat d'exploitation n° [CT2/XXX] conclu avec l'Entreprise [XXX] ainsi que son évolution ultérieure au travers des avenants qui pourraient y être ajoutés.

Article 2 - Durée.

La présente convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à la dernière des parties, qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Elle est conclue pour la période comprise entre le X/X/2010 et le 31 décembre 2016. Conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, la présente convention ne pourra pas être renouvelée par tacite reconduction.

Article 3 - Réseau / lignes entrant dans le champ d'application de la convention – offre de référence

L'ensemble des lignes composant le périmètre du réseau est défini en Annexe B.1.

Article 4 - Le comité de suivi.

Article 4-1 - Organisation et fonctionnement.

Pour accompagner la vie du réseau, les parties à la présente convention se réunissent au sein d'un comité de suivi.

Ce comité est également celui prévu au contrat d'exploitation de type 2 conclu entre le STIF et l'Entreprise pour le réseau de transport.

Ce comité sera présidé par le STIF et la Communauté en assurera la Vice-présidence.

Instance de concertation, le comité aura notamment pour mission de suivre l'exécution de l'exploitation du réseau tel que défini dans le Contrat de type II du Réseau SITUS et de guider son évolution.

Il examine toutes les questions relatives à la programmation de l'offre ou des investissements et formule des avis sur des modifications potentielles de l'offre. Ces avis seront transmis, si nécessaire, aux assemblées délibérantes chargées de valider les modifications d'offres.

L'ordre du jour du comité de suivi est établi conjointement par le STIF et la CAHVM dans le cadre d'un rendez-vous préparatoire.

Chaque partie à la présente convention peut abonder l'ordre du jour de chaque réunion du comité de suivi sous réserve d'en avertir les autres parties quinze jours avant la session du comité.

L'Entreprise transmet à la CAHVM, préalablement à la réunion du Comité de suivi, les documents détaillés relatifs à l'exécution du service réalisé comportant notamment les éléments à caractères technique et financier qui figurent dans le rapport annuel transmis au STIF.

Au regard des informations confidentielles qui seront transmises, un engagement de confidentialité sera signé entre la CAHVM et l'Entreprise.

Le comité se réunit annuellement dans les locaux de la CAHVM, ainsi qu'à la demande expresse d'une ou des parties, en tant que de besoin justifié par la partie demanderesse. Dans ce cadre, il est souhaitable que la CAHVM ait un interlocuteur de « terrain » identifié au sein du STIF et également au sein de l'Entreprise de Transport, afin d'assurer une liaison plus directement opérationnelle, située à un niveau adapté à une prise de décision rapide, ne nécessitant pas d'en référer nécessairement au niveau des signataires de la présente convention.

Sauf urgence, les parties sont averties trois semaines avant la date de la réunion du comité.

Les réunions donnent systématiquement lieu à l'établissement d'un compte rendu validé par l'ensemble des parties. Ce compte-rendu sera établi par la partie qui aura été à l'initiative de la convocation de réunion.

Article 4-2 - Attributions

Le comité de suivi traite :

- De l'exécution du service réalisé par l'Entreprise et notamment du suivi de la qualité de service, de la lutte contre la fraude, des incidents d'insécurité, des plaintes des usagers... ;

- Des propositions d'évolution de l'offre de service dans les conditions de l'article 5 ci-dessous ;
- Des projets relatifs à la vie du réseau ;
- Et de tout autre sujet à la demande d'une des parties.

Article 5 - Modifications du service de référence et programmation de l'offre

Conformément à l'article 1er de l'ordonnance du n° 59-151 du 7 janvier 1959, le STIF est chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Ile de France, et à ce titre, il définit l'offre de transport et le niveau de la qualité de service. Il est donc doté du pouvoir de décision.

Le STIF veille à l'amélioration continue de l'offre de transport en commun dans le Haut Val-de-Marne, en tenant compte des spécificités de ce territoire.

Néanmoins, chacune des parties à la présente convention peut être à l'initiative d'une modification de l'offre de référence.

Il existe deux types de modifications : les modifications temporaires et les modifications pérennes.

Article 5-1 - Modifications temporaires

Elles recouvrent le cas de travaux dont la durée est inférieure à un an et perturbant de façon significative l'exploitation normale du service : déviation, ou exploitation en mode dégradé.

Les évènements exceptionnels peuvent nécessiter des renforts d'offre ponctuels, afin de pouvoir assurer l'amplitude et la fréquence souhaitées à l'occasion d'une manifestation particulière pour une ou plusieurs lignes.

Par dérogation à la procédure approuvée par le conseil du STIF du 13 décembre 2006, ce type de modification ne requiert pas l'accord préalable du STIF, mais requiert l'accord préalable de la CAHVM dans le cadre de ses missions telles que définies à l'article 7.1.e.

L'Entreprise peut apporter des modifications temporaires à la consistance des services. Dans ce cas, l'information de la CAHVM et de la clientèle doit être effectuée, par l'entreprise, dans les meilleurs délais et au minimum 3 semaines avant la modification, sauf situation imprévisible et/ou urgence.

En aucun cas, l'Entreprise ne peut diminuer l'offre de référence sans en avertir préalablement la CAHVM, dans un délai minimum de 3 semaines.

La CAHVM peut demander à l'Entreprise d'apporter des modifications temporaires à la consistance des services.

La CAHVM informera l'Entreprise, dans les meilleurs délais, des perturbations sur la voirie et des manifestations éventuelles, ceci afin qu'elle prenne les mesures d'exploitation nécessaires.

La communication relative aux modifications temporaires est donc répartie comme suit :

- La CAHVM devra assurer la communication des modifications temporaires aux points d'arrêt ;
- L'Entreprise devra quant à elle en assurer la communication à l'intérieur des véhicules.

En tout état de cause, la CAHVM et l'Entreprise devront se concerter afin de garantir à la clientèle une information homogène tant aux points d'arrêts qu'à l'intérieur des véhicules.

Dans le cas de travaux prévisibles sur voirie, la CAHVM transmettra à l'Entreprise les arrêtés de circulation correspondants au moins 3 jours ouvrés avant le démarrage.

En cas de travaux importants se déroulant sur plusieurs semaines et impliquant une déviation conduisant à supprimer la desserte d'arrêt, la CAHVM informera l'Entreprise au moins 4 semaines avant le démarrage. L'itinéraire de déviation devra être validé par la CAHVM au moins 2 semaines avant le démarrage prévu des travaux.

En tout état de cause, dans le cas d'évènement de force majeure, les parties se concerteront afin de rechercher les moyens les plus adaptés pour faire face à la situation ainsi créée.

Article 5-2 - Modifications temporaires sans incidence financière

En instantané, le cumul de ces modifications temporaires ne peut pas conduire à une réduction annuelle de l'offre de référence, exprimée en kilomètres commerciaux contractuels (KCC) de plus de 2%.

Article 5-3 - Modifications temporaires avec incidence financière

Tout demandeur assure la charge financière du renfort de l'offre de référence (amplitude, fréquence) qu'il sollicite.

Article 5-4 - Modifications pérennes

a) Modifications pérennes sans majoration de la participation du STIF ou de la CAHVM

Par dérogation à la procédure approuvée par le conseil du STIF le 13 décembre 2006, des ajustements peuvent être effectués par l'Entreprise, sans décision préalable du STIF, mais avec accord préalable de la CAHVM dans le cadre de ses missions telles que définies à l'article 7.1.e.

Il s'agit essentiellement de la desserte de nouveaux arrêts, sous réserve de l'accord préalable du gestionnaire de voirie, d'une modification de l'amplitude, d'une modification mineure de fréquences, d'une modification mineure d'itinéraires, par exemple suite à des changements de sens de circulation. L'Entreprise a également la possibilité d'affecter des services d'une sous-ligne à une autre avec l'accord de la CAHVM. Ces ajustements ne doivent pas dégrader le volume d'offre globalement contractualisé.

En instantané, la variation de l'offre de référence induite par ces ajustements ne peut conduire à une réduction de l'offre annuelle de référence, exprimée en kilomètres commerciaux contractuels de plus de 2%.

En particulier, il importera de veiller à la bonne adéquation entre les horaires des lignes et le besoin des établissements d'enseignement, lycées et collèges. A cet effet les responsables d'établissements devront communiquer à la CAHVM leurs demandes d'ajustement d'horaires au minimum un mois avant la fin du cycle scolaire en cours pour une prise en compte à la rentrée scolaire suivante (septembre).

La CAHVM se concertera avec les transporteurs en vue de satisfaire au mieux les besoins exprimés dans la limite des moyens disponibles.

Au 31 décembre, le volume des kilomètres commerciaux contractuels (KCC) ne peut être dégradé par rapport au 31 décembre de l'année précédente, toutes choses restant égales par ailleurs.

L'Entreprise propose à l'accord du STIF, avant le 15 janvier de chaque année, les réajustements qui ont été effectués, pour chaque ligne modifiée, afin de remettre à jour le service de référence.

Toutefois, ces ajustements font l'objet dans tous les cas d'un accord du STIF préalable à leur mise en œuvre, dès qu'elles ont une répercussion sur une ligne exploitée par un autre opérateur, ou par l'Entreprise, mais dans le cadre d'un autre contrat avec le STIF.

Dans le cas de difficultés particulières survenues après la mise en place d'une adaptation, ou lors de l'examen annuel par le STIF de l'ensemble des modifications, le STIF peut demander à l'Entreprise la remise en place du service tel qu'il était exploité.

b) Modifications pérennes avec incidence financière

Conformément à la procédure d'instruction adoptée par la délibération du STIF du 13 décembre 2006, la CAHVM est consultée lors de l'instruction par le STIF des dossiers techniques de l'Entreprise.

Les propositions de modifications pérennes avec incidence financière sont présentées en comité de suivi, conformément aux dispositions prévues à l'article 4 ci-dessus. Il peut s'agir d'une augmentation ou le cas échéant d'une réduction de l'offre de référence.

Elles concernent notamment des renforts liés à la desserte de nouveaux quartiers, zones d'activité, établissements scolaires, ainsi que tout pôle générateur de trafic. Elles recouvrent des renforts d'amplitude, de fréquences en heures de pointe et en heures creuses. Elles peuvent s'inscrire dans le cadre d'une restructuration des services permettant de mieux prendre en compte les attentes des usagers. S'agissant de nouveaux itinéraires, elles peuvent constituer un meilleur maillage des liaisons existantes du réseau.

La prise en charge par le STIF de ces modifications dans le cadre d'un cofinancement tient compte de différents critères dans le cadre de sa politique régionale garante de l'équité territoriale.

A cet égard, et sans caractère d'exhaustivité, on peut en citer plusieurs afin d'illustrer la façon dont les propositions sont examinées par le STIF afin de déterminer son niveau d'engagement financier :

- l'intégration de la proposition de modification dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique régionale décidée par son conseil. On peut citer à cet égard, les renforts relatifs aux désenclavements des quartiers en politique de la ville ;
- le taux de charge de la ligne concernée, requérant un renfort de moyens et/ou de fréquences de façon à assurer l'exploitation dans des conditions adéquates de régularité et de sécurité ;
- le niveau de renforts déjà mis en œuvre sur le secteur ;

- les niveaux de service et de fréquentation préexistants ;
- l'efficacité de l'Entreprise en particulier du niveau de la qualité de service assuré ;
- l'efficacité du réseau mesurée par différents indicateurs relatifs à l'évolution de la vitesse commerciale, de la fréquentation, du taux de réalisation du service ;

Qu'il finance ou non les moyens complémentaires d'exploitation nécessaires pour une modification de l'offre, le STIF, en application du contrat de type 2, finance (via les reconstitutions de trafic) l'usage supplémentaire induit.

Les critères d'appréciation de la CAHVM pour un cofinancement des modifications du service de référence pourront prendre en compte les spécificités liées au territoire de la CAHVM telles que :

- La satisfaction de nouveaux besoins dûment identifiés (quartiers non desservis, surcharge pérenne de lignes existantes...) ;
- L'efficacité de la modification (rapport entre kilométrages, nombre de courses, moyens humains et besoins satisfaits...) etc.

Article 6 - Mise à disposition de biens par la CAHVM

La CAHVM conserve la propriété et la gestion des installations fixes nécessaires à l'exploitation des services et dont la liste et la localisation figurent en Annexe B.6 à la présente convention.

Il s'agit notamment, à titre non exhaustif, des poteaux d'arrêt – poteaux provisoires – glaces – fonds de poteaux, gares routières, panneaux d'affichage des lignes SITUS implantés dans les gares RATP.....

Les abribus sont la propriété des villes qui en assurent la gestion sauf pour ceux installés dans les gares routières.

A la date de la signature de la présente convention, la CAHVM ne met donc aucun bien à disposition de l'Entreprise.

Elle pourra néanmoins le faire en cours de contrat en recourant à la procédure d'avenant et en se fondant notamment sur les modalités suivantes :

Article 6-1 - Modalités générales de mise à disposition

L'Entreprise utilise l'ensemble des biens, meubles et immeubles et équipements d'exploitation mis à disposition par la CAHVM.

La CAHVM affecte gratuitement à l'exploitation du service les biens visés à l'Annexe B.6 Bis.

Un inventaire des ouvrages et biens d'exploitation désignés au premier alinéa du présent article est établi contradictoirement au plus tard à la date de la notification de la convention à compter de la date d'effet de la présente convention.

Cet inventaire est mis à jour par la CAHVM au fur et à mesure de la mise à disposition de biens nouveaux et actualisé au 1^{er} janvier de chaque exercice.

L'Entreprise est consultée par la Collectivité sur le programme des travaux à exécuter. Elle doit prendre toute disposition pour permettre la bonne exécution des études et des travaux, et de toute autre intervention nécessaire.

Les travaux ainsi entrepris le sont aux frais et risques de la Collectivité et sous son entière responsabilité. Ils sont exécutés dans les règles de l'art et dans le respect de toutes les réglementations en vigueur, de telle sorte que l'Entreprise ne puisse voir sa responsabilité mise en cause à leur égard.

L'Entreprise utilise les biens et équipements d'exploitation décrits à l'alinéa 1 dans l'état où ils se trouvent et qu'ils déclarent bien connaître, sans aucun recours contre la Collectivité pour quel que motif que ce soit. L'Entreprise reconnaît ne pas pouvoir exiger de travaux ou de réparations autres que ceux expressément mis à la charge de la Collectivité par la présente convention.

Article 6-2 - Entretien des biens meubles et immeubles mis à la disposition par la CAHVM

L'Entreprise s'engage à assurer, eu égard à leur âge, leur état à la date d'effet de la présente convention et à leur destination, le bon entretien, incombant généralement à un locataire, des biens meubles, immeubles mis à sa disposition par la CAHVM, propriétaire.

L'Entreprise tient un journal de bord, par type d'équipement, des opérations d'entretien et de réparations réalisées. Ce document régulièrement mis à jour par les transporteurs est tenu à la disposition de la CAHVM.

Les travaux d'entretien et de réparations courantes comprennent :

- d'une part, toutes les opérations permettant d'assurer le maintien en état de fonctionnement des biens mobiliers et immobiliers jusqu'au moment où leur vétusté et leur défaillance rendent nécessaire des travaux de renouvellement, étant précisé que les grosses réparations au sens de l'article 606 du Code civil incombent à la CAHVM pour les biens dont elle est propriétaire ;
- d'autre part les opérations de nettoyage des immeubles permettant de garantir l'hygiène et la propriété des installations et des abords de ces dernières.

En tout état de cause, la CAHVM devra obligatoirement être associée à toutes les réunions relatives aux travaux courants.

L'Entreprise assure, en plus de ses obligations de maintenance :

- un maintien des matériels en conditions « standard » d'usage, de destination ou d'exploitation ;
- une gestion des stocks des pièces et composants qu'il pourrait constituer.

Article 6-3 - Retour des biens

Lorsque la convention expire par survenance du terme prévu, les biens propriété de la CAHVM et affectés à l'exploitation sont restitués à cette dernière en bon état d'entretien et de fonctionnement compte tenu de leur âge, de leur destination et de leur usage. La remise des biens fera l'objet d'un état des lieux contradictoire entre la CAHVM et les transporteurs. Un procès verbal contradictoire sera établi à cette occasion.

En cas de résiliation anticipée de la présente convention dans les conditions prévues à l'article 11 ci-dessous, la CAHVM et l'Entreprise concluent préalablement une convention de mise à disposition pour les biens nécessaire l'exploitation du service.

La mise à disposition des biens nécessaires à l'exploitation du service se fera à titre gracieux et pendant un délai expirant au terme initialement prévu de la convention.

Article 7 - Association de la CAHVM au fonctionnement du réseau

Pour garantir un suivi efficace du réseau, l'Entreprise transmet, chaque année, à la CAHVM les documents remis au STIF dans le cadre de son rapport annuel.

Cependant, afin de garantir une qualité de fonctionnement du réseau, la CAHVM continuera d'assurer certaines missions qu'elle effectuait avant la mise en œuvre de cette convention et dont la liste figure au § 7-2 de la présente convention.

Article 7-1 - Suivi du réseau

a) Suivi de la qualité de service

La CAHVM peut contrôler à tout moment la réalisation par l'Entreprise des missions qui lui sont confiées en vertu de la présente Convention. Ainsi, la CAHVM peut, à tout moment et à ses frais, faire effectuer par des agents ou experts dûment mandatés des contrôles, qu'elle juge utiles en vue de s'assurer de la bonne exécution des services.

La CAHVM alertera le STIF en cas de manquements répétés ou de dégradation de la qualité de service. Réciproquement, le STIF avertira la CAHVM des résultats d'enquêtes ou de contrôles qu'il effectuera ou fera effectuer sur le réseau, objet de la présente convention.

Ce suivi est réalisé selon le système de qualité de service du STIF dans le cadre du contrat d'exploitation de type 2.

b) Suivi de l'usage

L'Entreprise transmet chaque année à la CAHVM les éléments relatifs à l'usage du réseau :

- Etat des lieux annuel et évolution de l'usage global du réseau (à partir de la prise d'effet du contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et l'Entreprise) ;
- Usage par ligne ;
- . Ratios permettant de mesurer l'efficacité des lignes : bilan d'usage, mesure des unités d'œuvre...

L'Entreprise devra alerter sans délai la CAHVM sur les problèmes de charge de trafic, avant que ces problèmes ne deviennent graves.

La CAHVM et l'Entreprise alerteront alors le comité de suivi sur l'ampleur des problèmes de charges de trafic rencontrés.

A cet effet un « interlocuteur privilégié » de la CAHVM sera désigné par l'Entreprise.

c) Suivi de l'offre

L'Entreprise transmet chaque année à la CAHVM les éléments relatifs à l'offre du réseau :

- Etat des lieux annuel évolution de l'offre (à partir du début du Contrat d'exploitation de Type 2) ;
- Offre par ligne ;
- Offre non réalisée.

L'Entreprise alerte la CAHVM sur les points noirs de circulation et leurs conséquences ainsi que sur les besoins d'évolution de l'offre.

d) Suivi des investissements de l'entreprise

L'Entreprise transmet à la CAHVM en même temps qu'elle communique au STIF, les éléments relatifs aux investissements, dans le cadre du contrat d'exploitation, notamment :

- Etat du parc de véhicules ;
- Programme d'investissement;
- Etat des lieux et inventaire.
- Le bilan annuel de l'accessibilité

Lors des renouvellements de véhicules, la CAHVM sera consultée en Comité de suivi sur le choix du matériel. Cependant, l'avis de la CAHVM ne sera pris en compte que dans la mesure où cela ne modifie pas le plan de renouvellement des véhicules du contrat d'exploitation de type 2.

Pour toutes les demandes complémentaires ayant un impact financier, un avenant à la présente convention devra nécessairement être conclu entre les parties.

e) Rôle dans l'instruction des modifications d'offres

Le STIF confie expressément à la CAHVM le soin d'instruire et de décider des modifications temporaires (Article 5.1) et des modifications pérennes sans majoration financière (Article 5.2.1).

Article 7-2 - Relations avec les voyageurs

a) Traitement des réclamations

La CAHVM traite en collaboration avec l'Entreprise les appels et les plaintes reçus directement par les services communautaires par téléphone, courrier, courriel et tient un registre des réclamations.

Elle s'engage à instruire les demandes et à les transmettre à l'Entreprise dans un délai de deux jours ouvrés. L'Entreprise devra alors fournir les éléments de réponse à la CAHVM au plus tard dans un délai de trois jours ouvrés.

A compter de la réception des éléments de réponse fournis par l'Entreprise, la CAHVM dispose d'un délai de deux semaines pour répondre aux réclamations émises par courrier et d'un délai de 5 jours ouvrés pour répondre aux réclamations reçues par courriel.

Les réponses sont effectuées par courrier et/ou courriel

Les réclamations arrivant directement à l'Entreprise devront être répercutées, pour information et pour tenue du registre des réclamations, à la CAHVM..

L'Entreprise devra alors instruire les demandes et y répondre dans un délai de deux semaines pour les réclamations émises par courrier et dans un délai de cinq jours ouvrés pour les réclamations reçues par courriel.

En outre, l'Entreprise transmettra à la CAHVM une synthèse récapitulative trimestrielle, ainsi qu'une synthèse annuelle plus élaborée et claire.

Cette synthèse annuelle des réclamations par lignes et par thèmes, puis par degré de pertinence (fondée/infondée, amenant un traitement, une réflexion ou juste lettre d'AR ou d'excuse...) permettra de mettre en évidence les dysfonctionnements et de proposer des pistes d'actions.

b) Comité Local des Transports

Un comité local des transports, prenant la suite du comité instauré par la Région Île-de-France, est institué.

Il vise à développer les échanges d'informations et la communication entre le STIF, la CAHVM, l'Entreprise, et les usagers. Il s'agit de présenter les informations sur la vie du réseau aux acteurs représentatifs de la vie locale, selon la volonté de concertation du STIF et de la CAHVM.

Ce comité est réuni chaque année. Sous réserve de l'accord de l'ensemble des parties, il peut comprendre outre les représentants du STIF, de la CAHVM et de l'Entreprise, d'autres représentants de Communautés, d'associations d'usagers et de professionnels des transports, de conseils de quartiers, de conseils des jeunes, d'association de parents d'élèves ou de seniors...

La composition du Comité local des transports est arrêtée conjointement par le STIF et la CAHVM et présentée préalablement à l'Entreprise. L'ordre du jour des thèmes présentés est défini entre le STIF et la CAHVM.

L'Entreprise sera invitée à y présenter un rapport synthétique du fonctionnement annuel du réseau.

c) Plan de transport adapté et information en cas de perturbations

Dans le cadre de la loi n°2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, le STIF doit définir avec l'Entreprise les dessertes prioritaires en cas de perturbation (Plan de Transport Adapté).

La loi prévoit aussi que l'Entreprise de transport doit fournir une information fiable aux usagers au plus tard 24 heures avant le début de la perturbation (Plan d'Information des usagers).

Les modalités d'application des plans de transport adapté et d'information des usagers sont définies à l'article 29 du contrat d'exploitation type 2, à savoir : « L'Entreprise s'engage à assurer 50% de l'offre de référence d'un jour normal sur l'ensemble de ces lignes. Selon le niveau de conflictualité, l'Entreprise met en place un plan de transport adapté, dont le niveau de service est de 50% de l'offre de référence pour l'ensemble de ces lignes.

Le plan de transport adapté détermine l'amplitude et la fréquence des dessertes (...) En cas de grève entraînant des perturbations de plus d'une journée, l'Entreprise s'engage à proposer aux voyageurs des moyens de substitution, dans la mesure de la disponibilité de ces derniers ».

Les conditions de mise en œuvre de l'article 29 du contrat d'exploitation de type 2 susvisé figurent en Annexe B.3 de la présente convention.

L'Entreprise veille à transmettre dans les mêmes délais au STIF et à la CAHVM le plan de transport adapté et les documents prévus au plan d'information des usagers.

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

Article 7-3 - Maîtrise d'ouvrage

a) Fluidité du réseau

La CAHVM s'engage, chaque fois que cela est possible et sous réserve de l'avis favorable des communes concernées, à améliorer les conditions de circulation des bus sur les voies dont elle est gestionnaire et à en informer le STIF et l'Entreprise si ces améliorations peuvent présenter un avantage significatif pour les conditions d'exploitation de la (ou des) ligne(s) concernée(s).

b) Gestion des feux

La gestion des feux tricolores sera à définir avec le gestionnaire de la voirie départementale chaque fois que l'itinéraire du réseau bus emprunte des Voies départementales et/ou croise des Voies départementales dont les feux sont gérés par un système coordonné (PARCIVAL) et ce, en liaison avec les communes concernées.

c) Programmation d'aménagements de voirie

La CAHVM s'engage, à proposer aux maires des communes concernées, seuls détenteurs des pouvoirs de police, toute mesure permettant de favoriser l'harmonisation des politiques de circulation et de stationnement sur son territoire pour maintenir et améliorer la vitesse commerciale des autobus et assurer la sécurité des usagers de la voirie.

Elle propose, après avis favorable des communes concernées, tous travaux d'aménagements routiers permettant d'améliorer la fluidité de la circulation des autobus sur le réseau.

A titre d'exemple, les problématiques suivantes pourront être étudiées :

- l'impact du stationnement alterné,
- les voies bus, les passages en sites propres,
- les priorités aux feux,

- ...

A ce titre l'Entreprise, considérée comme partenaire de la CAHVM, pourra également formuler des propositions d'aménagements visant à l'amélioration de la fluidité de la circulation des bus, tout en prenant en compte la sécurité des autres usagers de la voirie.

Les gains de productivité résultant d'une amélioration des conditions de circulation des véhicules de l'entreprise peuvent :

- entraîner un ajustement de la participation des parties,
- être réinjectés dans l'offre
- permettre une accélération de la réalisation du Plan d'investissement.

d) Aménagements d'arrêts

La CAHVM pourra étudier, avec les représentants des villes concernés, l'installation de points d'arrêts supplémentaires sur proposition de l'Entreprise :

- l'Entreprise est associée à la définition de l'emplacement des arrêts et abribus ;
- les abribus disposent d'un support d'information (cadres) et d'une alimentation électrique, notamment aux fins d'en assurer l'éclairage ;
- les abribus doivent pouvoir supporter des éléments d'information dynamique ou statique.

La CAHVM s'engage à mettre à jour l'information destinée aux voyageurs aux points d'arrêt.

En cas de dégradation des poteaux ou de l'information, pour quelque motif que ce soit, la CAHVM procède à une remise en état dans un délai maximum de deux semaines après constatation de la dégradation par le personnel de la CAHVM ou de l'Entreprise.

e) Etudes / Rôle d'expertise locale

Compte tenu de sa connaissance du fonctionnement et des besoins en matière de déplacements sur son territoire, la CAHVM pourra prendre en charge, avec l'aide financière du STIF, la réalisation d'études d'adaptation de l'offre en matière de transports bus à l'échelon local.

Ces études permettent d'alimenter les réflexions du STIF sur la vie du réseau et sur la définition de ses relations avec son exploitant et de servir de support aux discussions entre le STIF et la CAHVM sur les évolutions d'offres ou créations d'offres nouvelles.

Le STIF s'engage parallèlement à transmettre à la CAHVM toute information sur le réseau permettant à la CAHVM d'exercer sa mission d'expertise locale, et notamment, les rapports de comptages ainsi que les bases de données relatives à l'offre globale sur le territoire de l'est du Val-de-Marne.

f) Autres coordinations

L'Entreprise peut être amenée à participer aux Conseils locaux ou intercommunaux de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPD), aux Contrats urbains de cohésion sociale (CUCS), ainsi qu'aux actions de prévention de l'insécurité conduites par la CAHVM ou à l'initiative des villes membres de la CAHVM.

D'une manière générale, l'Entreprise s'assurera d'une bonne coordination avec les services des polices municipale, nationale, ferroviaire, et d'autres entreprises de transport public.

g) SDA : études de mise en œuvre, travaux

Lignes retenues au SDA

Les lignes retenues au titre du schéma directeur d'accessibilité (SDA) font partie d'une réflexion engagée entre le STIF, le Département et la CAHVM.

Dans le secteur géographique concerné par la CAHVM (est du Val-de-Marne).
Le pilotage de ces mises en accessibilités est effectué par le Département sur la base du Schéma Directeur d'Accessibilité Départemental.

Les lignes retenues au titre du SDA ainsi que l'échéancier (voir annexe C4) devront faire l'objet d'une mise en accessibilité au plus tard au 10 février 2015.

En tout état de cause, l'échéancier proposé constitue un objectif fort pour la CAHVM, celle-ci ayant fait de la mise en accessibilité une priorité de ses actions.

Par ailleurs, la déclaration de mise en accessibilité reste conditionnée aux critères listés ci-après :

- Pour les lignes urbaines : la ligne peut être déclarée accessible si au moins 70 % des arrêts desservis permettent d'avoir une accessibilité qui a été confirmée par les services de la voirie des Collectivités locales compétentes ou d'associations représentatives d'UFR ou de commissions locales d'accessibilité.
- Pour les lignes interurbaines : la ligne peut être déclarée accessible dès lors que les points d'arrêts rendus accessibles concentrent au minimum 50 % du trafic en entrée et descente

Dans les deux cas, la présence sur ces lignes d'un parc de véhicules accessibles à 100 % constitue une condition nécessaire.

Il incombe à l'Entreprise d'enclencher la démarche de la déclaration de mise en accessibilité dès lors que toutes les conditions sont réunies (pourcentage suffisant de nombre de points d'arrêts rendus accessibles par la CAHVM et parc de véhicules circulant sur cette ligne totalement accessible).

Création et mise à jour de la base accessibilité des points d'arrêts

Le service INFOMOBI se doit de fournir des indications parfaitement fiables aux personnes handicapées souhaitant effectuer un déplacement sur le réseau de bus en Ile de France. Pour cela, les informations relatives à l'accessibilité des points d'arrêts doivent être des plus rigoureuses et régulièrement mises à jour. Seule l'implication conjointe des collectivités et des entreprises sera à même de garantir la fiabilité des informations fournies. Cet article en précise les modalités.

La Collectivité s'engage à renseigner régulièrement l'état de l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts des lignes de bus situés sur son territoire.

Dans le cas où la Collectivité constitue un groupement de communes, elle s'engage alors à faire son affaire avec ses communes membres de la mise à jour de la base des points d'arrêt.

En début de convention, le STIF fournit à la Collectivité un recensement de l'ensemble des points d'arrêts situés sur son territoire de toutes les lignes inscrites au plan de Transport d'Ile de France, qu'elles soient ou non visées par le contrat d'exploitation de type 2.

Présenté sous la forme d'un tableur normalisé, ce document constitue la « base accessibilité des points d'arrêt » qui sera communiquée aux collectivités dans les deux mois à compter de la prise d'effet de la présente convention.

Pour chacun des points d'arrêts identifiés présents sur les communes concernées, le tableur mentionnera :

- les identifiants STIF et transporteurs garantissant notamment leur traçabilité ;
- les coordonnées géographiques permettant une exploitation par un SIG ;
- l'adresse dès lors qu'elle est connue ;
- le nom de la commune et les lignes qui le desservent.

Dans un premier temps, le STIF fournira sur demande, un jeu de cartographies couvrant le territoire de la Collectivité sur lequel figureront les points d'arrêts sur des fonds permettant leur repérage, orthophotos, réseau routier avec noms de voies ou autres.

A moyen terme et pour faciliter l'ensemble de ce travail, le STIF engage la réalisation d'un accès extranet, accessible aux collectivités, donnant accès notamment à l'ensemble des cartographies des points d'arrêts et aux renseignements associés sur l'accessibilité.

De façon plus précise, il incombe à la Collectivité de:

- Compléter l'identification des points d'arrêts en renseignant les noms de voies, le côté pair ou impair de la voie, optionnellement l'adresse complète ;
- Renseigner l'état d'accessibilité « Usagers en Fauteuil Roulant » (UFR) des points d'arrêt ainsi que la présence d'abris voyageurs dotés ou non d'un cadre d'information ; proposer éventuellement des modifications de localisation (coordonnées XY) des points en cas d'erreur.

Les réunions du comité de suivi seront l'occasion de faire un point d'étape de l'accessibilité des points d'arrêts, de partager l'information, d'effectuer les mises à jour et les corrections nécessaires.

Ainsi, au cours de la réunion annuelle du comité de suivi :

- La Collectivité présente un bilan de l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts situés sur son territoire en s'appuyant notamment sur la « base accessibilité des points d'arrêts » ;
- L'Entreprise fournit les données relatives aux modifications intervenues pendant l'année écoulée sur le réseau et impactant les points d'arrêts ;
- Le STIF fait état des incohérences et différences entre les informations communiquées par la Collectivité et les informations renseignées par l'Entreprise via la base communautaire de l'offre théorique de transport.

Afin de permettre au STIF une comparaison avec les informations renseignées par l'Entreprise via la base communautaire, la Collectivité devra envoyer au STIF la base accessibilité des points d'arrêts, mise à jour, un mois avant la date de la réunion du comité de suivi.

Elle devra être envoyée par mail et sous format Excel conforme au format normalisé initial.

Une double mise à jour des données échangées lors de la réunion annuelle du comité de suivi est ensuite effectuée dans un délai de deux mois. La première porte sur la base communautaire et est réalisée par l'entreprise ; la seconde porte sur la base accessibilité des points d'arrêts et est réalisée par la collectivité, elle est envoyée par la collectivité et par mail au STIF dans un délai de deux mois.

Un groupe de travail avec des représentants de Collectivités signataires de conventions partenariales pourra être créé afin de préciser les fonctionnalités attendues d'un outil de ce type.

h) Gares routières

En sa qualité de propriétaire ou gestionnaire des espaces publics supports des gares routières, la CAHVM s'engage à prendre en charge la propreté et l'entretien de ces espaces avec la participation financière éventuelle des Transporteurs.

Gestion des fonctions transports des gares routières

Dans le cadre des dispositions du Schéma Directeur des gares routières, et dans un souci d'harmonisation et de proximité du fonctionnement des services de transports présents sur ces équipements, le STIF et la CAHVM conviennent d'un commun accord que la CAHVM assure la gestion des gares routières sur la base d'un fonctionnement à définir avec le STIF.

Article 8 - Communication

Le terme communication doit être pris dans son sens le plus large et recouvrira tous les types d'actions en terme de communication (relations presse, actions commerciales, marketing et événementielles, achats d'espaces, dépliants, guides, plaquettes, mailings, site Internet, projets et chantiers, mise en services et inauguration, signalétique et habillage...), tous les publics (voyageurs, élus, institutionnels...).

Article 8-1 - Principes généraux – Politique Commune de Communication

La présente convention est l'occasion d'une valorisation de l'image du transport routier de personnes. La mise en œuvre par les parties d'une Politique Commune de Communication (PCC) concourt à cet objectif.

La PCC combine des principes définis à l'échelle régionale par le STIF et déclinés à l'échelle du réseau conjointement avec la CAHVM.

A l'occasion de la session annuelle du comité de suivi, la CAHVM et l'Entreprise proposent, dans le cadre d'un programme, les actions de communication pour l'année à venir et présentent le bilan des actions réalisées sur l'année écoulée.

Le programme définitif résulte d'un échange entre les parties à la présente convention. Il précise la maîtrise d'ouvrage et les principes de financement de chaque action.

Les parties peuvent également convenir de réunions ad hoc pour des actions de communication exceptionnelles.

Dans le cadre de la mise en œuvre, avec l'aide du STIF, d'une politique commune de communication au plus près des usagers, la CAHVM assure l'accueil du public et effectue

un certain nombre de prestations de proximité telles que délivrance de cartes Optile, Imagine « R », renseignements, etc.

En outre, la CAHVM se charge de la diffusion des plans et des fiches horaires auprès des usagers, ainsi que de l'affichage aux poteaux d'arrêts.

Elle s'engage également à maintenir une communication des horaires de lignes sur son site Internet.

A cet effet les transporteurs s'engagent à lui communiquer les changements d'horaires au moins trois semaines préalablement à leur entrée en vigueur.

Article 8-2 - Cas particulier de la découpe des véhicules

Le voyageur francilien doit percevoir la cohérence et l'unité du système de transport. A ce titre, le rôle du STIF en tant qu'autorité organisatrice doit être clairement exprimé.

Par ailleurs, la contractualisation à l'échelle d'un bassin requiert l'identification d'un territoire particulier.

Le STIF demande à ce que l'ensemble des véhicules soit progressivement habillé selon les « Principes d'habillage du matériel roulant » approuvés lors du conseil du 8 avril 2009. Cet habillage permet la coexistence avec les marques de la collectivité et de l'entreprise.

A terme, l'ensemble du matériel utilisé par l'Entreprise pour l'exécution du service de référence devra être habillé selon les principes définis par la charte du STIF.

La Collectivité et le STIF ont validé l'habillage des véhicules qui figure en **Annexe B.7**. Ce nouvel habillage sera mis en place à partir de 2010 sur les véhicules commandés postérieurement à la date d'entrée en vigueur de la présente convention. Les parties proposent de se réunir au mois de XX/2010 afin de finaliser l'organisation de la mise en œuvre de l'habillage inscrit en **Annexe B.7**.

L'entreprise et/ou la Collectivité feront valider par le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur son réseau (logo, habillage réseau).

Article 8-3 - Supports et documents de communication voyageurs

Les dispositions suivantes sont retenues pour l'édition de tous documents de communication sur le réseau :

- L'Entreprise et la CAHVM s'engagent à indiquer sur tout support de communication et d'information voyageurs leur lien avec le STIF par la présence du logo du STIF.
- Le logo de la CAHVM devra figurer sur tous supports papier (fiches horaires, plan) aussi gros en surface et aussi visible que celui de l'Entreprise et celui du STIF.
- La CAHVM créera un lien entre son site internet et celui de l'Entreprise et réciproquement sur le site de l'Entreprise un lien vers le site de la CAHVM sera activé.

- L'information des voyageurs est installée par la CAHVM dans un espace vitré de l'abri voyageur, lorsque l'arrêt en est équipé. Il incombe à la CAHVM d'en assurer la mise à jour régulière.
- Une signalétique harmonisée est mise en œuvre par la CAHVM sur les abris voyageurs (bandeau indices de ligne). La CAHVM fournit les indices de lignes à insérer et en informe le STIF.

La CAHVM apporte toute information sur la vie du réseau dans les bulletins et autres supports de communication dont elle assure la diffusion.

Elle s'engage à mettre en ligne sur le site internet le plan du réseau, les informations du réseau et un lien vers le site de l'Entreprise permettant la consultation des horaires et des informations relatives au trafic.

L'Entreprise s'engage à contrôler et assurer le maintien opérationnel du système d'information dynamique, lorsque ce dernier sera mis en place.

L'Entreprise s'engage à mettre à jour sans délai l'information destinée aux voyageurs dans les bus et sur son site internet.

Tous les documents d'information du réseau, ainsi que toute opération de communication à l'initiative de l'Entreprise, doivent être soumis à l'accord préalable et de la CAHVM.

En l'absence de réponse de la CAHVM dans un délai d'un mois, la validation desdites opérations de communication sera réputée accordée.

Article 8-4 - Marques

Les marques ayant fait l'objet d'un dépôt par le STIF auprès de l'INPI sont la propriété du STIF, qu'il s'agisse de marques verbales ou semi-figuratives (logos). Pour toute autorisation d'utilisation des marques actuelles du STIF, l'entreprise doit impérativement prendre contact par courrier avec la Direction de la Communication du STIF.

Les nouvelles marques verbales ou semi-figuratives (logos) ayant pour vocation de constituer la dénomination d'un titre de transport, ou le titre de transport lui-même, ou d'un service de transport décidé par le STIF sont déposées par les services du STIF auprès de l'INPI en son seul nom.

Les nouvelles dénominations de réseaux doivent être déposées par la CAHVM, en copropriété avec le STIF.

La CAHVM s'engage à assurer le dépôt auprès de l'INPI, le renouvellement, la surveillance de la marque verbale et/ou semi figurative (logos) ainsi que tous les frais y afférant.

Un règlement de copropriété proposé par le STIF sera à conclure entre les parties.

Article 9 - Recours à la procédure d'avenant

Article 9-1 - Cas général

La présente convention et ses Annexes autres que celle listée à Article 9-2 - peuvent être modifiées, notamment pour prendre en compte les modifications du service de référence

mentionnées à l'article 5, par voie d'avenant écrit et signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque partie.

Article 9-2 - Cas particuliers

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la présente convention sont :

- Annexe B.1 bis : Modifications temporaires des services
- Annexe B.1 ter : Adjonction de services ponctuels de courte durée notamment en cas de travaux sur la voie publique ou de chantier ou évènements ayant des conséquences sur la circulation des véhicules
- Annexe B.6 : Biens de la CAHVM nécessaires à l'exploitation du service

Ces modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties.

Article 10 - Engagements financiers des Parties.

Article 10-1 - Principes généraux

Le Contrat d'exploitation de Type 2 est constitué d'un service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise qui est décrit en Annexe B.2 à la présente convention.

Les principes de la rémunération de ce service de référence sont destinés à :

- Couvrir l'ensemble des charges de service public imposées par le STIF ;
- Couvrir l'ensemble des compléments de service financés par la CAHVM conformément à l'article 9 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, modifié par l'article 22-I du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;
- Prévoir, conformément aux dispositions du Règlement européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route, un bénéfice raisonnable pour l'Entreprise.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement selon les termes du tableau ci-dessous.

(k€ constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	8879	8895	8872	8911	8909	8917	8867

Article 10-2 - Engagements financiers du STIF

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'Entreprise une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	6459	6469	6446	6491	6476	6472	6414

Pour la première année d'exploitation, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.

Article 10-3 - Engagements financiers de la CAHVM

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, la CAHVM versera à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle d'un montant de 1.515.000 € H.T.

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'Annexe B.5 de la présente convention.

Pour la première année d'exploitation, le montant de la participation est calculé selon la règle du prorata temporis.

Article 11 - Résiliation à l'initiative de la CAHVM

Une résiliation anticipée de la présente convention pourra être demandée par la CAHVM, à tout moment et pour quelque motif que ce soit.

Dans l'éventualité où la CAHVM souhaiterait demander cette résiliation, elle aurait à le faire, par lettre recommandée avec accusé de réception, six mois avant que ne prenne effectivement effet cette résiliation. Aucune autre formalité n'étant requise pour la rendre effective.

La résiliation de la convention pourra conduire le STIF à procéder dans le contrat d'exploitation de Type 2 à un ajustement unilatéral du service de référence.

Article 12 - Autres conventions

Il est expressément convenu entre les parties que la présente convention vaut résiliation d'un commun accord et sans indemnité de la convention du 1er septembre 2003 et de ses avenants existant préalablement entre la CAHVM et intègre les dispositions qui devaient figurer dans la convention en cours de négociation entre la CAHVM et l'Entreprise.

Article 13 - Règlement des litiges

En cas de litige né de l'interprétation ou de l'exécution de la présente Convention, et sans constituer un préalable obligatoire à toute contestation juridictionnelle, les parties pourront mettre en œuvre une procédure de conciliation selon les modalités suivantes :

1. La mise en œuvre de la procédure est décidée par l'une ou l'autre partie par l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé réception.

2. Chaque partie désigne une personne qualifiée dans les 10 jours qui suivent la réception du courrier.
3. Les personnes qualifiées remettent leurs conclusions aux parties sous 10 jours,
4. La consultation des personnes qualifiées constitue un avis qui ne s'impose pas aux parties.

Les litiges éventuels entre les parties ne pouvant recevoir de solution amiable seront portés devant le Tribunal Administratif de Paris.

SIGNATAIRES

Établie en exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Sophie MOUGARD

Pour la Communauté d'Agglomération du Haut Val de Marne
Le Président

René DESSERT

Pour les entreprises CEAT et SETRA.

Le Directeur

TITRE II - Annexes

A) Annexes communes

A.1 : Synthèse des modifications

B) Annexes circonstanciées

B.1 : Liste des lignes composant le périmètre du Réseau SITUS

B.1 Bis : Modifications temporaires des services

B.1 Ter : Adjonction de services ponctuels de courte durée notamment en cas de travaux sur la voie publique ou de chantier ou évènements ayant des conséquences sur la circulation des véhicules

B.2 : Service de référence

B.3 : Plan de Transport Adapté

B.4 : Schéma Directeur d'Accessibilité

B.5 : formule d'indexation de la participation de la CAHVM

B.6 : Biens de la CAHVM nécessaires à l'exploitation du service

B.6 bis : Biens de la CAHVM mis à disposition de l'Entreprise

B.7 : Livraison des véhicules

Délibération n° 2010/0295

Séance du 2 juin 2010

**SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ILE-DE-FRANCE
CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE**

RESEAU Bus en Seine

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** le rapport n° 2010/0295 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 26 mai 2010 et de la Commission économique et tarifaire du 25 mai 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

ARTICLE 2 : d'approuver la convention partenariale pour le Réseau Bus en Seine jointe à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la Société Veolia Transport – Etablissement de la Boucle ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec la Communauté de Communes de la Boucle de la Seine et la Société Veolia Transport – Etablissement de la Boucle ;

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON



CONTRAT DE TYPE II

Le présent contrat est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 10 décembre 2008.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

VEOLIA TRANSPORT Etablissement de la Boucle, SA au capital de 195 936 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN 382 607 090), dont le siège est situé au 169 avenue Georges Clémenceau, 92000 Nanterre, représentée par délégation par Pierre Bonicel, en sa qualité de Directeur d'Etablissement.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

TITRE I - SOMMAIRE

TITRE I - SOMMAIRE.....	3
TITRE II - DISPOSITIONS GENERALES	6
Article 1 - Système contractuel.....	6
Article 2 - Objet et Champ d'application.....	6
Article 3 - Durée.....	7
Article 4 - Effet du contrat sur d'autres conventions.....	7
Article 5 - Droits et obligations des Parties	8
Article 6 - Exclusivité.....	10
Article 7 - Portée des présentes	10
Article 8 - Cession des Droits / « intuitu Personae ».....	10
TITRE III - LE SERVICE DE REFERENCE	12
CHAPITRE I - L'OFFRE DE REFERENCE.....	13
Article 9 - Description de l'offre de référence.....	13
Article 10 - Programmation de l'offre de référence.....	14
Article 11 - Modification de l'offre de référence	14
CHAPITRE II - LES OBLIGATIONS DE QUALITE DE SERVICE ASSOCIEES A L'EXECUTION DE L'OFFRE DE REFERENCE	16
Article 12 - Régularité.....	16
Article 13 - Pôles d'échanges et gares routières	17
Article 14 - Accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).....	18
Article 15 - Information des voyageurs.....	20
Article 16 - Politique de la ville.....	21
Article 17 - Prévention et sûreté	21
Article 18 - Lutte contre la fraude.....	23
CHAPITRE III - Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité.....	25
Article 19 - Equipement et suivi des véhicules.....	25
Article 20 - Attitude commerciale de l'Entreprise et de ses personnels.....	25
TITRE IV - TARIFICATION ET DISTRIBUTION DES PRODUITS TARIFAIRES	28
Article 21 - Dispositions tarifaires.....	28
Article 22 - Remontées des données de validation des titres.....	30
Article 23 - Distribution des produits tarifaires.....	32
Article 24 - Gestion communautaire	35
TITRE V - REALISATION DU SERVICE DE REFERENCE	36
CHAPITRE I - REALISATION DE L'OFFRE DE REFERENCE.....	36
Article 25 - Continuité du service.....	36
Article 26 - Information du STIF sur les perturbations significatives.....	36
Article 27 - Mesure de réalisation de l'offre de référence.....	36
Article 28 - Pénalités pour non réalisation de l'offre de référence (hors grève).....	37
Article 29 - Engagement de service et d'information par l'Entreprise en cas de grève.....	37
CHAPITRE II - QUALITE DE SERVICE.....	39
Article 30 - Principe généraux.....	39

Article 31 - Thèmes prioritaires de la qualité de service.	39
Article 32 - Critères d'appréciation de la qualité de service (indicateurs).	39
Article 33 - Modalités de mesures.	40
Article 34 - Niveau de service et intéressement.	41
CHAPITRE III - COMMUNICATION.....	43
Article 35 - Principes de gouvernance des actions de communication	43
Article 36 - Identité du STIF et cohérence inter-régionale.....	44
Article 37 - Diffusion par le réseau de l'Entreprise.	46
TITRE VI - BIENS ET INVESTISSEMENTS	47
CHAPITRE I - REGIME DES BIENS.....	47
Article 38 - Biens mis à disposition de l'entreprise.....	47
Article 39 - Biens propres.....	47
Article 40 - Biens de reprise.	48
CHAPITRE II - OBLIGATIONS RELATIVES AUX BIENS	48
Article 41 - Entretien et maintenance.	48
Article 42 - Renouvellement et rénovation.....	49
Article 43 - Matériel roulant.....	49
CHAPITRE III - PROGRAMMATION ET SUIVI DES INVESTISSEMENTS REALISES PAR L'ENTREPRISE	51
Article 44 - Principes généraux	51
Article 45 - Programmation des investissements	52
Article 46 - Réalisation du programme d'investissements - Conditions de réalisation du P152	
Article 47 - Réalisation du programme d'investissements – suivi de la réalisation.....	53
Article 48 - Information en cas de modification du programme d'investissement	53
TITRE VII - REGIME FINANCIER	55
CHAPITRE I - LA REMUNERATION	56
Article 49 - Principes généraux relatifs à la rémunération.....	56
Article 50 - Les recettes de trafic.....	57
Article 51 - Les recettes annexes.	60
Article 52 - Participations financières des collectivités.....	60
Article 53 - Les contributions du STIF	61
CHAPITRE II - RECETTES DIRECTES	63
Article 54 - Recettes directes au titre des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers sur support Navigo.....	63
Article 55 - Recettes directes au titre des forfaits Imagine'R	63
Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+	63
CHAPITRE III - INTERESSEMENT A LA VENTE	65
Article 57 - Financement du système de vente des dépositaires et intéressement à la vente des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers.....	65
Article 58 - Intéressement à la vente de la carte Imagine'R	65
Article 59 - Intéressement à la vente du Ticket t+	65
CHAPITRE IV - LES ADAPTATIONS DE LA REMUNERATION LIEES A L'EXECUTION DU SERVICE DE REFERENCE	67
Article 60 - Principe général.	67
Article 61 - Ajustement des objectifs de recettes.....	67
Article 62 - Ajustement des contributions.....	67
Article 63 - Mesures tarifaires.....	68
CHAPITRE V - INCITATIONS FINANCIERES EN TERMES D'OFFRE REALISEE ET DE QUALITE DE SERVICE	69
Article 64 - Incitation financière à la qualité de service.	69

CHAPITRE VI - MODALITES DE FACTURATION ET DE REGLEMENT	73
Article 65 - Factures prévisionnelles.	73
Article 66 - Règlement des acomptes mensuels.	73
Article 67 - Facturation annuelle	75
CHAPITRE VII - FISCALITE	77
Article 68 - Fiscalité	77
TITRE VIII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT	79
CHAPITRE I - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE	79
Article 69 - Informations sur l'exécution du contrat	79
Article 70 - Comité de suivi.	82
Article 71 - Contrôle de l'exécution du contrat.	82
CHAPITRE II - VIE DU CONTRAT.....	84
Article 72 - Responsabilité.....	84
Article 73 - Assurances.....	84
Article 74 - Garantie.....	85
CHAPITRE III - SANCTIONS – FIN DE LA CONVENTION - INDEMNITES.....	87
Article 75 - Sanctions Pécuniaires.	87
Article 76 - Sanctions coercitives.	87
Article 77 - Sanction résolutoire.....	88
Article 78 - Résiliation.	88
Article 79 - Sort des biens en fin de convention.	88
Article 80 - Continuité du service en fin de contrat	92
Article 81 - Reprise des autres contrats et engagements de l'entreprise	93
Article 82 - Engagements financiers à la fin du contrat	93
CHAPITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES	95
Article 83 - Révision et sauvegarde.	95
Article 84 - Recours à la procédure d'avenant.	95
Article 85 - Procédure de conciliation.....	96
Article 86 - Redressement, liquidation judiciaire et contrôle fiscal.....	96
Article 87 - Jugement des contestations.....	96
Article 88 - Election de domicile.....	96
Article 89 - Non validité partielle.....	97
TABLE DES ANNEXES	99

TITRE II - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1 - Système contractuel

Le présent contrat est passé en application :

- de l'article 6 bis du décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France
- des orientations et principes décrits au Cahier des charges régional adopté par le Conseil du STIF le 13 décembre 2006 (Cf. Annexe A.2). Le Règlement d'exploitation annexé au Cahier des charges régional fixe les prescriptions minimales en matière d'exploitation.

Article 2 - Objet et Champ d'application

Article 2-1 - Objet du contrat

Le présent contrat définit, pour le service de référence figurant en Annexe A.3, les conditions d'exploitation par l'Entreprise du service public de transport collectif régulier de voyageurs en Île-de-France.

Il définit les modalités précises de fonctionnement des relations entre le STIF et l'Entreprise en ce qui concerne notamment :

- la consistance et les engagements de réalisation du service public régulier de voyageurs, appelé dans les articles suivants « service de référence », qui est défini au TITRE III -
- les obligations associées à « l'offre de référence » en matière de qualité de service, de tarification, de distribution des titres et de lutte contre la fraude, telles que définies dans les TITRE III -CHAPITRE II - et Odu Titre II ;
- la mesure de la réalisation de « l'offre de référence » et des obligations associées, dans les conditions prévues au TITRE V -CHAPITRE II -du Titre III ;
- le régime et les obligations relatives aux biens ainsi que les principes de programmation et de réalisation des investissements, qui sont définis au TITRE VI - ;
- la rémunération du service, dans les conditions prévues au TITRE VII -CHAPITRE I - ;
- les modalités spécifiques de fonctionnement de la relation contractuelle entre le STIF et l'Entreprise en termes d'information, de suivi, de contrôle, de révision et de fin de contrat (TITRE VIII -).

Article 2-2 - Champ d'application

En application de l'article Ier paragraphe II de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959, le présent contrat fixe la consistance générale et les modalités de fonctionnement et de financement des services réguliers de transports de voyageurs relevant du décret n°49-1473 du 14 novembre 1949. Ces services sont décrits au TITRE III - du présent contrat et constituent le « service de référence ».

L'Entreprise complète et met à jour annuellement, dans le cadre du rapport annuel, la fiche « autres conventions » prévue à l'Annexe A.4 du présent contrat.

Les activités qui n'entrent pas dans le champ d'application du présent contrat sont les suivantes :

- Activités de l'Entreprise exercées majoritairement hors de l'Ile-de-France ;
- Services de transports réguliers réservés aux élèves prévus à l'article 1 alinéa 3° du décret n°59-157 du 7 janvier 1959 précité et communément appelés « circuits spéciaux scolaires », et les services de transport à la demande prévus à l'article 1 alinéa 2 du même décret ;
- Services réguliers présentant un niveau d'offre inférieur à 2 allers et retours par jour ouvrable de base ou des caractéristiques commerciales spécifiques (clientèle et tarification) ;
- Services de transports réservés aux Personnes à Mobilité Réduite ;
- Services de transport occasionnel ou de transport privé.
- Services de transport à la demande, prévus à l'article 8 du décret n°59-157 du 7 janvier 1959.

Article 3 - Durée

Conformément à l'article 4 de l'Annexe A.2 « Cahier des charges régional », le présent contrat s'inscrit dans un cycle contractuel d'une durée totale de dix ans (1^{er} janvier 2007 - 31 décembre 2016), caractérisé par la conclusion de deux contrats successifs (Types I et II) conclus avec la même Entreprise.

Le présent contrat succède au contrat de Type I conclu avec l'Entreprise et prend effet à compter de la date spécifiée à l'Annexe F.4 et prendra fin le 31 décembre 2016. A ce terme, la fin des relations contractuelles entre les parties n'ouvre droit à aucune indemnité à la charge de l'une d'elles et il est fait application des dispositions de l'Article 79 - et suivants du présent contrat.

Conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, le présent contrat ne pourra être renouvelé par tacite reconduction.

En outre, les modalités de l'article 26 du Contrat de Type I relatif aux modalités d'application des résultats des comptages s'appliquent jusqu'à la fin du Contrat de Type I, même si les comptages sont effectués postérieurement.

Article 4 - Effet du contrat sur d'autres conventions

Par ailleurs, il est expressément convenu entre les parties que le présent contrat vaut résiliation des conventions d'exploitation portant amélioration de l'offre de service sur les lignes spécifiées à l'Annexe F.4.

Article 5 - Droits et obligations des Parties

Article 5-1 - Le STIF

Conformément à l'article 1er de l'ordonnance du n° 59-151 du 7 janvier 1959, le STIF est chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Ile de France.

A ce titre, en tant qu'Autorité organisatrice des transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF :

- fixe les relations à desservir ;
- désigne les exploitants et conclut avec eux des contrats de service public ;
- définit les modes d'exécution des services et les conditions générales d'exploitation ;
- définit l'offre de transport et le niveau de la qualité de service ;
- définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transports et fixe les tarifs, compétence qui n'est pas susceptible d'être déléguée ;
- contrôle l'exécution du service de référence ;
- coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien, en définissant les schémas de principe des grands investissements publics et en approuvant les avant-projets correspondant des maîtres d'ouvrages concernés ; Le STIF peut dans ce cas assurer la maîtrise d'ouvrage ;
- définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux ;
- définit et met en œuvre, en lien avec la ou les collectivités concernées le cas échéant, la politique de communication, hormis celles des entreprises de transports ;
- définit, assure ou fait assurer l'information multimodale ;
- a accès, sans délai, à tous les équipements et documents lui permettant d'apprécier le respect par l'entreprise des règles de sécurité applicables au transport public de voyageur ;
- garantit le caractère intermodal des systèmes.

Article 5-2 - L'Entreprise

1. Obligations générales

L'Entreprise exploite le service public de transport régulier routier de voyageurs. De ce fait, elle est soumise légalement et contractuellement, à des obligations de service public au sens du droit communautaire et du droit national, et notamment à l'obligation :

- d'entretenir et d'exploiter, notions entendues comme l'obligation pour l'Entreprise de prendre, pour les lignes et installations dont l'exploitation lui a été confiée, toutes les mesures en vue de garantir un service de transport répondant à des normes de continuité, de régularité, de fréquence, d'amplitude, de sécurité et de qualité ;

- de transporter, s'analysant comme l'obligation pour l'Entreprise d'accepter et d'effectuer tout transport de voyageurs à des tarifs publics et conditions de transport déterminées par le STIF ;
- d'appliquer la tarification, considérée comme l'obligation pour l'Entreprise de vendre et d'accepter les produits tarifaires selon les conditions générales de vente et d'utilisation décidées par le STIF ;
- de participer à des systèmes intégrés en matière d'information, de délivrance des titres de transport, d'horaires et d'utilisation des points de correspondance ;
- de contribuer à la sécurité et sûreté des voyageurs.

2. Missions de l'Entreprise

Dans le cadre de ces obligations, l'Entreprise :

- assure le service de référence dans le respect des règles de sécurité qui s'imposent à elle en tant que transporteur de voyageurs et dans le respect des principes énoncés dans le Cahier des charges régional ;
- assure la fourniture, l'entretien, la maintenance et le renouvellement des matériels, installations et équipements nécessaires à l'exécution du service ;
- contribue à la promotion du service (marketing et développement) ;
- propose les adaptations de l'offre qui lui paraissent nécessaire compte tenu de sa connaissance des besoins de la clientèle ;
- met à disposition les informations dont elle dispose pour assurer le fonctionnement du dispositif d'information communautaire assuré par le STIF ;
- assure une information globale auprès de la clientèle et assure les relations avec les voyageurs ;
- contribue à la mise en œuvre de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux ;
- respecte les spécifications définies par le STIF en matière d'interopérabilité des systèmes et des réseaux et met en œuvre, en collaboration avec le STIF et les autres transporteurs, les moyens adéquats pour l'assurer ;
- informe le STIF sur l'exécution du service public et du présent contrat, notamment au moyen du rapport annuel ;
- réalise le programme d'investissement défini dans le présent contrat
- exerce une mission générale de conseil auprès du STIF et, à ce titre, est force de proposition tant en ce qui concerne la qualité, la modernisation des réseaux et leur interopérabilité, que le développement de l'offre et la coordination avec les autres transporteurs et autres services de transport en Ile-de-France.

Sous réserve du respect des règles fixées par le présent contrat, l'Entreprise dispose de tous pouvoirs en ce qui concerne le choix et l'organisation des moyens nécessaires à l'accomplissement de ses missions.

Le personnel de l'exploitation dépend de l'Entreprise qui exécute, conformément aux lois, règlements et conventions, toutes les opérations d'embauche et, éventuellement, de mutation et de licenciement.

L'Entreprise fixe les rémunérations et avantages du personnel, conformément aux usages de la profession, ainsi qu'aux dispositions de la convention collective applicable.

Article 6 - Exclusivité.

Pendant la durée du contrat, le STIF accorde à l'Entreprise l'exclusivité des services de transports publics de voyageurs pour les lignes exploitées dans le cadre du présent contrat.

Article 7 - Portée des présentes

Les présentes expriment l'intégralité des droits et obligations des parties relativement à leur objet.

Elles ne peuvent être modifiées que par voie d'avenant écrit et signé par les personnes expressément habilitées à cet effet par chacune des parties.

Elles comportent toutes les suites naturelles et nécessaires que commande l'exécution loyale et de bonne foi du contrat.

Article 7-1 - Documents contractuels

Les documents contractuels sont :

- Le présent contrat
- Les annexes au présent contrat
- Les documents joints aux annexes au présent contrat

En cas de contradiction entre leurs stipulations, le présent contrat prime sur ses annexes, qui ont-elles-mêmes une valeur juridique supérieure aux documents qui y sont joints le cas échéant.

Article 7-2 - Annexes et autres documents joints

Les Annexes du présent contrat sont listées en Table des Annexes.

Les documents suivants ont également valeur contractuelle sans être annexés :

Cahier des charges des comptages mentionné à l'Annexe E.2.

Article 8 - Cession des Droits / « intuitu Personae ».

Le présent contrat est conclu en considération des qualités, compétences et capacités de l'Entreprise.

En conséquence et sous réserve des lois et règlements en vigueur, la cession partielle ou totale du présent contrat ne pourra intervenir sans autorisation préalable du STIF. En cas de refus de la cession, la décision du STIF doit être motivée.

N'est pas assimilé à une cession le transfert éventuel à une structure dédiée spécifique dont l'Entreprise demeurera garant jusqu'au terme du présent contrat.

Ne sont pas non plus assimilées à une cession les donations ou successions entre personnes physiques dans la mesure où ces opérations n'aboutissent pas à la création de sociétés nouvelles.

De même, sauf exception figurée à l'alinéa suivant, l'Entreprise est tenu d'assurer personnellement l'exécution du service qui lui est confié. Tout projet de cession du présent contrat par l'Entreprise ouvre droit pour le STIF à obtenir toutes les informations nécessaires

sur les garanties techniques, financières et de tous ordres qui s'appliqueraient à la continuation de l'exécution du présent contrat par suite de la nouvelle situation.

Le présent article ne fait pas obstacle au droit pour l'Entreprise de passer avec des tiers des contrats d'affrètement ou de sous-traitance.

Cependant, l'Entreprise reste responsable vis-à-vis des usagers et du STIF de l'activité de ses prestataires de service et sous-traitants. Les prestataires et sous-traitants ne pourront pas eux-mêmes sous traiter.

Dans le cadre du rapport annuel prévu à l'Article 69-3 - l'Entreprise tiendra à jour la liste des contrats de prestations et de sous-traitance conclus en application du présent article.

Le non respect des dispositions énoncées ci-dessus entraîne de plein droit la déchéance de l'Entreprise, conformément à l'Article 77 - des présentes.

TITRE III - LE SERVICE DE REFERENCE

Le service de référence dont l'exécution est confiée à l'Entreprise par le présent contrat, est constitué de l'offre de référence, ainsi que des obligations associées en matière de qualité de service, de tarification, de distribution des titres et de contrôle.

L'exécution de l'offre de référence est assortie d'un système de mesure de l'engagement de production kilométrique décrit au TITRE V -CHAPITRE I -.

L'offre de référence peut être modifiée en cours d'exécution du présent contrat, selon les dispositions prévues à l'Article 11 -.

Les obligations de qualité de service associées à l'exécution de l'offre de référence concernent :

- la régularité des services ;
- l'accessibilité des services aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ;
- l'accueil et la gestion des lieux associés au transport (gares, stations, gares routières et points d'arrêt), lorsque l'entreprise en a la gestion ;
- la sûreté des voyageurs ;
- l'information des voyageurs ;
- le traitement des réclamations-voyageurs ;

Le système de mesure de la qualité de service est décrit au TITRE V -CHAPITRE II - du Titre III, celui des incitations financières associées à l'Article 34 -.

Les obligations associées à l'exécution de l'offre de référence en matière de tarification, de distribution des titres, et de lutte contre la fraude sont décrites dans le TITRE IV -.

Chacune de ces obligations fait l'objet :

- d'engagements de l'Entreprise, le plus souvent quantifiables et mesurables ;
- d'indicateurs mesurant les résultats obtenus, auxquels peuvent être associées des incitations financières de type bonus-malus ;
- d'un droit de contrôle et d'audit du STIF sur la mesure des engagements ;
- d'une obligation de compte-rendu sur l'exécution du contrat (information).

CHAPITRE I - L'OFFRE DE REFERENCE

Le présent chapitre a pour objet de décrire l'offre de référence, ainsi que les principes encadrant sa modification en cours de contrat.

Article 9 - Description de l'offre de référence.

L'offre de référence décrit en Annexe A.3 est donné ligne par ligne. L'annexe précitée comporte les éléments suivants :

- Les caractéristiques physiques et spatiales de la ligne :
 - Le schéma de ligne, document visant à informer les voyageurs avec le nom des points d'arrêts,
 - La longueur de la ligne,
- Les caractéristiques du matériel roulant
 - Le type de matériel
 - Le nombre de bus maximum en lignes hors réserve
- L'offre théorique

L'offre des lignes régulières est organisée en fonction de périodes de base : plein trafic, petites vacances scolaires, juillet, août.

L'offre théorique est décrite ligne par ligne pour chacune des périodes de base, à l'aide des informations suivantes :

- Le calendrier d'application de ces journées types ;
- Les KCC (kilomètres commerciaux contractuels), les KT (km totaux) annuels, y compris les adaptations ponctuelles périodiques programmées ;
- Les KCC de chaque journée type de chacune des périodes de base.

Pour chacune des journées types, pour chacune des périodes types de TM, sont précisés par ligne :

- Le n° de sous-ligne ;
- la longueur de la sous-ligne ;
- le nombre de courses par tranche horaire en distinguant l'aller et le retour.

Les éléments précités sont fournis selon le format de TM fourni en Annexe A.3.

L'actualisation de l'Annexe A.3, soit le service de référence au 1^{er} janvier de l'année, est communiquée au plus tard le 28 février de chaque année.

Article 10 - Programmation de l'offre de référence.

Les modifications d'offre envisagées au cours de l'exécution du contrat font l'objet d'une programmation annuelle, examinée par le comité de suivi du contrat dont les conditions de fonctionnement sont définies à l'Article 70-1 - .

Article 11 - Modification de l'offre de référence

L'Entreprise recherche l'amélioration de l'offre de transport aux besoins des voyageurs sur la durée du contrat pour une meilleure adéquation de l'offre à la demande. Dans le cadre de sa mission de conseil auprès du STIF, l'Entreprise propose notamment des améliorations qui lui paraissent opportunes, voire dans certains cas des redéploiements de moyens, en cas de trafic nul voire très faible.

Article 11-1 - Principes généraux

Par modification de l'offre de référence, on entend les adaptations à la hausse et à la baisse par rapport à l'offre de référence au 1^{er} janvier de l'année en cours définie à l'Article 9 - et qui font l'objet d'une décision du STIF.

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

Article 11-2 - Les modifications temporaires pouvant conduire à une modification de l'offre de référence

Elles recouvrent le cas de travaux de voirie (inférieurs à un an) et perturbant de façon significative l'exploitation normale du service : déviation, ou exploitation en mode dégradé. Les événements exceptionnels peuvent nécessiter des renforts d'offre ponctuels, afin de pouvoir assurer l'amplitude et la fréquence souhaitées à l'occasion de manifestation particulière pour une ou plusieurs lignes.

Par dérogation à la procédure approuvée par le Conseil du STIF du 13 décembre 2006, ce type de modification ne requiert pas l'accord préalable du STIF.

1. Modifications temporaires sans incidence financière

En instantané, le cumul de ces modifications temporaires ne peut conduire à une réduction de plus de 2% de l'offre de référence.

L'entreprise est toutefois tenue de déclarer l'offre non réalisée dans le cadre du dispositif prévu à l'Article 27 -

2. Modifications temporaires avec incidence financière

Tout demandeur assure la charge financière du renfort de l'offre de référence (amplitude, fréquence) qu'il sollicite. L'Entreprise adresse préalablement à la mise en place, un courrier d'information au STIF.

Article 11-3 - Les modifications pérennes de l'offre de référence

Les adaptations de l'offre en cours d'année rendent nécessaire l'actualisation de l'offre de référence.

1. Les modifications pérennes sans incidence financière

Par dérogation à la procédure approuvée par le Conseil du 13 décembre 2006, des ajustements peuvent être effectués par l'Entreprise, sans décision préalable du STIF.

Il s'agit essentiellement de la desserte de nouveaux arrêts, sous réserve de l'accord préalable du gestionnaire de voirie, d'une modification de l'amplitude, d'une modification mineure de fréquences, d'une modification mineure d'itinéraires, (par exemple suite à des changements de sens de circulation...). L'Entreprise a également la possibilité d'affecter des services d'une sous-ligne à une autre. Ces ajustements ne doivent pas avoir pour effet de dégrader le volume d'offre globalement contractualisé.

En instantané, la variation de l'offre de référence induite par ces ajustements ne peut conduire à une réduction de plus de 2% de l'offre de référence.

Au 31 décembre, le volume des KCC ne peut être dégradé par rapport au 31 décembre de l'année précédente, toutes choses restant égales par ailleurs.

L'Entreprise propose à l'accord du STIF, avant le 15 janvier de chaque année, les réajustements qui ont été effectués, pour chaque ligne modifiée, afin de remettre à jour le service de référence, sous forme :

- d'un dossier technique, qui inclut l'explication des modifications ;
- d'une actualisation de l'offre de référence prévue à l'Annexe A.3, y compris le tableau de synthèse.

Par ailleurs, l'Entreprise fournira également au 15 janvier l'Annexe A.6 qui synthétise l'ensemble des modifications de l'offre de référence qui ont été effectuées dans l'année.

Toutefois, ces ajustements font l'objet dans tous les cas d'un accord du STIF préalable à leur mise en œuvre, dès qu'elles ont une répercussion sur une ligne exploitée par un autre opérateur, ou par l'Entreprise mais dans le cadre d'un autre contrat avec le STIF.

Dans le cas de difficultés particulières survenues après la mise en place d'une adaptation, ou lors de l'examen annuel par le STIF de l'ensemble des modifications, le STIF peut demander à l'Entreprise la remise en place du service tel qu'il était exploité.

2. Les modifications pérennes avec incidence financière

Ces modifications concernent des opérations de nature et de niveau très différents, à la hausse ou à la baisse.

Les modifications sur lesquelles les Parties s'accordent donnent lieu à une décision du STIF préalable à leur mise en œuvre, portant sur une modification de l'offre de référence et de la rémunération à la hausse ou à la baisse.

Afin que le STIF puisse procéder à l'examen exhaustif du projet et disposer des délais nécessaires à l'instruction du dossier de l'Entreprise et en application de la délibération du Conseil du STIF 16 décembre 2006, l'Entreprise s'engage à fournir :

- un document de synthèse sur le projet en cas de restructuration des lignes ;
- un dossier technique ;
- l'engagement financier au projet de la (les) collectivité (s), le cas échéant ;
- un devis, dont le modèle type sera fourni préalablement par le STIF à l'Entreprise.

L'Entreprise transmet systématiquement une déclaration de mise en place dans un délai maximal de quinze jours après la date effective.

Au plus tard le 15 décembre de chaque année, l'Entreprise fournit un tableau de synthèse des éléments constitutifs des modifications validées par le STIF. La périodicité et le contenu feront l'objet d'un échange de courrier, afin de préparer l'avenant prévu à l'Article 60 -.

CHAPITRE II - LES OBLIGATIONS DE QUALITE DE SERVICE ASSOCIEES A L'EXECUTION DE L'OFFRE DE REFERENCE

Article 12 - Régularité.

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise.

La régularité est une priorité du STIF.

Conformément au règlement d'exploitation (Annexe A.2), l'Entreprise doit respecter les horaires.

En particulier, il ne doit pas y avoir de passage en avance par rapport aux horaires affichés.

Pour cela, l'Entreprise gère la régulation aux points d'arrêts prévus à cet effet, notamment à l'aide de son SAEIV (Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs) lorsque elle en est équipée.

2. Cas spécifique des départs décalés en cas de perturbations du réseau ferré

La mise à disposition par les opérateurs ferroviaires d'une information en temps réel en gare et station sur l'heure de passage des trains, RER et lignes Transilien doit permettre l'amélioration de la correspondance avec les bus et cars sur le réseau routier, notamment en fin de service lorsque l'offre est moins dense.

Dans les cas où l'Entreprise a conclu un accord avec le transporteur ferré pour disposer de l'information en temps réel ou si la gare est équipée de l'information déportée, l'Entreprise s'engage à mettre en place des départs décalés dans les conditions suivantes : donner aux conducteurs la consigne d'exploitation de différer leur départ jusqu'à 5 minutes par rapport à l'horaire affiché dès lors que cela ne perturbe pas le service rendu aux clients.

Cette obligation de retarder le départ ne s'applique pas aux tranches horaires des lignes disposant d'une fréquence moyenne inférieure ou égale à 10 minutes.

3. Les partenariats à mettre en œuvre.

La régularité relève d'une compétence partagée. Les conditions de circulation et d'arrêts des véhicules sur le réseau routier sont de la compétence des collectivités locales qui mettent en place des programmes d'aménagements de voirie et de priorités aux feux. L'Entreprise s'engage :

- à répondre aux sollicitations des collectivités et à participer aux processus formalisés qu'elles mettent en œuvre pour améliorer la vitesse et la régularité ;
- à promouvoir et accompagner les démarches ayant un impact sur la rapidité et la ponctualité, en sensibilisant les collectivités locales sur la suppression des points durs et l'importance du partage de la voirie.

A l'issue d'opérations majeures pour lesquelles il est montré qu'elles se traduisent par des gains de productivité, l'Entreprise évalue ces gains. Elle propose au STIF des mesures d'amélioration de la qualité de service et/ou de développement de l'offre permettant de les réinvestir. Il est tenu compte de l'impact de ces éléments dans l'analyse de l'exécution du contrat.

Informations à communiquer au STIF.

Synthèse dans le rapport annuel des actions engagées sur la thématique régularité et gestion des correspondances, ainsi que des actions d'adaptation de l'offre et de qualité prises suite aux opérations d'aménagements majeurs réalisées par les collectivités.

4. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité.

- Régularité ;
- Départs décalés : une méthode de mesure sera définie au cours de l'exécution du contrat en lien avec l'indicateur régularité.

Article 13 - Pôles d'échanges et gares routières

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise.

Afin de favoriser l'intermodalité et l'information des voyageurs au sein des pôles d'échanges et gares routières pour faciliter les liaisons intermodales, l'Entreprise est réputée avoir connaissance de l'ensemble du contenu le cahier de référence du STIF sur les gares routières et s'engage sur les points suivants :

a) Adaptation des horaires pour assurer les correspondances

- L'Entreprise adapte dans la mesure du possible ses horaires théoriques au plus près de l'offre ferrée qui lui est transmise par les opérateurs des réseaux lourds sur demande de l'Entreprise.
- L'Entreprise met en place, pour assurer la correspondance en temps réel avec le mode ferré, en particulier sur les derniers services, des départs décalés dans les conditions décrites à l'Article 12 -

b) Points d'arrêt

- L'Entreprise utilise les points d'arrêts situés en gare routière.

2. Les partenariats à mettre en œuvre

- L'Entreprise contribue à l'amélioration de la qualité des prestations apportées dans les gares routières en prenant part aux études pilotées par le STIF et aux études concernant le Plan de Déplacements Urbains (PDU) et ses déclinaisons locales (PLD) ;
- L'Entreprise s'engage à participer aux démarches partenariales avec les autres transporteurs et collectivités qui visent à la mise en œuvre d'une information multimodale dans les gares routières et pôles d'échange.

3. Gare routière (dans le cas d'une gare mono-transporteur uniquement)

4. Informations à communiquer au STIF

- Etat annuel des participations aux actions d'amélioration de l'intermodalité et de l'information voyageurs au sein des pôles d'échanges et gares routières : démarches partenariales entre transporteurs et collectivités, procédures de maintien et mise à jour de l'information statique (plans de réseaux et horaires), diffusion de contenu d'information sur des panneaux multimodaux.

5. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

- Lien avec l'indicateur départs décalés : une méthode de mesure sera définie en 2009 en lien avec l'indicateur régularité ;

- Lien avec les indicateurs sur l'information voyageurs (information théorique, circonstancielle et temps réel aux points d'arrêts).

Article 14 - Accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

L'accessibilité des PMR constitue une priorité du STIF, renforcée par les nouvelles obligations fixées par la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ». Il est prévu un délai de 10 ans pour rendre accessibles les services de transport public. En partenariat avec le STIF et les autres collectivités publiques, l'Entreprise met en œuvre les moyens pour que l'objectif d'accessibilité soit atteint dans les délais impartis.

Conformément à la loi précitée, un Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) est en cours de préparation par le STIF. Dans le cadre de sa programmation, ce schéma définit notamment des lignes dont la mise en accessibilité est prioritaire.

Les conditions et modalités de déclaration d'accessibilité d'une ligne sont définies par le STIF après discussion avec les entreprises, et pourra en modifier les critères.

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise.

- Les véhicules accessibles aux Usagers en Fauteuil Roulant sont affectés aux lignes dont la mise en accessibilité est déclarée prioritaire dans le Schéma Directeur d'Accessibilité.
 - o Dès déclaration d'accessibilité d'une ligne aux Usagers en Fauteuil Roulant (UFR), l'Entreprise dispose d'un délai de 2 mois pour :
 - dispenser à l'ensemble des personnels concernés une formation adéquate au bon fonctionnement des équipements d'accessibilité ;
 - mettre à jour et transmettre les documents d'information contractuels concernant l'accessibilité des lignes ;
 - apposer des stickers accessibles UFR sur les véhicules et les poteaux des arrêts accessibles ;
 - renseigner l'accessibilité UFR des points d'arrêts sur les plans et/ou fiches horaires de la ligne affichés aux points d'arrêt, sur internet, dans les véhicules ou distribués aux usagers.
- Lors d'un retraitage postérieur à la déclaration d'accessibilité aux Usagers en Fauteuil Roulant de la ligne, l'entreprise s'engage à indiquer sur les plans de réseaux affichés aux points d'arrêt, sur internet, dans les véhicules ou distribués aux usagers, les lignes accessibles ;
- Les équipements d'information sonore et visuelle déployés à bord des véhicules le cas échéant sont maintenus en bon état de fonctionnement ;
- Les équipements permettant l'accessibilité des véhicules aux Usagers en Fauteuil Roulant sont testés régulièrement afin de garantir leur effectivité ;
- Tout équipement bénéficiant d'un financement du STIF est conforme avec les prescriptions du cahier de Référence du STIF.

2. Les partenariats à mettre en œuvre.

L'Entreprise s'engage à participer aux réunions pilotées par la collectivité locale gestionnaire de la voirie et à être force de proposition en collaboration avec les associations représentatives pour :

- o examiner les lignes à équiper et les arrêts à aménager ;
- o faire un diagnostic terrain (en présence des associations et du gestionnaire de voirie) de l'accessibilité des points d'arrêt, afin de déterminer précisément les aménagements nécessaires (participation au diagnostic de l'état d'accessibilité du point d'arrêt et propositions d'aménagements) ;

L'Entreprise participe aux études initiées par le STIF ou les collectivités locales de diffusion sonore aux arrêts sous une forme adaptée aux non-voyants et mal-voyants pour les points

les plus fréquentés ou les plus pertinents, particulièrement pour les perturbations prévues ou imprévues.

3. Informations à communiquer au STIF.

- Bilan annuel :
 - du nombre de véhicules équipés de dispositif d'aide à l'embarquement ;
 - du nombre de points d'arrêts accessibles et du nombre de points d'arrêt restant à rendre accessibles ;
 - du nombre de points d'arrêt dotés d'un système d'information dynamique adapté aux personnes à mobilité réduite ;
 - Estimation du nombre d'UFR empruntant les lignes équipées de véhicules adaptés (par ligne) ;
 - Statistique et analytique des demandes et réclamations en matière d'accessibilité ;
 - de la formation aux conducteurs à l'accueil/prise en charge des PMR en particulier des UFR (type de formation donnée, associations représentatives impliquées, durée de la formation, fréquence de la formation).

4. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

- Disponibilité des Equipements (palettes).

Article 15 - Information des voyageurs.

Article 15-1 - L'information des voyageurs sur le service offert par les réseaux concerne :

- - L'information multimodale qui favorise en particulier les correspondances d'un mode à l'autre et l'usage du transport public en général ;
- - L'information théorique aux points d'arrêt et à bord du véhicule ;
- - L'information temps réel aux points d'arrêt et à bord du véhicule
- - L'information circonstancielle, qui complète l'information théorique par des indications sur les perturbations prévues ou imprévues.
- La définition du Schéma Directeur d'Information Voyageurs (SDIV) permet au STIF d'avoir une politique d'ensemble relative à l'information voyageur au niveau du territoire francilien, partagée par l'ensemble des acteurs.

L'entreprise s'engage à respecter les orientations du SDIV.

Article 15-2 - Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise

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

Ces obligations sont détaillées dans l'Annexe B.8.

Elle s'engage aussi à respecter les obligations concernant la fourniture des données à la base de données communautaires, conformément au « Protocole sur les échanges de données entre l'Entreprise et la base de données communautaire du STIF » - Annexe B.3, ainsi que celles portant sur les échanges de données temps réel - « Protocole sur les échanges de données temps réel - Application de la norme SIRI en Ile de France » - Annexe B.9.

1. Les partenariats à mettre en œuvre.

- Information aux points d'arrêt : Pour la mise en œuvre de ses engagements relatifs à l'information aux points d'arrêt, l'Entreprise se rapproche autant que de besoin de la collectivité locale compétente.
- Information multimodale : l'Entreprise participe aux politiques intermodales d'information sur les services de transport.

Si l'Entreprise possède un site internet d'information sur ses services, elle est tenue de mettre un lien vers le site d'information multimodale et multi opérateurs du STIF et d'en faire figurer la nature et l'objet.

- Information dans les pôles d'échange et en gares routières : Dans les pôles d'échange et les gares routières, l'Entreprise, conformément à l'Article 13 -, participe aux démarches partenariales avec les autres transporteurs et collectivités, qui visent à mettre en œuvre et développer une information multimodale dans les gares routières et les pôles d'échanges.

2. Informations à communiquer au STIF.

- Bilan annuel du déploiement des systèmes d'information dynamique aux points d'arrêts et embarqués en distinguant le visuel et le sonore ;
- Bilan des expérimentations mises en place dans le cadre du SDIV ;
- Point sur l'activité des systèmes d'information à distance.

3. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité (Annexe B.1).

- Information théorique aux points d'arrêts. (y compris information en cas de situation perturbée prévue) ;
- Information théorique à bord du véhicule. (y compris information en cas de situation perturbée prévue) ;
- Information temps réel aux points d'arrêt (y compris en cas de situation perturbée prévue) ;
- Information temps réel à bord des véhicules (y compris en cas de situation perturbée prévue) ;
- Information en cas de situation perturbée imprévue.

Article 16 - Politique de la ville.

Les entreprises de transport sont amenées à contribuer au développement urbain, économique et social, à sa cohésion sociale, en d'autres termes à « *rendre la ville accessible à tous* ».

Depuis plusieurs années les entreprises se sont engagées dans cette politique de la ville et de développement territorial en liaison avec l'Etat les collectivités territoriales et tous les acteurs concernés.

Le cadre de référence de cette politique s'appuie d'une part, sur les dispositions édictées par la loi n°96-987 du 14 novembre 1996 relative à la mise en œuvre du pacte de relance pour la ville définissant les zones urbaines sensibles, et sur les contrats urbains de cohésion sociale, et d'autre part sur les nouveaux dispositifs législatifs ayant directement trait à la Politique de la ville qui serait promulgués pendant la durée de la présente convention.

Dans le cadre de cette politique qui s'appuiera sur les CUCS (Contrats Urbains de Cohésion Sociale), l'Entreprise pourra, le cas échéant à la demande du STIF, s'engager dans des programmes d'intervention sur des sites prioritaires. Elle veillera, en outre à l'articulation de ses actions avec les dispositifs de la politique de la ville pilotés par le STIF.

L'entreprise qui bénéficie de l'aide du STIF dans le cadre de la convention « pour une politique de prévention pour les lignes de bus desservant les quartiers politique de la ville » reste tenue par les termes de la convention jusqu'à son terme initial.

A partir de 2011, les effectifs de contrôle sont intégrés directement dans la maquette financière du contrat au titre d'une prestation de transport.

Un avenant au présent contrat sera conclu pour prendre le relais de la convention pour une politique de prévention sur les lignes de bus desservant les territoires en Politique de la ville à compter de 2011.

Article 17 - Prévention et sûreté

La sûreté comprend non seulement la lutte contre les atteintes aux personnes et aux biens, mais implique également un traitement du sentiment d'insécurité.

Afin d'atteindre ces objectifs, la politique de sûreté de l'entreprise repose avant tout sur une politique de prévention intégrant toute la chaîne de sûreté.

L'entreprise met en œuvre les politiques correspondantes après accord du STIF, dans une approche globale incluant l'ensemble des acteurs institutionnels participant à la sécurité publique.

A ce titre, l'entreprise est partie prenante des dispositifs partenariaux, dont le cadre privilégié est celui des contrats régionaux, départementaux et locaux de sécurité.

A partir des diagnostics existants, les besoins en termes de sûreté sur le réseau se traduisent à travers le(s) deux) objectif(s) suivant(s) :

- le renforcement du travail de prévention et des actions de sensibilisation ;

- le maintien d'une présence humaine rassurante. [*Commentaire : ce point devra être supprimé des contrats concernant les réseaux ne desservant pas de territoires classés en « Politique de la ville »*]

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

Renforcement du travail de prévention et des actions de sensibilisation :

L'entreprise met la prévention au cœur de la chaîne de sûreté, qu'elle déploie en partenariat avec les forces de police et l'ensemble des acteurs institutionnels.

L'entreprise appuie sa politique de prévention sur un plan d'actions de prévention présenté annuellement au STIF. Ce plan comprend :

- un diagnostic sûreté annuel ;
- un bilan du plan d'actions de l'année précédente ;
- des actions de sensibilisation auprès de tous les publics dispensées par des agents de l'entreprise en relation avec les usagers, sur la base du partenariat institutionnel privilégié des contrats de sécurité ;
- des actions de communication ;
- des propositions de toutes autres actions de prévention (traditionnelles ou novatrices).

Le plan d'actions (y compris le bilan circonstancié de l'année écoulée) et ses modalités de mise en œuvre sont présentés annuellement au STIF en comité de suivi.

Amélioration du sentiment de sécurité sur l'ensemble des espaces de transport :

L'entreprise garantit, notamment par une présence humaine efficace, une ambiance rassurante sur l'ensemble des espaces de transport :

- par une présence humaine visible dans les véhicules et gares routières par les personnels d'accueil [*Commentaire : ce point devra être supprimé des contrats concernant les réseaux ne desservant pas de territoires classés en « Politique de la ville »*] ;
- par l'entretien de ces espaces et une intervention rapide en cas de dysfonctionnement (propreté, éclairage, information voyageur) ;
- par des actions concrètes visant à une meilleure protection du matériel roulant et des espaces de transport à l'encontre des actes de vandalisme.

2. Informations à communiquer au STIF :

Prévention :

- plan annuel d'actions de prévention, bilan en fin d'année (définition des actions et des objectifs, programme prévisionnel annuel, moyens humains affectés) ;
- cessations partielles ou totales d'activités dues à des problèmes de sécurité par ligne de bus ;
- bilan annuel spécifique sûreté.

Statistiques sûreté :

- atteintes physiques sur agents ;
- dégradations de biens ;
- ratio atteintes physiques / nombre de voyages ;
- nombre d'enregistrements d'incidents par caméras de vidéosurveillance embarquée avec mise à disposition des autorités compétentes.

Information du STIF en cas d'incident grave ou de crise :

- L'entreprise s'engage à informer le STIF en cas d'incident grave ou de crise sur son réseau, dans le respect de la procédure d'alerte définie en Annexe B.10 à la convention.

Suivi des investissements :

- bilan annuel de la programmation et du suivi de la réalisation des investissements.

3. Suivi des indicateurs de qualité de service :

- Disponibilité des équipements (équipements de sûreté) ;
- Lien avec les indicateurs : Etat et netteté intérieurs et extérieurs des véhicules, et taux de contrôle.

Article 18 - Lutte contre la fraude.

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise :

La lutte contre la fraude est une des priorités du STIF et de l'Entreprise. Le STIF fixe les objectifs généraux de lutte contre la fraude et définit plus particulièrement les exigences minimales de sécurité.

L'Entreprise a la responsabilité opérationnelle de la lutte contre la fraude dans le réseau qu'elle exploite. Elle s'engage à mettre en place les équipements et agents nécessaires au contrôle des titres de transport et poursuivre ou faire poursuivre conformément aux textes en vigueur les voyageurs en infraction. Les règles et le montant de l'amende encourue doivent être affichés à bord des véhicules.

Compte tenu de l'interdépendance des réseaux, l'entreprise s'engage à collaborer efficacement avec les autres entreprises de transport d'Ile de France afin d'harmoniser les règles dans ce domaine, notamment en termes de régularisation des contrevenants et de règles de validation.

Dans ce cadre l'entreprise doit :

- assurer une norme minimale d'effort de contrôle ;
- mettre en place des équipes d'au minimum 2 agents de contrôles par véhicule contrôlé ; ces agents peuvent être recrutés en interne ou faire partie d'une structure externe ;
- adapter l'intensité des contrôles par période horaire en fonction des pics de fraude qui sont historiquement constatés (heure de pointe, soirée, week-end) ;
- assurer au personnel en place des formations régulières, notamment sur les différents aspects de la lutte contre la fraude ;
- conduire des actions d'information des voyageurs sur les titres de transports existants et sur les sanctions passibles en cas de fraude ;
- conduire, dans la mesure du possible, des opérations ciblées et sécurisées (afin de sécuriser les opérations de contrôle et de diminuer le phénomène de fraude, certaines opérations peuvent être menées conjointement avec la police), ces opérations nécessitant un accroissement ponctuel du personnel de contrôle.

2. Informations à communiquer au STIF :

- Aspect quantitatif de la fraude :
 - nombre et taux de fraudeurs constatés
 - nombre et taux de fraudeurs réels estimés en cas d'enquête réalisée par l'Entreprise
 - courbe de l'évolution de la fraude constatée sur l'année écoulée et si elle existe sur les 5 dernières années
 - information de synthèse sur la saisonnalité de la fraude par tranche horaire et période (semaine, soirée, week-end).

- Aspect financier de la fraude :
 - coûts constatés et/ou réels estimés (perte de recette)
 - coûts des moyens mis en place pour lutter contre la fraude
 - taux et coûts de recouvrement des amendes.

- Action sur la fraude et prévention :
 - Action sur les causes externes au transport (ex : comportement sportif, ludique, effets de bande, attitude de défi, ...) ;
 - Action sur les causes internes au transport (ex : pièges tarifaires, obstacles matériels, ...)
 - Moyens humains et matériels mis en œuvre pour lutter contre la fraude
 - Bilan des actions mises en place et perspectives
 - Taux de contrôle
 - Lien avec les indicateurs Disponibilité des Equipements (valideurs et équipements de sûreté existants) et Attitude Conducteur traités.

CHAPITRE III - Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

Article 19 - Equipement et suivi des véhicules.

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise :

- Les véhicules doivent être équipés de l'ensemble des équipements embarqués nécessaires au transport des voyageurs dans des conditions de voyage optimales :
 - Valideurs de titre de transport ;
 - Boutons de demande d'arrêt ou afficheur indiquant la démarche à suivre ;
 - Bouton de commande de porte lorsqu'ils existent ;
 - Palettes ou dispositifs d'aide à l'embarquement des personnes à mobilité réduite (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements) ;
 - Equipements de sûreté (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements) ;
 - Dispositifs dynamiques d'information visuelle, d'information sonore, de Haut-parleur à la porte avant (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements).
- L'Entreprise est responsable de la gestion et du maintien en état de marche des véhicules et des équipements embarqués, y compris télébilletiques, afin qu'ils offrent en permanence les meilleures conditions d'utilisation, de confort et de propreté.
- Conformément au cahier des charges édité par le STIF dans le cadre du Contrat de type 1 (Avenant n°3 du Contrat de type 1 voté par le conseil du STIF du 08 Octobre 2008), l'ensemble des prescriptions relatives au niveau d'équipement des véhicules financés par le STIF seront reprises dans le cadre du présent Contrat, et sont spécifiées dans le cadre de l'Annexe F.7.

2. Informations à communiquer au STIF :

- Les informations nécessaires au suivi des équipements et des véhicules sont intégrées à l'Etat de Parc (cf. Annexe D.1).

3. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité :

- Taux de disponibilité des équipements (valideurs, commandes d'arrêts, boutons de porte, palettes...). La liste des équipements est adaptée au fur et à mesure des équipements mis en service
- Etat et netteté intérieure et extérieure des véhicules

Article 20 - Attitude commerciale de l'Entreprise et de ses personnels.

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise :

L'Entreprise et ses personnels adoptent en toute occasion une attitude commerciale, conscients de leur contribution à l'image du service public qu'ils représentent.

Traitement des réclamations voyageurs :

- L'Entreprise s'engage à mettre en place un dispositif pour répondre aux demandes d'information et aux réclamations des clients, qu'elles soient écrites, orales ou via un support électronique (e-mail, site Internet, ...) :
 - o En présumant de la bonne foi du client ;
 - o En répondant à toutes les réclamations de façon personnalisée et cohérente, dans un délai inférieur à 30 jours par rapport à la date de réception de la réclamation ;

- En informant, a minima, le client des suites donnée à sa réclamation ... voire en présentant des excuses / réparant l'erreur quand le client a subi un préjudice ;
 - L'Entreprise s'engage à analyser et exploiter les informations issues des réclamations clients pour mettre en place des actions correctives et préventives et améliorer ainsi la qualité de service.
- L'Entreprise poursuit ses efforts pour améliorer le traitement des réclamations, notamment par l'utilisation croissante de médias interactifs (téléphone, courriel).

Afin de permettre au STIF de traiter de manière optimale les réclamations qui lui sont adressées, les entreprises s'engagent à transmettre au STIF tout élément utile qu'il souhaiterait obtenir pour leur traitement : éléments d'information, documents, copie de courriers et/ou de réponses de courrier, etc.

A cette fin, il est précisé à chaque année :

- le nom et les coordonnées d'un ou des correspondants chargés de répondre aux demandes du STIF,
- le nom et les coordonnées de la ou des personnes du STIF en charge de la réponse aux réclamations des voyageurs le délai maximum de transmission des éléments demandés par le STIF : 15 jours,
- l'entreprise s'engage à transmettre automatiquement au STIF la copie de la réponse qu'elle projette d'adresser à un client, dès lors que le courrier/mail de réclamation qui lui est adressé précise que le STIF est en copie, par mail ou le cas échéant par courrier postal.

Une typologie de motifs de réclamations voyageurs commune au STIF et aux entreprises de transports d'Ile-de-France est en cours d'élaboration, en collaboration avec les représentants des opérateurs. Dès sa finalisation, le STIF la transmet directement à l'Entreprise afin qu'elle l'applique et l'intègre à son bilan annuel du suivi des réclamations.

Dispositions spécifiques aux réclamations pour l'accessibilité des systèmes de transports :

Dans le cadre des dispositions de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (article 45, alinéa 7), l'Entreprise :

- met à disposition des personnes à mobilité réduite auprès des conducteurs et sur le site internet, des formulaires de demande ou de réclamation (Annexe B.7), en vue de supprimer, de réduire ou de compenser les obstacles auxquels elles auraient été confrontées dans leurs déplacements ;
- répond aux demandeurs dans un délai inférieur à 30 jours à compter de la date de réception de la réclamation ;
- tient un registre spécifique centralisé de l'ensemble des demandes et réclamations visées aux alinéas précédents, qu'il tient à la disposition du STIF lorsque celui-ci en fait la demande ;
- transmet, chaque année, conformément aux informations à communiquer en matière d'accessibilité PMR listée dans l'Article 15 - un bilan statistique et analytique des demandes et réclamations en matière d'accessibilité.

Autres dispositions liées à l'attitude commerciale de l'entreprise :

- L'utilisation de moyens audio-visuels à bord de véhicules ne devra pas occasionner de gêne pour les voyageurs. En particulier, le conducteur est tenu de réduire le niveau sonore à la demande d'un voyageur.
- Les conducteurs de l'Entreprise ne doivent en aucun cas fumer, téléphoner pour leur convenance personnelle, parler avec des clients ou des collègues, durant le trajet.
- Les conducteurs de l'Entreprise assurant des services sur des lignes déclarées accessibles sont formés au bon fonctionnement des équipements d'accessibilité et

doivent assurer la prise en charge des Usagers en Fauteuil Roulant aux arrêts déclarés accessibles sauf impossibilité technique.

- Ils respectent les gestes commerciaux suivants :
 - o Arrêt au trottoir à une distance permettant l'entrée et la sortie du véhicule sans descendre sur la chaussée (sous réserve de l'existence d'un trottoir et de l'absence d'obstacle) ;
 - o Regard porté au voyageur accédant par la porte avant et à son titre de transport lorsqu'il le lui présente ;
 - o Vente de ticket d'accès à bord et rendu de monnaie conformément aux conditions générales de vente et d'utilisation décidées par le STIF (sauf disposition relative à la nécessité de faire l'appoint pour le voyageur) ;
 - o Respect des arrêts demandés (lorsqu'ils sont autorisés) et contrôle que tous les voyageurs sont descendus avant la fermeture des portes ;
 - o Port de la tenue de l'Entreprise ou, à défaut, d'une tenue correcte et soignée ;
 - o Réponse aux questions des clients avec une attitude courtoise ;
 - o Information des voyageurs sur les tarifs, les horaires et les lignes en correspondance.
- Les conducteurs de l'Entreprise sont formés à la conduite et adoptent une conduite souple et adaptée au profil et à l'environnement de la ligne.

2. Informations à communiquer au STIF :

- Bilan annuel du suivi des réclamations et actions correctives mises en place ;
- Plan de formation des personnels de l'entreprise sur l'attitude commerciale et la conduite.

3. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité :

- Attitude du conducteur ;
- Confort de conduite ;
- Réponse aux réclamations.

TITRE IV - TARIFICATION ET DISTRIBUTION DES PRODUITS TARIFAIRES

Outre celles figurant à l'article 8 du Règlement d'exploitation annexé au cahier des charges régional, l'Entreprise s'engage à respecter les obligations du présent chapitre.

Article 21 - Dispositions tarifaires.

Article 21-1 - Développements liés à la tarification.

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

Le STIF définit la politique tarifaire et fixe les tarifs publics des titres de transport en Ile-de-France. Le STIF publie ses décisions à chaque changement de tarif.

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

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

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

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

En cas de modification tarifaire décidée par le STIF, l'Entreprise est informée des spécifications détaillées retenues pour les titres créés ou modifiés.

Les modifications des prix publics sont notifiées par le STIF à l'Entreprise au plus tard 15 jours avant la date de vente des produits tarifaires concernés et accompagnées de tout élément nécessaire à leur application.

Deux types d'évolutions tarifaires sont définies :

- Les évolutions ordinaires
- Les évolutions exceptionnelles

1. Les évolutions ordinaires :

Il s'agit des évolutions tarifaires ne nécessitant que des évolutions logicielles sommaires, comme le codage ou le changement de codage de titre et le paramétrage de nouveaux profils d'usagers. Les évolutions ordinaires d'une année peuvent généralement être regroupées dans une seule intervention annuelle sur le système billettique.

La prise en compte de l'évolution ordinaire doit être opérationnelle au plus tard au premier jour du deuxième mois suivant le mois de la notification du STIF.

Les coûts des évolutions ordinaires sont pris en compte dans les charges d'exploitation telles que prévues à l'Article 49 -.

2. Les évolutions exceptionnelles :

Il s'agit des évolutions tarifaires importantes entraînant entre autres la création de nouveaux traitements titre au valideur, , une adaptation profonde des systèmes de vente, l'introduction de nouveaux supports télébilletiques.

Dans ce cas, les coûts de développement inhérents à cette évolution sont partagés à parité entre le STIF et l'Entreprise. L'entreprise réalise les développements et appelle la contribution du STIF à posteriori sur la base des coûts constatés imputables à l'évolution considérée. La contribution annuelle de l'entreprise à ce titre est plafonnée à 0,2% du chiffre d'affaire annuel . Au-delà du plafond, le STIF prend en charge l'intégralité du financement de ces développements.

Après transmission par le STIF des spécifications de l'évolution demandée précisant la date de mise en œuvre, l'Entreprise analyse les répercussions de cette évolution selon les meilleures conditions technico-économiques et fait parvenir au STIF un devis détaillé.

Les coûts des développements mis en œuvre au cours d'une année seront pris en compte dans la facture annuelle telle que prévue à l'Article 67 -, le STIF se réservant le droit de contrôler, a posteriori, la réalité des charges encourues.

Dans le cas où l'Entreprise ne met pas en œuvre les évolutions tarifaires à la date arrêtée entre les Parties, l'Entreprise supportera une pénalité d'un montant égal 0,4% de sa rémunération totale annuelle par quinzaine de retard.

Article 21-2 - Mise en œuvre des décisions du STIF relatives aux supports des titres de transport

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

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

L'Entreprise applique l'ensemble des décisions du STIF relatives aux supports des titres de transport. Elle s'engage en particulier à acheter les supports nécessaires à la distribution des titres.

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

L'entreprise fournit chaque année:

- la liste des types de supports en circulation avec les fournisseurs ;
- les quantités commandées annuellement.

L'entreprise informe le STIF des marchés programmés en vue de l'acquisition de supports. Ces informations sont confidentielles.

Article 21-3 - Validation des titres.

Le principe est celui de la validation systématique des passes télébillettiques et des tickets magnétiques à l'entrée dans le véhicule. Pour voyager sur les réseaux de transports collectifs franciliens, tout voyageur doit être muni d'un titre de transport validé correspondant au trajet qu'il effectue.

Au cours du présent contrat, le STIF définira, pour l'ensemble des réseaux contractualisés, un process et un planning pour le contrôle de la validation systématique en entrée de véhicule et les modalités d'application des amendes.

A ce titre, les véhicules disposent des équipements permettant à tout voyageur de valider son titre de transport et l'Entreprise met en œuvre les moyens adéquats pour informer le voyageur de l'obligation de valider son titre de transport et pour l'inciter à le faire.

Toute exception au principe de validation systématique à l'entrée devra faire l'objet d'une autorisation expresse du STIF.

Les équipements de validation utilisés par l'entreprise sont décrits en Annexe D.1 en précisant : leur nom, leurs fonctionnalités, leur lieu type d'installation, leur date d'installation.

Article 22 - Remontées des données de validation des titres

L'Entreprise fournit au STIF les données de validation des titres télébillettiques, magnétiques et papier collectées sur les équipements de validation, ainsi que les données référentielles associées, selon des modalités techniques décrites dans un document de spécification des transferts de données de validation.

L'Entreprise et le STIF s'engagent à respecter les contraintes imposées par la CNIL dans le cadre de la remontée, de la conservation et de l'utilisation de ces données.

Les données de validation sont traitées selon les recommandations de sécurité définies par le STIF, notamment en termes de protection des données à caractère personnel par application de la délibération n°03-038 du 16 septembre 2003 de la CNIL portant adoption d'une recommandation relative à la collecte et au traitement d'informations nominatives par les sociétés de transports collectifs dans le cadre d'applications billettiques.

Article 22-1 - Principe des remontées.

Ces données concernent notamment :

- les événements de validation réussie, hors validation des cartes de maintenance et de tests, et hors validation refusée ;
- les caractéristiques des produits tarifaires, objets des validations ;
- un descriptif des lignes de transport qui permette l'analyse des données de validation, en particulier : la codification des lignes et sous-lignes relative à l'offre de référence du présent contrat, la codification et la description des arrêts (y compris leurs coordonnées géographiques) : conformément aux documents :
 - « codification télébillettique » version 7 ou supérieure
 - « codification Optile » version 1.26 ou supérieure
 - Annexe B.3 § 1.I.2 du présent contrat

La liste des données attendues a minima figure à l'Annexe C.1.

Afin d'améliorer la qualité des données remontées dans le système d'information du STIF, l'Entreprise s'attache à ce que les systèmes remontent ces données dans un délai de quinze jours et alerte le STIF en cas de difficultés spécifiques ou d'incidents. A cette fin :

- en cas de difficulté technique relative à l'infrastructure de communication, le STIF et l'Entreprise mettent en place, pour les différents flux d'information concernés, un mode de transfert dit « dégradé » qui sera défini conjointement ;
- le STIF peut solliciter l'Entreprise en cas de détection de défauts majeurs et répétés sur les données remontées. L'Entreprise s'engage, dans ce cas, à faire un retour d'information sur ce qui est connu des causes probables du défaut dans un délai de 8 jours, à rechercher une solution corrective et à indiquer son calendrier de mise en œuvre dans les meilleurs délais.

Article 22-2 - Organisation et contrôle de la qualité.

Des points de suivi réguliers peuvent être organisés à l'initiative du STIF, ils permettent :

- d'effectuer un suivi régulier de l'indisponibilité, des pannes ou des événements exceptionnels qui affectent la chaîne de remontées des données ;
- de suivre les évolutions techniques des systèmes de remontées de données et d'informations de l'Entreprise et du STIF ;

L'Entreprise fournit chaque semestre :

- une information sur les événements qui affectent de manière significative le volume de validation.

Le STIF peut auditer le système de remontées de données de validation de l'Entreprise pour analyser l'intégrité des processus et des données produites.

Le STIF mesure un indicateur relatif à la qualité des données de validation. Suivant la valeur de cet indicateur, chaque journée est considérée comme « normale », « incomplète » ou « inacceptable ».

Un bilan de cet indicateur est dressé sur une périodicité semestrielle et communiqué à l'Entreprise si les seuils d'alerte sont atteints ou dépassés.

Les modalités de calculs et seuils de ces indicateurs sont définies en Annexe C.1.

Article 22-3 - Pénalités liées à la qualité des données de validation transmises au STIF.

La remontée des données de validation au STIF est assortie de pénalités appliquées dans les cas suivants :

- au delà de 10 journées incomplètes ou inacceptables par an ;
- pour les journées dont la qualité des remontées de données de validation est inacceptable.
- Le montant unitaire des pénalités est fixé à :
- 1000 euros HT, jusqu'à fin 2010, et 5000 euros HT pour les années suivantes, par journée incomplète, pour un nombre de journées incomplètes supérieur à 10 par an ;
- 2000 euros HT, jusqu'à fin 2010, et 10 000 euros HT pour les années suivantes, par journée de remontée de données de validation considérée comme inacceptable.

Les pénalités supportées à ce titre sont plafonnées à 0,3% du CA annuel HT par an pour les deux premières années du contrat et à 0,6% du CA annuel HT par an pour les années suivantes.

Article 22-4 - Prise en compte des données de validation dans les objectifs contractuels

Le STIF et l'Entreprise coordonnent leurs actions pour assurer une remontée et une exploitation fiables des données de validation.

A terme, celles-ci interviendront dans la détermination du trafic réel sur chacune des lignes conformément aux dispositions prévues à l'Article 50-2 -.

Article 23 - Distribution des produits tarifaires

Article 23-1 - Réseaux de Vente

Le réseau de vente est constitué des points de vente présents dans les agences de l'Entreprise et chez ses dépositaires.

La localisation des points de vente fait l'objet d'une concertation et doit être validée par le STIF.

L'Entreprise s'engage à n'effectuer d'acte de vente qu'aux lieux validés par le STIF.

L'ouverture et la fermeture de chaque point de vente fait l'objet d'une information systématique du STIF au plus tard un mois avant la date prévue. Sans réponse du STIF dans le délai d'un mois, l'Entreprise est autorisée à procéder à la fermeture ou à l'ouverture du point de vente.

Tout projet de création de nouveaux réseaux de distribution de titres (Internet, téléphone, autres) relève de la décision du STIF prise dans le respect de l'article 7.4 du Cahier des charges régional annexé au présent contrat et selon les dispositions de l'Article 23-5 - du présent contrat.

En particulier, les procédures de gestion du ticket t+ et les modalités relatives à la gestion et au financement de la carte scolaire font respectivement l'objet de l'Annexe C.4 et de l'Annexe C.5.

Article 23-2 - Réseau de dépositaires

Les dépositaires sont liés par un contrat avec l'entreprise. Ils sont situés à proximité des lignes de bus de l'entreprise. Les dépositaires vendent des ticket t+ et, lorsqu'ils y sont autorisés et équipés d'appareil de chargement sur Navigo, des forfaits forfaits Navigo semaine ou mois et des forfaits Solidarité Transport.

L'entreprise met à jour annuellement la liste des dépositaires en précisant les catégories de titres vendus (Annexe C.6).

Article 23-3 - Vente à bord des bus.

L'Entreprise vend à bord des bus des tickets d'accès à bord. Ceux-ci sont vendus selon les Conditions générales de vente et d'utilisation décidées par le STIF.

Article 23-4 - Réseau d'Agences

L'ouverture et la fermeture de chaque agence fait l'objet d'une information systématique du STIF au plus tard un mois avant la date prévue. Sans réponse du STIF dans le délai d'un mois, l'Entreprise est autorisée à procéder à la fermeture ou à l'ouverture de l'agence.

L'agence effectue des actes de SAV et peut distribuer certains produits tarifaires.

L'entreprise s'engage à exploiter les agences dont la liste est fournie en Annexe C.7 qui décrit :

- leur localisation ;
- les actes effectués ;
- les équipements utilisés ;
- Les horaires et dates d'ouverture ;

L'entreprise fournit annuellement :

- le nombre d'opérations de SAV par type, par mois et par agence ;
- Les actes de distribution effectués par type, mois et lieu.

Article 23-5 - Mise en œuvre de nouveaux services ou canaux de distribution de produits tarifaires

Cet article définit les modalités qui permettent aux entreprises de développer, expérimenter et mettre en œuvre de nouveaux services ou canaux de distribution à destination des voyageurs.

Les objectifs du STIF et de l'entreprise en matière de développement de nouveaux services sont les suivants :

- une qualité de service améliorée ;
- une image de transports publics modernes, en phase avec l'évolution des services dans la ville ;
- une communication compréhensible et une interface homme machine cohérent vis-à-vis des voyageurs ;
- un traitement équitable de l'ensemble des voyageurs ;
- une maîtrise des coûts de développement et d'exploitation sur l'ensemble de l'Ile-de-France.

1. Conditions d'expérimentation

Tout test ou expérimentation concernant un nouveau service ou une nouvelle technologie ayant un impact prévisible sur le service offert aux voyageurs (en termes d'offre, de qualité de service, de tarification ou de vente de titre) doit faire l'objet d'une concertation avec le STIF préalable à toute mise en œuvre. Cette concertation a pour objectifs :

- d'associer le STIF à l'expérimentation ;
- de confirmer l'intérêt de l'expérimentation vis-à-vis de la politique de distribution des produits tarifaires du STIF ;
- de vérifier que ce test est conforme aux exigences de service aux voyageurs définies par le STIF dans le cadre du présent contrat ;
- de coordonner les différentes initiatives ;
- de limiter les investissements redondants ;
- d'assurer une connaissance partagée de l'état de l'art entre le STIF et l'entreprise ;
- d'indiquer les normes et standards à des développements interopérables et pérennes.

Cette concertation prend également en compte les contraintes de confidentialité vis-à-vis des autres transporteurs.

Elle repose sur une démarche en trois temps :

1. Demande formalisée de l'entreprise au STIF avec le dossier de présentation de l'expérimentation (thème, panel, planning, liste des partenaires, conditions de généralisation éventuelle) et réunion préparatoire ;

2. Remarques du STIF et demande de recadrage de l'expérimentation afin qu'elle soit en phase avec sa politique de distribution des produits tarifaires et coordonnée avec d'éventuelles démarches parallèles.

Plusieurs expérimentations peuvent être lancées en parallèle avec différents transporteurs du moment qu'elles sont basées sur des périmètres différents, dans le cadre d'une approche fonctionnelle et technique ainsi que d'une communication cohérentes.

Le STIF, dans le cadre de sa mission de coordination et dans le respect des règles de confidentialité définies dans la convention, peut proposer la mutualisation des moyens mis en œuvre afin de favoriser la coopération entre les transporteurs, de diminuer les coûts d'investissement, de choisir les solutions les mieux adaptées aux besoins, de favoriser la lisibilité des moyens de vente pour les utilisateurs et d'anticiper la bonne interopérabilité des systèmes. Dans le cas de périmètres fonctionnels proches mais de démarches différentes, notamment en termes d'ergonomie, une évaluation comparative des résultats pourra être demandée.

3. Convention d'expérimentation : Cette convention d'expérimentation précise le périmètre fonctionnel et technique de l'expérimentation, la durée et le planning prévisionnels et les conditions de mise en œuvre.

Toute expérimentation est limitée dans le temps et les moyens (physiques et logiciels) mis en œuvre sont démontables à la fin de l'expérimentation.

Le STIF privilégie l'exploitation communautaire par l'ensemble des transporteurs des canaux de vente dématérialisés.

A l'issue de l'expérimentation, l'entreprise en présente les résultats au STIF. Le STIF et l'entreprise décident des suites à donner à cette expérimentation. En particulier une nouvelle phase d'expérimentation réalisée sur un périmètre plus large et susceptible d'associer l'ensemble des transporteurs peut être décidée.

2. Conditions de généralisation

Toute mise en œuvre d'un nouveau service ou d'une nouvelle technologie ayant un impact prévisible significatif sur le service offert aux voyageurs doit faire l'objet d'un accord entre les deux Parties, et fait l'objet d'un avenant au contrat.

L'entreprise ne peut se voir imputer les coûts induits par les initiatives des autres transporteurs, n'ayant fait l'objet d'aucun accord formel entre le STIF et l'ensemble des transporteurs. A titre d'illustration, ces coûts peuvent aussi bien être des coûts de développement, d'intervention sur les équipements que de service après-vente.

Article 23-6 - Conventions spécifiques.

Certains produits tarifaires, gérés en commun par les exploitants des services de transports publics de voyageurs, en raison de leur spécificité, n'entrent pas dans le cadre du cahier des charges mentionné à l'Article 24-1 -, mais sont l'objet de conventions spécifiques passées entre l'ensemble des transporteurs concernés, la ou les personne(s) morale(s) bénéficiaire(s) de ces produits, et le STIF.

La liste des conventions spécifiques et les modalités particulières de leur prise en compte dans le présent contrat sont fixées dans Annexe C.2.

Article 24 - Gestion communautaire

Article 24-1 - Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires

Certains produits tarifaires sont gérés en commun par les exploitants des services de transports publics de voyageurs. L'Entreprise participe à la gestion communautaire de ces produits tarifaires.

L'Annexe C.8 décrit les modalités d'organisation de la gestion des activités communautaires de distribution des produits tarifaires, soit :

- la gestion des titres (spécification technique et fonctionnelle des supports, distribution et gestion de certains supports, distribution et gestion de certains contrats, distribution et gestion de certains droits tarifaires, gestion et développement du SIG NAVIGO) ;
- la gestion de la relation avec les clients porteurs de supports télébillettiques ;
- la gestion de l'interopérabilité (traitement des titres de transport, interopérabilité technique des équipements de distribution, validation et contrôle) ;
- la sécurité télébillettique.

Article 24-2 - Charte du système télébillettique Navigo

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

L'Entreprise adhère à la Charte du système télébillettique NAVIGO, jointe en Annexe C.3 du présent contrat, et s'engage à la respecter.

L'Entreprise doit se faire représenter au sein des organes de pilotage de la charte par un de ses membres.

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

TITRE V - REALISATION DU SERVICE DE REFERENCE

CHAPITRE I - REALISATION DE L'OFFRE DE REFERENCE.

Article 25 - Continuité du service.

L'Entreprise assure la continuité du service de référence, sauf cas de force majeure, en particulier :

- sur le plan technique, la continuité du service est assurée par la mobilisation des moyens nécessaires au maintien en état de fonctionnement des installations fixes et des véhicules. Ces moyens font partie des charges de production et sont soumis le cas échéant aux expertises nécessaires, tant à l'initiative du STIF qu'à celle de l'Entreprise ;
- sur le plan social, l'Entreprise s'engage à mettre en œuvre et à favoriser les mécanismes existants dans l'entreprise pour la prévention des conflits, en privilégiant par la même la qualité du dialogue social et la poursuite de la politique contractuelle.

En cas de défaillance dans la continuité du service, l'Entreprise s'engage à diffuser le plus rapidement et le plus complètement possible les informations nécessaires aux voyageurs, et à les conseiller sur les itinéraires de substitution possibles.

Article 26 - Information du STIF sur les perturbations significatives

Le STIF est tenu informé dans les meilleurs délais des incidents significatifs ou des situations de crise, et notamment de tout accident lié directement à l'offre de référence entraînant une blessure grave ou un décès.

Article 27 - Mesure de réalisation de l'offre de référence.

La mesure de la réalisation de l'offre de référence porte sur la production kilométrique du service de référence, actualisée des modifications pérennes, (Article 11-3 -), comprenant notamment celles des différents avenants effectués au cours du contrat.

Le calcul de l'offre se fonde sur un système déclaratif, par l'Entreprise, établi à partir des services non réalisés par ligne (Annexe A.5).

L'Entreprise est tenue :

- d'établir les km commerciaux contractuels KCC non faits, au moyen de la main courante ou de tout autre moyen garantissant la continuité des séries historiques ;
- de calculer par an le nombre de KCC et le taux de non réalisation qui en résulte au regard de l'offre contractuelle contenue dans du service de référence, conformément à l'Annexe A5 ;
- d'identifier et de quantifier les causes de non réalisation de l'offre en distinguant :
 - les causes dites de « type A » et notamment l'indisponibilité du personnel, les incidents matériels et les aléas de circulation ;
 - les cas spécifiques des grèves dans l'Entreprise (« type B ») ;
 - les cas de force majeure et assimilés (« type C »).

En cas de mise en œuvre de moyens de substitution, les courses sont réputées faites.
L'Entreprise s'engage à produire l'Annexe A.5 par trimestre, au plus tard le 30 du premier mois du trimestre suivant. Au dernier trimestre, cette annexe produite au plus tard le 31 janvier, devra cumuler l'ensemble de l'information demandée sur la production non-réalisée de l'année.

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

Article 28 - Pénalités pour non réalisation de l'offre de référence (hors grève).

Cet article ne s'applique pas en temps de grève.

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

L'Entreprise encourt une pénalité pour non réalisation de l'offre pour les KCC non réalisés.

La pénalité est proportionnelle au kilométrage de la course.

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

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

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

Article 29 - Engagement de service et d'information par l'Entreprise en cas de grève.

1. Plan de transport adapté :

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

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

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

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

2. Plan d'information des voyageurs :

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

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

Les prévisions de service modifié sont transmises au STIF 24 heures avant leur mise en application. L'information devra être actualisée pour prendre en compte l'évolution de la perturbation.

L'Entreprise élabore un plan d'information des voyageurs qui est basé sur :

- la fiabilité de la prévision annoncée 24 heures avant le début de la perturbation ;
- le respect du plan d'information des voyageurs joint en Annexe B.4.

3. Remboursement des voyageurs :

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

Ce remboursement des voyageurs est à la charge de l'Entreprise. Ses modalités sont précisées dans l'Annexe B.5.

4. Audits et contrôles :

L'Entreprise transmet au STIF les données de référence permettant de vérifier l'exécution du plan de transport adapté et du plan d'information.

Ces résultats sont transmis au STIF à J+10 après la fin de la grève et sont récapitulés dans le tableau de bord trimestriel.

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

L'Entreprise communique au STIF, au 15 du mois suivant la période de grève, l'Annexe B.6 où sont récapitulées les données quantitatives concernant le remboursement voyageur.

CHAPITRE II - QUALITE DE SERVICE

Article 30 - Principe généraux.

Dans le cadre du cycle contractuel prévu au Cahier des charges régional, la qualité de service est un élément majeur du service public de transports de voyageurs.

La première génération de contrat (contrats de Type I) avait pour objectif de mettre en place un système commun d'évaluation de la qualité de service. Il était basé sur des objectifs raisonnables, avec des paliers permettant d'inciter les entreprises moins sensibilisées, à une situation plus harmonisée avec celles ayant déjà une démarche qualité aboutie.

La base commune d'indicateurs qui constituait le système de qualité de service du contrat de Type 1 demeure dans le présent contrat, enrichie de plusieurs indicateurs. Les niveaux d'exigences sont par ailleurs relevés, ayant normalement été atteints par chaque entreprise au passage de la première à la deuxième génération de contrat.

L'objectif du présent contrat est, après la mise en place de la première phase, d'aboutir à un système plus abouti fonctionnant pleinement.

Trois thèmes sont complétés par de nouveaux indicateurs :

- Régularité et gestion des correspondances ;
- Information en temps réel et en cas de situation perturbée imprévue ;
- Disponibilité des équipements (introduction dans la mesure des nouveaux équipements)

Ils doivent permettre d'établir un lien entre les investissements réalisés, les coûts d'exploitation qui en découlent et le niveau de qualité de service attendu. Ainsi la plupart des nouveaux indicateurs correspondent à des équipements mis en service pour améliorer la qualité du service produit et dont l'entreprise à la charge du bon fonctionnement.

Article 31 - Thèmes prioritaires de la qualité de service.

Les engagements qualité portent sur les six thèmes suivants :

- 1) La régularité et la gestion des correspondances avec les modes ferrés (départs décalés) ;
- 2) L'information des voyageurs, et notamment en situation perturbée prévue ou imprévue ;
- 3) L'équipement et le suivi des véhicules, notamment concernant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ;
- 4) Le confort et la netteté/propreté des véhicules ;
- 5) L'attitude commerciale de l'Entreprise et de ses personnels, et notamment l'attitude du conducteur et la réponse aux réclamations ;
- 6) La lutte contre la fraude.

Article 32 - Critères d'appréciation de la qualité de service (indicateurs).

La qualité de service est appréciée au travers d'un ensemble d'indicateurs se référant pour la plupart à la dernière norme européenne relative à la qualité de service dans les transports. L'objectif des indicateurs retenus dans le cadre des différents contrats est de mobiliser les entreprises et leur personnel dans une démarche concrète d'amélioration de la qualité de service rendue aux voyageurs.

Tous les indicateurs suivis sont soumis à incitation financière. Seul l'indicateur « Taux de contrôle » n'est pas soumis à incitation financière.

Le calcul du bonus-malus associé à la qualité de service est décrit à l'Article 64 - du présent contrat.

Parmi les nouveaux indicateurs du présent contrat, deux seront définis en 2009:

- Indicateur « Départs décalés » ;
- Indicateur « Information en cas de situation perturbée imprévue ».

Compte tenu des difficultés pour définir ces deux indicateurs, il est nécessaire de travailler avec les entreprises pour trouver la méthode de mesure la plus adaptée.

En ce qui concerne l'indicateur sur l'information en cas de situation perturbée imprévue, il convient d'étudier les méthodes de mesure des entreprises qui expérimentent déjà cet indicateur pour définir les cas de situation perturbée imprévue et trouver un engagement satisfaisant pour les voyageurs.

Quant à l'indicateur sur les départs décalés, il est étroitement lié à l'indicateur régularité et la mise en place du premier risque d'impacter sur le résultat du second. Il convient donc dans un premier temps de mettre en œuvre l'indicateur régularité pour toutes les entreprises, et d'expérimenter la mesure des départs décalés avec quelques entreprises.

Pour ces deux indicateurs, une réflexion associant le STIF et les entreprises avancées sur ces sujets est menée en 2009.

Par ailleurs, trois indicateurs déjà suivis à titre informatif (dont un, la régularité, par une partie seulement des entreprises) sans incidence financière dans le Contrat de Type 1, seront désormais suivis soumis à bonus – malus :

- « Régularité » ;
- « confort de conduite » ;
- « réponse aux réclamations ».

Pour certains indicateurs, le bonus-malus est assorti de pénalités en cas de situations considérées comme inacceptables.

Le calcul des pénalités pour situation inacceptable est décrit à Article 64-2 - du présent contrat.

Article 33 - Modalités de mesures.

La définition et les modalités de mesures de chaque indicateur sont décrites à l'Annexe B.1 du présent contrat relative au système de qualité de service et aux « fiches indicateurs ».

Ces mesures sont à la charge de l'entreprise. Elles sont réalisées en interne à l'entreprise ou externalisées à un prestataire selon les principes définis dans les fiches indicateurs.

Un seuil minimal de mesures à effectuer est défini dans la fiche indicateur.

L'ensemble de ces mesures fait l'objet d'un tableau de bord rempli sur une base trimestrielle par l'Entreprise et transmis annuellement au STIF conformément à l'Annexe B.1.

L'Annexe B.1 du présent contrat est finalisée en 2009 pour les indicateurs dont la méthode de mesure n'est pas encore définie lors de la signature du contrat.

Dans ce cas, l'Annexe B.1 peut être modifiée par simple accord entre le STIF et l'Entreprise, moyennant un échange écrit.

Le tableau ci-après présente en conséquence la liste des indicateurs suivis avec incidence financière dans le présent contrat ainsi que les situations inacceptables.

Indicateurs soumis à bonus - malus		
thème	indicateurs	Situation inacceptables
Régularité et Gestion des correspondances	Régularité/Ponctualité	+ 2 situations inacceptables
	Gestion des départs décalés	
Information voyageur	Information théorique aux points d'arrêt	+ 1 situation inacceptable
	Information théorique à bord des véhicules	+ 1 situation inacceptable
	Information temps réel aux points d'arrêt	
	Information temps réel à bord des véhicules	
	Information en cas de situation perturbée imprévue	
Equipement et suivi des véhicules	Taux de disponibilité des équipements embarqués	
Confort et netteté/propreté des véhicules	Etat et netteté intérieure et extérieure des véh.	
Attitude commerciale de l'entreprise et de ses personnels	Attitude conducteur	+ 4 situations inacceptables
	Confort de conduite	
	Réponse aux réclamations	
Indicateur non soumis à bonus - malus		
Lutte contre la fraude	Taux de contrôle	

Article 34 - Niveau de service et intéressement.

1. L'objectif fixé correspond au niveau de qualité de service minimum requis. Celui-ci est encadré par une valeur supérieure et une valeur inférieure :

La valeur supérieure correspond au bonus maximal ;

La valeur inférieure correspond au malus maximal ;

Entre ces deux valeurs l'entreprise perçoit un bonus ou un malus proportionnel.

Ces valeurs sont fixées en début de contrat. Des objectifs intermédiaires peuvent être fixés en fonction du niveau de départ. Dans ce cas les bornes supérieures et inférieures respecteront les mêmes écarts que celles de l'objectif final, et donneront lieu à incitation financière de la même manière

L'enveloppe financière totale dédiée à l'intéressement est relevée par rapport au contrat type 1 pour tenir compte du nombre plus important d'indicateurs suivis et soumis à incitation financière. Le montant de cette enveloppe financière est de 1% du coût annuel HT d'exploitation du réseau, indexé par l'indice K11 défini à l'Article 67-1 -.

De plus il n'est pas le même pour tous les indicateurs, les thèmes prioritaires bénéficiant d'un bonus-malus plus important. L'importance est évaluée en fonction des priorités pour les voyageurs, et sont les suivants :

- 1 - Régularité et gestion des correspondances : 15% ;
- 2 - Information voyageur : 30% ;
- 6 - Attitude commerciale de l'entreprise et de ses personnels : 30% ;
- 4 - Equipement et suivi des véhicules : 15% ;
- 5 - Confort et netteté/propreté des véhicules : 10%.

Au sein de chaque thème le bonus-malus est réparti équitablement entre les différents indicateurs et n'est déclenché pour certains qu'après mise en service des équipements correspondants.

L'objectif de chaque indicateur est précisé dans les fiches indicateurs figurant à l'Annexe B.1.

Pour les indicateurs qui doivent être définis en 2009, les objectifs seront définis au même moment.

- 2. L'Entreprise s'engage à mesurer trimestriellement chaque indicateur.

Le mode de calcul des bonus-malus est décrit à l'Article 64 -.

CHAPITRE III - COMMUNICATION

Article 35 - Principes de gouvernance des actions de communication

Article 35-1 - Preambule

Le terme Communication dans les articles qui suivent doit être pris dans son sens le plus large et recouvre tous les types d'actions en terme de communication (relations presse, actions commerciales, marketing et événementielles, achats d'espaces, dépliants, mailings, Internet, projets et chantiers, mise en services et inauguration, signalétique et habillage...), tous les publics (voyageurs, élus, institutionnels...).

Il est nécessaire que les actions de communication s'inscrivent en cohérence avec une Politique Commune de Communication qui définit des axes, des expressions, des moyens et des temps de communication.

Le STIF est légitime à définir cette Politique Commune de Communication en concertation avec l'Entreprise et les autres transporteurs, il en assure la cohérence.

Le contrat a pour objectifs d'assurer la cohérence et l'efficacité des communications, informations et signes perçus par le voyageur en Ile-de-France et de clarifier les rôles respectifs entre le STIF et les transporteurs aux yeux des voyageurs.

L'Entreprise s'engage à respecter les dispositions prévues par ce contrat dans les partenariats, accords ou convention (économique, culturel, sportif...) que l'Entreprise pourrait engager avec des tiers ou dans le cadre d'autres organismes et entrant dans le champ de la Politique Globale de Communication.

Article 35-2 - Champ d'application de la politique commune de communication

L'ensemble des actions de communication entre dans le cadre de la Politique commune de Communication à l'exception de :

- - la communication « corporate » (valeurs propres de l'Entreprise) ;
- - la communication concernant les emplois, le recrutement de salariés ;
- - les communications liées à des actions de prospection en dehors de l'Île-de-France ;
- - la communication interne des entreprises ;
- - l'information voyageurs ponctuelle de proximité.

La garantie de la cohérence régionale de chaque Communication entrant dans le champ de la Politique commune de communication est symbolisée par la présence systématique du logo du STIF adapté et proportionné à celui du transporteur émetteur.

Lorsque sur un projet ponctuel ou sur des services permanents entrant dans le champ d'application de la politique commune de communication, une identité visuelle, une terminologie ou un axe créatif sont définis par le STIF en concertation avec l'Entreprise, l'ensemble des réalisations s'y référant est en cohérence avec l'identité visuelle, la terminologie ou un l'axe créatif définis par le STIF.

La Communication corporate de l'Entreprise et la communication liée à la prospection de nouveaux marchés en dehors de l'Île-de-France sont exclues du champ d'application du contrat. Elles ne peuvent en aucun cas être prises en compte dans le calcul des contributions du STIF issu du compte financier prévisionnel sous-jacent au contrat.

Article 35-3 -

Article 35-4 - Elaboration de la politique commune de communication

1. Échanges STIF / Entreprise.

L'Entreprise présente au moins une fois par an, par écrit au cours d'une réunion, son plan prévisionnel de communication de façon aussi détaillée que possible (brief simplifié, dates, actions d'accompagnement...) ainsi que la liste des événements susceptibles de constituer des temps de communication (mises en service de projets, mises en chantier d'opérations, créations de nouveaux services, réalisations d'enquêtes voyageurs...).

Au cours de cette réunion, le STIF présente le programme prévisionnel des dossiers susceptibles d'être inscrits à l'ordre du jour de ses Conseils à venir, ainsi que les axes et temps de communication prévus.

Ces échanges permettent d'engager une phase de concertation, au cours de laquelle le STIF fait part de ses remarques (coordination à effectuer, demande en précisions, demande de moyens supplémentaires, demande en opportunité ou ajournement d'une action, refus d'une campagne ...). La Politique Commune de Communication est définie à l'issue de ces échanges.

2. Réunion générale de coordination.

Si une coordination avec d'autres transporteurs, collectivités ou partenaires est nécessaire, le STIF organise une réunion générale et définit les thèmes à développer ainsi que la répartition de leur maîtrise d'ouvrage.

Article 35-5 - Suivi de la Politique Commune de Communication

1. Réunions régulières de suivi

Aux fins d'une information réciproque, des réunions de travail sont organisées entre le STIF et l'Entreprise. La fréquence de ces réunions est modifiable selon les nécessités. En l'absence de réunions programmées, l'Entreprise prend l'initiative d'informer le STIF par écrit de façon détaillée en amont de tous projets de communication. Ces réunions de travail permettent notamment :

- de suivre les réalisations de communication de l'Entreprise et celles du STIF ;
- de réagir sur certaines opportunités ;
- d'échanger en continu sur l'actualité des transports susceptible de donner lieu à une action de communication ;
- de valider les actions de l'Entreprise avant leur mise en œuvre.

2. Principes de validation.

Le STIF est associé en amont de toute action de communication, et aux étapes clés du déroulement du projet.

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

Article 36 - Identité du STIF et cohérence inter-régionale.

Article 36-1 - Principes et obligations

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

Il est nécessaire que les entreprises soient systématiquement proactives sur ces questions, et avant tout renouvellement, mise à jour, création de documents, de mobiliers, de matériels et d'infrastructures, la question de la présence de l'identité du STIF soit posée et qu'une proposition soit formulée au STIF.

Article 36-2 - Les marques

Les marques ayant fait l'objet d'un dépôt par le STIF auprès de l'INPI sont la propriété du STIF, qu'il s'agisse de marques verbales ou semi-figuratives (logos). Pour toute autorisation d'utilisation des marques actuelles du STIF (dont la liste est précisée dans l'Annexe F.1 du présent contrat), l'Entreprise doit impérativement prendre contact par courrier avec la Direction de la Communication du STIF.

Les nouvelles marques verbales, figuratives ou semi-figuratives, ayant pour vocation de constituer la dénomination d'un titre de transport, ou le titre de transport lui-même ou d'un service de transport décidé par le STIF sont déposées par les services du STIF auprès de l'INPI.

L'Entreprise s'engage à transférer au STIF, selon des modalités restant à définir, les marques verbales, figuratives ou semi-figuratives relatives à un service de transport ou un titre de transport dont elle est propriétaire ou copropriétaire pour une exploitation en Ile-de-France. La liste des marques dont l'Entreprise accepte le transfert de propriété et les modalités pratiques de gestion de l'ensemble des marques ainsi déposées sera définie dans une Annexe mise au point ultérieurement.

Article 36-3 - Habillage du matériel roulant

L'Entreprise s'engage à apposer le logo du STIF à l'intérieur de chaque véhicule (y compris affrété) participant à l'exploitation du service de référence. Le logo du STIF, dont la taille sera proportionnée à la taille du logo de l'Entreprise, est apposé à l'intérieur du véhicule à un endroit approprié à définir.

l'habillage extérieur des véhicules est défini par le STIF à partir de sa charte d'habillage (cf. 0) du matériel roulant en Ile-de-France pour tous les véhicules neufs ou faisant l'objet d'un programme de rénovation. L'entreprise s'engage à ce que ces véhicules respectent tous la charte du STIF.

L'entreprise fait valider par le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur son réseau (logo, habillage réseau)

Article 36-4 - Supports et documents de communication voyageurs

L'Entreprise s'engage à indiquer sur tout support de communication et d'information voyageurs son lien avec le STIF par la présence du logo du STIF.

Tout nouveau document de communication, papier (dépliants, affiches, flyers...) ou électronique (sites internet, Wap...), produit pour la première fois par l'Entreprise fait l'objet d'une concertation avec le STIF.

La mise à jour, le renouvellement, ou les modifications mineures de documents existants ne nécessitent pas la validation du STIF. En revanche, ils intègrent le logo du STIF.

Les informations ponctuelles de service, notamment les travaux sur la voirie, la déviation temporaire d'une ligne, n'impliquent pas une validation du STIF, ni la présence de son logo.

Article 36-5 - Signalétique, cartographie et représentation des modes

Les éléments relatifs à l'information voyageurs sont développés en cohérence avec les orientations du Schéma Directeur de l'Information Voyageurs (SDIV).

Dans ce cadre, les principes de représentation du service de référence utiles à l'organisation et au déroulement des déplacements des voyageurs (cartographie, représentation des modes, signalétique ...) sont définis et déterminés par le STIF, en collaboration avec les transporteurs.

L'Entreprise consulte le STIF et fait valider par ce dernier l'ensemble des éléments nouveaux ou à renouveler relatifs à la signalétique, la cartographie et la représentation des modes avant production. Les Parties s'efforcent de trouver des solutions compatibles avec les normes des différents réseaux de transports franciliens.

Article 36-6 - Les espaces de transport

Pour que la cohérence et l'unité du système de transport soient perceptibles par le voyageur dans leur globalité, l'ensemble du mobilier et des infrastructures devra intégrer progressivement l'identité du STIF sous réserve du respect des prérogatives de l'ensemble des parties sous la responsabilité du gestionnaire d'infrastructures.

Article 37 - Diffusion par le réseau de l'Entreprise.

Article 37-1 - Documents produits par le STIF

L'Entreprise diffuse tout type de documents et objets (dépliants, guides...) relatifs aux transports en commun produit par le STIF à travers son réseau sous réserve de la faisabilité technique de l'opération.

Article 37-2 - Mise à disposition du réseau d'affichage dans les dépendances du réseau de transport de l'Entreprise

Les parties s'efforcent de prévoir des espaces (stations, matériels roulants...) réservés pour la communication du STIF à certaines périodes de l'année. Les parties se rapprochent afin d'étudier la création d'un réseau commun « STIF-Entreprise » de diffusion et de présentation d'affiches et de dépliants à l'intérieur des réseaux de transport.

TITRE VI - BIENS ET INVESTISSEMENTS

CHAPITRE I - REGIME DES BIENS.

Article 38 - Biens mis à disposition de l'entreprise.

L'entreprise ne doit utiliser les biens mis à sa disposition que pour l'exécution du service de référence, sous réserve des dispositions prévues à l'Article 5-2 - du présent contrat.

Article 38-1 - Mise à disposition.

Le STIF s'engage à mettre à disposition de l'Entreprise, l'ensemble des biens qui figurent sur les plans qui seront joints en Annexe D.3 et décrits sur les fiches qui sont jointes en Annexe D.3 à la date d'effet du présent contrat.

Le STIF met à disposition de l'Entreprise le mobilier et le matériel strictement nécessaires à l'exploitation du service, mentionnés dans la liste jointe en Annexe D.3.

Une copie des notices techniques, des modes d'emploi et des CCTP de l'ensemble des équipements nécessaires à l'exploitation du service est également remise à l'Entreprise.

Article 38-2 - Inventaire

Un état des lieux et un inventaire des équipements mis à la disposition par le STIF intervient dans un délai de 3 mois suivant la prise d'effet du contrat. Ils font l'objet d'un procès verbal de remise établi contradictoirement entre les parties et signés par un représentant du STIF et un représentant de l'Entreprise. Ces documents sont joints en Annexe D.3 aux présentes.

Cet inventaire précise notamment leur situation juridique et leur état apprécié sous différents aspects (état général des constructions, entretien, sécurité, fonctionnement de certaines installations particulières...). Celui-ci peut prendre différentes formes : photographies, état des lieux à dire d'expert...

La mise à disposition des installations comporte précisément :

- les immeubles proprement dits et les installations fixes ;
- les équipements, matériels et mobiliers nécessaires à l'exploitation du service

Cette mise à disposition est consentie à l'Entreprise, à charge pour cette dernière d'en assurer l'entretien courant et le maintien en l'état.

Une remise à jour du relevé d'inventaire est effectuée à l'initiative de l'Entreprise, contradictoirement entre les parties, au moins une fois par an ; elle est portée en annexe du rapport annuel et porte modification de l'Annexe D.3.

Article 38-3 - Cession-mise au rebut

L'Entreprise informe le STIF de toute cession ou mise au rebut des biens (hors véhicules) dont elle est propriétaire et affectés à l'exploitation du service, dans les conditions prévues à l'Article 46 -(suivi des investissements).

Article 39 - Biens propres.

Les biens propres sont les biens appartenant à l'Entreprise, hors biens de reprise tels qu'indiqués à l'Article 79-4 - du présent contrat.

L'Entreprise peut librement affecter les biens propres à la parfaite exécution de ses obligations contractuelles, si elle les juge utiles et nécessaires.

Article 40 - Biens de reprise.

L'ensemble des biens affectés par l'Entreprise à l'exploitation du service constitue des biens de reprise et font l'objet d'un inventaire figurant en Annexe D.2 du présent contrat. L'inventaire des biens de reprise est mis à jour annuellement et est adressé au STIF en annexe du rapport annuel prévu à l'Article 69-3 -.

L'Entreprise met en place un système permettant le suivi des biens de reprise, de sorte que leur présence physique et leur affectation à la gestion du service puisse être vérifiées à tout moment.

CHAPITRE II - OBLIGATIONS RELATIVES AUX BIENS

Article 41 - Entretien et maintenance.

L'Entreprise est en charge et responsable de la réalisation des travaux d'entretien et de maintenance du patrimoine affecté à la mise en œuvre du service public de transport.

Les travaux d'entretien et de maintenance comprennent toutes les opérations normales permettant d'assurer le maintien en état des biens, jusqu'au moment où leur vétusté ou une défaillance rend nécessaire des travaux de remplacement ou de renouvellement.

L'Entreprise planifie et exécute les prestations de maintenance et d'entretien de façon à obtenir pour chaque équipement une longévité au moins égale à la durée de vie moyenne indiquée par son constructeur et à conserver les performances initiales dudit équipement. La maintenance des matériels roulants et des équipements mécaniques fait l'objet d'un plan de maintenance.

L'Entreprise met en œuvre dans ce but une gestion préventive permettant de déceler, à l'aide des mesures appropriées à chaque équipement, les usures excessives et autres dégradations avant qu'elles ne provoquent sa défaillance.

S'agissant du matériel roulant, l'Entreprise doit notamment se conformer strictement :

- Aux recommandations du constructeur en matière d'entretien périodique des divers organes du véhicule. Il se procure à cet effet toute la documentation technique nécessaire ;
- Aux injonctions de mise en ordre émanant du Service des Mines et consécutives aux visites réglementaires de sécurité.

L'Entreprise effectue le rajeunissement apparent (éclairage, peinture, sièges...) des véhicules de manière à ce qu'ils conservent un aspect attrayant et valorisant de l'image de marque du réseau.

L'Entreprise est tenue d'entretenir les véhicules et matériels d'équipement d'intérieur des véhicules. Il doit laver la carrosserie des véhicules régulièrement (sauf en période de gel), tenir les intérieurs toujours propres, effectuer tous les graissages, vidanges, réglages, changements de pièces demandés par le constructeur.

Un état du stock des pièces détachées est être tenu à jour.

L'Entreprise vérifie le bon fonctionnement des équipements d'accessibilité des véhicules et notamment des palettes embarquées de façon à prendre en charge tout PMR se présentant à

l'embarquement. Tout défaut de fonctionnement doit être répertorié dans un carnet tenu à bord des véhicules qui précise le motif d'indisponibilité et la date du constat.

L'Entreprise doit, en outre, effectuer toutes les réparations quelles qu'elles soient, dues à des pannes ou des accidents. L'Entreprise tient à jour un cahier d'entretien par véhicule.

Un effort particulier est demandé à l'Entreprise pour limiter le plus possible les nuisances de bruit et de pollution pouvant être occasionnées par les véhicules du réseau. L'Entreprise est tenue de procéder fréquemment à toute vérification (notamment analyses de l'échappement des moteurs, réglages ou améliorations de nature à déceler et réduire ces nuisances).

Article 42 - Renouvellement et rénovation.

L'Entreprise est en charge et responsable des opérations de renouvellement du patrimoine affecté à la mise en œuvre du service public de transport, hors les biens mis à la disposition par le STIF. Les travaux de renouvellement et de rénovation comprennent toutes les opérations qui consistent à réhabiliter ou à remplacer par un bien neuf, les biens devenus impropres à l'usage pour lequel ils ont été conçus (coût de maintenance élevé, présomption de panne, disponibilité insuffisante, matériel obsolète...).

Par renouvellement, il est entendu le remplacement d'un bien par un autre pouvant être différent de celui abandonné, mais de même destination et potentiel de performance au moins équivalent.

Par rénovation, il est entendu la réhabilitation d'un bien de façon à restaurer ses performances et à prolonger sa durée de vie.

Ces opérations de remplacement ou de réhabilitation sont réalisées de façon à garantir les niveaux de performance des biens, notamment leur âge conformément à l'Article 43-2 - et leur durée d'utilisation, compte tenu de l'évolution technique et technologique.

Les opérations de renouvellement et de rénovation font l'objet d'un programme pluriannuel d'investissement joint en Annexe D.2 du présent contrat.

L'Entreprise présente tous les deux ans sa politique de maintenance, de rénovation et de renouvellement de ses matériels roulants, et tous les 4 ans sa politique de maintien en état du patrimoine par grandes familles d'équipements.

Article 43 - Matériel roulant.

Article 43-1 - Parc de matériel roulant.

L'âge des véhicules est calculé au 1^{er} janvier de chaque année et le mode de calcul de l'âge moyen des véhicules est intégré à l'Annexe D.1 du présent contrat.

L'Entreprise transmet annuellement au STIF un état détaillé et exhaustif de la situation au 1^{er} janvier de son parc utilisé sur les lignes régulières objet du présent contrat, y compris les services scolaires des lignes régulières, réserve incluse, appelé Annexe D.1 « Etat du parc ».

L'Annexe D.1 définit en particulier les caractéristiques de chaque véhicule : marque, type, sa date de mise en service, les équipements embarqués, l'accessibilité PMR, sa norme environnementale, le nombre de km effectués par le véhicule, la ou les lignes régulières où le véhicule est affecté.

L'Annexe D.1 fournit les éléments financiers sur le mode de détention (acquisition, location, crédit bail), le prix d'acquisition, les contributions perçues, l'amortissement comptable, les frais financiers.

L'Annexe D.1 fait l'objet d'un envoi annuel au plus tard le 31 janvier de chaque année.

Compte tenu de son plan d'investissement, l'entreprise indique dans un plan (Annexe F.5), ligne par ligne, la date prévisionnelle à laquelle la ligne est entièrement exploitée avec des véhicules accessibles.

En cas de non respect de ce plan d'affectation, l'entreprise encourt une pénalité de 1000 € HT par véhicule et par mois calendaire de non affectation.

Article 43-2 - Plan d'investissement du parc

Le parc de véhicules fait l'objet d'un plan d'investissement pour toute la période du contrat, conformément à l'Annexe D.2. L'âge moyen du parc est établi de façon à être inférieur ou égal à 7 ans réels, aucun véhicule ne dépassant l'âge de 15 ans réels hors réserve et 18 ans réels pour les véhicules de réserve.

L'Annexe D.2 définit le parc utilisé pour l'exploitation de ce réseau et son évolution pour la durée du contrat. Le coût de l'évolution du parc est pris en compte dans la maquette de charges négociées entre le STIF et l'Entreprise.

L'Annexe D.2 fait l'objet d'un envoi annuel au plus tard le 31 janvier de chaque année.

A la demande du STIF, l'Entreprise tient à disposition du STIF tout document relatif à ces informations lui permettant d'effectuer des contrôles. De plus, le STIF a accès à toutes les pièces justificatives permettant de vérifier le bien-fondé et le respect de ce plan d'investissement.

Article 43-3 - Pénalité pour non respect du plan d'investissement

Dans le cas du non-renouvellement des véhicules tel que prévu au plan d'investissement de l'Annexe D.2, le montant des amortissements et des frais financiers correspondant est déduit de la contribution C2, telle que définie à l'Article 53-3 -. Les charges calculées (marge et aléa) sont également ajustées en conséquence.

NB : l'âge moyen s'apprécie par référence à l'Annexe D.5

En cas de

- dépassement de l'âge moyen de 7 ans réels au 1er janvier (avec une tolérance de 1%) ; l'Entreprise s'expose à une « Pénalité âge moyen » = (Nombre de mois de dépassement) X 10 000 €
- dépassement de l'âge réel de 15 ans pour les véhicules en circulation sur les lignes régulières du contrat et ne faisant pas partie de la réserve ; l'Entreprise s'expose à une Pénalité « âge réel maximum » = (Nombre de mois de dépassement) X nombre de véhicule x 5000 €
- non fourniture de l'ensemble des informations relatives à l'Annexe D.1, à l'Annexe D.2 ou à l'Annexe D.5 (Soit 0 ou une valeur mais pas de case vide au sein des documents), l'Entreprise s'expose à une Pénalité « production de documents » dont le montant est fixé à l'Article 75 -

Cette pénalité n'exonère pas l'Entreprise de l'obligation de fournir les documents concernés.

Article 43-4 - Prestations pour le compte de tiers

L'Entreprise s'engage à n'utiliser l'ensemble des biens listés en Annexe D.3 que pour le service de référence.

Toutefois, par dérogation à l'alinéa précédent et dans le but d'optimiser et valoriser l'ensemble des moyens dont elle dispose pour réaliser le service de référence, l'Entreprise peut assurer des prestations pour le compte de tiers dans les conditions et limites fixées ci-après.

- ces prestations ne peuvent être assurées que d'une façon accessoire à l'activité principale de service public, à laquelle elles ne peuvent en aucun cas nuire ; l'activité principale de service public étant, en toutes circonstances, prioritaire sur les prestations accessoires,
- les kilomètres (commerciaux, HLP et techniques) réalisés au titre des prestations accessoires ne peuvent représenter plus de XX% de l'offre de référence (taux précisé à l'Annexe F.4),
- ces prestations ne peuvent pas être réalisées en dehors de l'Île-de-France sauf autorisation écrite du STIF et services spéciaux scolaires
- ces prestations doivent faire l'objet d'un contrat écrit entre l'Entreprise et le tiers pour le compte duquel elles sont réalisées ;
- le STIF est exonéré de toutes responsabilités notamment en cas de dommages causés par l'Entreprise à son cocontractant ou à des tiers.-

Le compte d'exploitation annexé au présent contrat fixe un taux d'abattement applicable aux coûts d'amortissement des véhicules affectés au réseau. Ce taux est défini, d'une part, compte tenu des limites fixées aux prestations accessoires précisées ci-dessus et, d'autre part, d'un niveau prévisionnel de prestations accessoires cohérent avec la disponibilité du parc de véhicules.

L'Entreprise ne peut prétendre obtenir du STIF le versement pour quelque cause et sous quelque forme que ce soit, d'une contrepartie financière à raison de prestations effectuées par elle pour le compte de tiers.

L'Entreprise joint au rapport annuel visé à l'Article 69-3 - un état récapitulatif de l'ensemble des prestations qu'elle a réalisé pour le compte de tiers au titre du dernier exercice clos.

Ce document détaille notamment :

- l'objet des prestations fournies et leurs destinataires,
- leur volume (en km) et le pourcentage que constituent ces services par rapport au service de référence.
- le montant (en € HT) de ces prestations.

Le STIF pourra à tout moment procéder ou faire procéder à un audit de tout document de l'Entreprise relatif aux prestations pour compte de tiers effectuées par l'Entreprise, et notamment à un audit de sa comptabilité. A cet égard, l'Entreprise s'engage à mettre à la disposition du STIF tout document requis par ce dernier.

CHAPITRE III - PROGRAMMATION ET SUIVI DES INVESTISSEMENTS REALISES PAR L'ENTREPRISE

Les investissements concernés par le présent chapitre recouvrent les opérations de renouvellement et de rénovation des biens nécessaires à la réalisation du service de référence, ainsi que les opérations de nouvelles acquisitions.

Article 44 - Principes généraux

L'Entreprise s'engage à la réalisation du programme prévisionnel d'investissement figurant en Annexe D.2 du présent contrat.

Le STIF finance ce programme :

- par la prise en charge d'une fraction du cout des investissements et des frais financiers correspondant,
- et/ou par le versement de subventions.

Le régime de financement peut-être modulé par le STIF au cours du contrat et être décliné par type de bien. La modification du régime de financement entraîne l'ajustement, à la hausse ou à la baisse, les frais financiers. Le régime de financement pour l'année N est déterminé au mois d'octobre n-1 ou, au plus tard, lors du vote du budget de l'année N.

Le STIF s'assure de la cohérence du programme prévisionnel d'investissement de l'Entreprise avec sa politique des transports, et plus particulièrement les schémas directeurs qu'il pilote (Schéma directeur de l'Information Voyageurs, de l'Accessibilité, des Gares Routières, Plan de Déplacements Urbains...). Ainsi, pour chacune des opérations figurant au programme prévisionnel d'investissement, et avant toute acquisition ou travaux, l'Entreprise communique, dans les conditions précisées à l'article 46a, un dossier technique et financier au STIF pour instruction.

Article 45 - Programmation des investissements

Les parties conviennent que les investissements relatifs à l'information voyageur et aux systèmes d'aide à l'exploitation et prévus au plan d'investissement contracté sont purement indicatifs (normes en mutation, phase de définition des besoins non achevée).

Article 45-1 - Présentation

Le programme d'investissement est présenté sous la forme d'un tableau comprenant notamment :

- La dénomination de l'opération de rénovation ou de renouvellement regroupé par famille (Matériel roulant, Equipements véhicules, Equipements points d'arrêts, Installations fixes...) ;
- Les nouvelles acquisitions regroupées par famille ;
- L'année prévisionnelle de la réalisation de l'acquisition ;
- Les principaux éléments de dimensionnement (nombres de véhicules, types d'équipements, etc) et de choix technique ;
- Le coût prévisionnel de l'opération (pour les véhicules, reprendre le coût négocié en amont de la signature du contrat).

Article 45-2 - Ajustement de la programmation

Cette programmation peut faire l'objet, chaque année, d'ajustements par le STIF après instruction des dossiers techniques communiqués par l'Entreprise notamment pour tenir compte des besoins du service. L'entreprise présente les conséquences de cet ajustement sur les coûts d'investissement, la sécurité de l'utilisateur et des tiers le cas échéant, les coûts d'exploitation, les objectifs de qualité de service et les recettes prévisionnelles.

Article 46 - Réalisation du programme d'investissements - Conditions de réalisation du PI

Article 46-1 - Principes généraux

L'acquisition des matériels prévus au plan d'investissement ou la réalisation de travaux ne peuvent être engagés qu'après et sur la base de l'accord écrit du STIF.

L'instruction réalisée par le STIF permet, sur la base du dossier remis par l'Entreprise et d'échanges complémentaires, de valider l'opportunité de la réalisation de l'investissement, notamment sur les aspects suivants :

- cohérence avec les politiques et la programmation globale du STIF,
- pertinence des solutions techniques proposées et des caractéristiques des équipements envisagés,
- dimensionnement de l'investissement au regard de la capacité à faire de l'entreprise, des besoins spécifiques du réseau et de la stratégie d'équipement des autres réseaux connexes,
- chiffrage des coûts d'investissement et de fonctionnement,

Le versement de la subvention (ou de la fraction de C2 le cas échéant) s'effectuera en totalité au vu de copies de factures d'achat fournies par l'Entreprise ; en outre, s'agissant des véhicules :

- un courrier daté du transporteur => demande de paiement

- un extrait de l'annexe F4 avec surlignés les véhicules concernés par la demande
- copies cartes grises
- copies factures bus/cars
- copies factures équipements (y compris équipements visés par l'annexe F4)
- un relevé d'identité bancaire (RIB)
- le cahier des charges du véhicule de base
- 2 Photos du véhicule sur angle avant et arrière avec immatriculation visible
- Attestation de sortie des véhicules sortant en stipulant bien le devenir du matériel sortant.

Un éventuel écart entre le prix stipulé dans le plan d'investissement convenu entre les parties et la facture ne sera pas pris en considération pour le paiement ; le montant figurant dans l'Annexe F.4 est donc forfaitaire conformément au principe de prise en charge du risque industriel par l'entreprise, le plan d'investissement prévaut.

Article 46-2 - Véhicules

L'Entreprise transmet, avant le 30 juin de l'année N-1, au STIF, pour instruction, les dossiers techniques et financiers relatifs à chacune des opérations prévues en année N.

Le STIF communique sa réponse (motivée en cas d'écart avec le plan d'investissement initial) avant le 30 novembre de l'année N moins 1. En l'absence d'écart avec le plan d'investissement initial, le défaut de réponse du STIF dans le délai imparti vaut acceptation. En cas d'écart avec le plan d'investissement initial, le défaut de réponse du STIF dans le délai imparti vaut rejet de la demande.

Chaque dossier technique et financier relatif aux véhicules prend la forme du document figurant à l'Annexe D.4. Aucun véhicule ne peut être financé si ce document n'est pas complet.

Article 46-3 - Autres équipements que le matériel roulant

L'Entreprise transmet au STIF, pour instruction, les dossiers techniques et financiers relatifs à chacune des opérations qu'elle souhaite réaliser, dans un délai minimal de 9 mois avant la date de début des travaux.

Article 47 - Réalisation du programme d'investissements – suivi de la réalisation

L'Entreprise rend compte annuellement au STIF, dans le cadre du comité de suivi et du rapport annuel, de la réalisation du programme d'investissement.

L'Entreprise tient à jour annuellement un tableau suivi du programme d'investissement présentant :

- Les dépenses d'investissement réalisées par famille/opération ;
- Les coûts prévisionnels du programme d'investissement par famille/opération.

L'Entreprise adjoint à ce tableau un commentaire permettant d'expliquer les décalages entre les dépenses réalisées et les coûts prévisionnels.

Dans le cas où l'Entreprise ne réaliserait pas l'intégralité du plan d'investissement contractuel, elle s'engage à reverser la différence entre le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) réalisées et le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) prévues au programme d'investissement. Si l'investissement est simplement décalé, le plan d'investissement est décalé d'autant (début et fin de la comptabilisation).

Article 48 - Information en cas de modification du programme d'investissement

Dans le cas où une modification susceptible d'entraîner un risque sur le maintien en l'état de fonctionnement du système de transport est envisagée, l'Entreprise informe le STIF et lui présente les conséquences éventuelles de la modification envisagée.

Afin de permettre au STIF de veiller au respect des objectifs poursuivis, les parties conviennent de soumettre au comité de suivi les modifications significatives du programme

d'investissements susceptibles d'avoir un impact sur le confort, la régularité ou la qualité de service offert aux voyageurs.

A cette fin, l'Entreprise transmet au STIF les informations et documents requis pour la bonne compréhension de ces modifications :

- Les raisons financières, techniques, réglementaires ou autres qui justifient la modification envisagée ;
- L'impact financier de la modification et les mesures à prendre, le cas échéant, pour financer le surcoût ou réaffecter les fonds ;
- L'évaluation de l'impact sur la qualité de service ;
- Les conséquences de la modification envisagée ;
- Les mesures envisagées, le cas échéant, pour résorber le retard consécutif à la modification dans la réalisation du programme d'investissements.

Le STIF se réserve le droit de solliciter la communication de documents ou d'informations supplémentaires, et de faire procéder à tout audit, notamment sur l'impact financier de la modification. L'Entreprise s'engage à transmettre ces documents ou informations dans un délai maximum de 20 jours ouvrés à compter de la demande.

En cas de modification demandée par le STIF, l'Entreprise établit une étude d'impact dans les meilleurs délais.

L'Entreprise prend en compte l'avis rendu par le comité de suivi et prend toutes les mesures utiles et requises pour s'y conformer.

TITRE VII - REGIME FINANCIER

Le STIF introduit un objectif général de transparence des coûts et de meilleure efficacité économique de la prestation transport. Dans cette perspective, le contrat constitue à la fois un outil de maîtrise de la dépense publique, et d'incitation, par des mécanismes d'intéressement, à la réalisation des engagements et à la performance de l'Entreprise.

La préoccupation de maîtrise financière est au cœur de la relation contractuelle entre le STIF et l'Entreprise. Dans l'esprit des conventions de Délégations de Service Public conclues par d'autres Autorités Organisatrices comparables et dans la perspective de l'entrée en vigueur du Règlement Européen portant Obligations de Service Public, les objectifs du régime financier présenté ci-après sont respectivement :

La clarté du mécanisme de rémunération :

- individualisation des versements du STIF par nature de charges (fonctionnement / investissement) ;
- séparation de ce qui relève de la couverture de charges par rapport à ce qui constitue un intéressement.

Sa lisibilité :

- prévisibilité des dépenses du STIF : le STIF verse un forfait indépendant du niveau réel des charges et des recettes voyageurs ;

CHAPITRE I - LA REMUNERATION

Tous les montants du contrat et de ses avenants sont exprimés en euros HT.

Article 49 - Principes généraux relatifs à la rémunération.

L'Entreprise assure l'exploitation du service de référence défini au Titre II aux conditions financières définies dans le présent Titre.

Le service contractualisé entre le STIF et l'Entreprise donne lieu à l'établissement d'un **compte financier du service**, traduisant l'équilibre économique du contrat. Il comprend l'ensemble des produits et charges supportés par l'Entreprise et fait apparaître une juste rémunération pour marge et aléas, contrepartie des risques assumés par l'Entreprise.

Le compte financier prévisionnel figure en Annexe E.1 au contrat, accompagné de ses hypothèses d'élaboration.

Le compte financier est établi selon les principes de permanence des méthodes comptables et d'auditabilité décrits au TITRE VIII -.

L'entreprise perçoit les recettes de trafic collectées, les contributions liées aux recettes reconstituées et reçoit une contribution financière du STIF, au titre de l'exécution des obligations de service public qui lui sont imposées, laissant la possibilité de réaliser un bénéfice raisonnable.

Les ressources de l'Entreprise sont les suivantes :

- **les recettes de trafic collectées et les contributions liées aux recettes reconstituées**, telles que modulées du partage de risque entre le STIF et l'Entreprise selon les dispositions de l'Article 50 - ;
- **Les recettes liées aux activités annexes** et toute autre ressource perçue par l'Entreprise
- **les contributions versées par le STIF :**
 - une contribution C1 liée aux charges d'exploitation destinées à couvrir les obligations de service public liées au présent contrat (la taxe professionnelle et la taxe foncière font l'objet chaque année d'un remboursement à l'Euro/l'Euro) ; la contribution C1 est détaillée à l'Article 53-2 - ;
 - d'une contribution C2 au financement des investissements, décrite à l'Article 53-3 -.
- les autres concours publics dont l'Entreprise est susceptible de bénéficier pour la réalisation du service de référence et qui participent à l'équilibre du contrat.

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

- un intéressement à la vente, décrit à l'Article 57 -
- un intéressement à la qualité du service produit, décrit dans l'Article 64 -;

- des pénalités sur l'exécution du contrat définies à l'Article 28 -, notamment en cas de non-réalisation de l'offre kilométrique du service de référence.

Article 50 - Les recettes de trafic.

Article 50-1 - Modalités de détermination des recettes de trafic.

Les recettes de trafic sont déterminées par ligne à partir, d'une part, des tarifs et des prix annuels définis pour les forfaits mentionnés au point b/ ci-dessous, et d'autre part, du trafic voyageurs mesuré par les validations et par les comptages.

Les règles de calcul des recettes de trafic sont les suivantes :

1. Recettes de trafic collectées

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

$$\mathbf{RT1 = (P(t+ ; DT) \times NV(t+ ; DT)) + (P(t+ ; PT) \times NV(t+ ; PT)) + (Pt+u \times NVt+u) + (Ptab \times NVtab)}$$

- Pour les abonnements avec des tiers payants (carte scolaire, carte Rubis) et les autres recettes tarifaires collectées (Mobilis, ticket Jeune week-end, Paris Visite) :

$$\mathbf{RT2 = Participation voyageurs + Recettes tiers}$$

2. Contributions liées aux recettes de trafic reconstituées

- Pour les forfaits Intégrale, forfaits Navigo semaine ou mois, Imagine'R, Forfaits Solidarité Transport et Gratuité Transport ainsi que pour le forfait carte de circulation police :

$$\mathbf{CRR = [Pv + Ps \times Sm] \times NV_{FOR}}$$

Les contributions liées aux recettes reconstituées font l'objet d'un reversement par le STIF tel que prévu à l'Article 53 - et suivants.

Avec :

- $P_{(t+ ; PT)}$: prix ticket t+ carnet plein-tarif ; $P_{(t+ ; DT)}$: prix du ticket t+ carnet demi-tarif ; P_{tab} : prix du ticket d'accès à bord ; P_{t+u} : prix du ticket t+ à l'unité
- P_v et P_s : prix voyageur et section révisés annuellement par décision du STIF. Les valeurs de P_v et P_s TTC pour l'année 2008 sont respectivement égales à 0,0718 € 0,1662 €. Chaque année, P_v et P_s seront actualisés de la hausse (ou des hausses) de l'année précédente des forfaits considérés tel que détaillé à l'Annexe E3.
- NV : nombre annuel de tickets d'accès à bord ; nombre annuel de premières validations de tickets t+ (unité ou carnet) ; nombre annuel de voyageurs pour les forfaits conformément à l'Annexe E2.
- S_m : sectionnement moyen de la ligne, fixé pour toute la durée du contrat selon la dernière enquête origine-destination réalisée dans le cadre des comptages,
- la recette de trafic d'une carte scolaire correspond au prix public (35% de son prix de référence tel que défini à l'Annexe C.5)

Article 50-2 - Modifications des règles de calcul des recettes de trafic.

Les modifications des règles de calcul des contributions liées aux recettes reconstituées en cours de contrat feront l'objet d'un avenant pour traiter leurs répercussions sur les objectifs de recettes de trafic et sur la contribution forfaitaire C11 définie à l'Article 53-2 -.

Deux évolutions des règles de calcul sont programmées, à défaut d'être appliquées au début du présent contrat, au vu des contraintes méthodologiques et techniques qu'elles imposent.

1. Pour les contributions liées aux recettes reconstituées

Il s'agit à court terme, d'avoir un calcul distinguant trois types de forfaits ayant chacun des prix Pv et Ps différents qui permettent de reconstruire plus finement une recette par voyageur.

Les traitements des comptages ne permettant pas de faire cette distinction à la signature du présent contrat, des développements de nouveaux logiciels sont effectués par le STIF d'ici 2010 afin de pouvoir déduire la répartition du trafic escomptée en fonction des extractions des validations réalisées par l'Entreprise.

A partir de 2010, le calcul selon des prix moyens communs à tous les forfaits est remplacé par un calcul distinct pour chacun des trois types de forfaits suivants : Intégrale, Forfaits Navigo semaine ou mois et carte de circulation police ; Imagine' R (Scolaire et Etudiant) ; Forfait Solidarité Transport (le trafic du Forfait Gratuité Transport n'entrera pas dans le calcul de ces recettes).

Les prix par type de forfait sont détaillés dans le tableau suivant :

Forfaits :	Intégrale, Forfaits Navigo semaine ou mois et carte de circulation police		Imagine'R (Scolaire et Etudiant)		Forfait Solidarité Transport	
	Pv	Ps	Pv	Ps	Pv	Ps
Prix 2008 en Euros TTC 2008	0,0858	0,1986	0,0588	0,1361	0,0208	0,0481

2. A compter du 1er janvier 2011

Les contributions liées aux recettes reconstituées seront fondées sur la fréquentation mesurée par les données de validation remontées au système d'information du STIF (SIDV) telles qu'elles sont décrites à l'Article 22 -

La nouvelle méthode de détermination du trafic maintiendra le niveau de l'intéressement aux recettes de trafic de l'Entreprise, et un avenant viendra concrétiser les évolutions liées à l'application de cette méthode.

Sauf incapacité du STIF à mettre en œuvre une solution viable, la non signature de l'avenant par l'entreprise sera définie en liaison avec les entreprises ou leur mandataire ; elle entraînera, à compter du 1^{er} janvier 2011, une majoration de l'objectif de recettes de 2% par semestre sur une durée de 2 ans. Cette augmentation entraîne mécaniquement un ajustement de la participation du STIF et, le cas échéant, des collectivités signataires de la convention tripartite.

Article 50-3 - Calcul de l'objectif de recettes de trafic

Pour chaque année du contrat, un objectif de recettes de trafic est fixé selon les règles détaillées à l'Article 50-1 -. Cet objectif, exprimé aux tarifs et prix de l'année 2008, est repris dans le tableau reproduit à l'Annexe F.4.

Les objectifs de recettes de trafic sont calculés à partir du trafic mesuré pris en compte dans les factures de 2008 détaillé par ligne et par titre, valorisé aux tarifs et prix de 2008 en appliquant un effet volume pour chaque année. Les prévisions de recettes 2008, ayant permis de proposer ces objectifs de recettes sont détaillés à l'Annexe E.3.

Le montant de l'objectif de recettes de trafic annuel est revu :

- En le complétant des montants résultant des dispositions des Article 50-2 -, Article 50-4 -, Article 60 -Article 61 -Article 62 -et et Article 63-1 - ;

- En cas de transfert de trafic entre réseaux de contrats différents suite à une décision de modification de l'offre du STIF, à la hausse ou à la baisse.

Article 50-4 - Prise en compte des effets des décisions tarifaires du STIF.

1. Compensation de l'écart entre l'indexation liée à l'évolution des charges et les hausses tarifaires

Le taux d'évolution tarifaire de l'année n par rapport aux tarifs et prix de l'année 2008 est obtenu en faisant le rapport entre les recettes de trafic de l'année n valorisées au tarifs et prix de l'année n de chaque titre de transport et les recettes de trafic de l'année n valorisées aux tarifs et prix de l'année 2008.

La différence entre l'objectif de recettes de trafic pour l'année n revalorisé par le taux d'évolution tarifaire de l'année n ainsi calculé et ce même objectif actualisé par la formule d'indexation de la contribution C11 fait l'objet d'un reversement par l'Entreprise lorsque cette différence est positive et d'une compensation par le STIF si elle est négative.

2. Prise en compte des modifications tarifaires (modifications, création ou suppression de titres)

En cas de modification tarifaire décidée par le STIF, qu'il s'agisse d'une modification de la tarification d'un titre existant (en dehors de la revalorisation annuelle des tarifs dont les impacts sont compensés conformément à l'Article 50-4 -1/) de la création ou de la suppression d'un titre, le STIF et l'Entreprise évaluent les impacts de cette modification tarifaire sur l'ensemble des recettes de trafic. Ce calcul est établi sur plusieurs années pour tenir compte des évolutions de tendance des titres existants et de la montée en charges des mesures nouvelles.

Dans ce cadre :

- l'objectif de recettes de trafic est ajusté, à la hausse ou à la baisse, en fonction de la variation des recettes de trafic évaluée pour la modification tarifaire envisagée,
- le STIF soit verse une compensation à l'Entreprise, égale à la perte de recettes de trafic générée par la modification, soit, si la modification a pour effet d'augmenter les recettes de trafic, réduit ses contributions à proportion de la hausse de recettes ainsi générée ;
- un avenant formalise les conséquences de ces modifications tarifaires.

Article 50-5 - Transferts entre titres scolaires

L'année intermédiaire entre deux comptages, lorsque le montant de la variation des recettes des cartes scolaires par rapport à l'année précédente est supérieur en valeur absolue à 2% du montant des recettes de trafic pour l'ensemble des lignes concernées :

- soit le STIF versera une compensation à l'Entreprise égale à la moitié du montant de la baisse des recettes carte scolaire,
- soit le STIF réduira ses contributions de l'année à proportion de la moitié de la hausse des recettes carte scolaire.

Article 50-6 - Intéressement aux recettes de trafic

Un intéressement aux recettes de trafic, fondé sur la variation des recettes de trafic par rapport aux montants objectifs définis à l'Article 50-3 -, est mis en place.

L'écart (précisé en Annexe F.4) entre les recettes de trafic réalisées, fondées sur le trafic mesuré, et l'objectif de recettes de trafic, valorisé aux prix moyens de l'année, est partagé, à parts égales, entre le STIF et l'Entreprise.

Les recettes de trafic réalisées tiennent compte de l'effet des grèves, conformément à l'Article 50-7 -.

Article 50-7 - Prise en compte de l'effet de la grève sur les recettes de trafic

Conformément aux dispositions de l'Article 29 -, en cas de perturbations significatives résultant d'un préavis de grève pour un jour donné, lorsque le service prévisible est inférieur ou égal à 75 % du service contractuel de référence, l'impact sur les recettes de trafic des titres journaliers est neutralisé pour le STIF lorsque, au moment de l'établissement de la facture annuelle, l'objectif des recettes de trafic de l'Entreprise n'est pas atteint pour l'année de la grève considérée.

Dans ce cas, la neutralisation de l'effet de la grève sur le trafic mesuré consiste à rétablir le niveau de recettes de trafic de l'Entreprise pour les titres journaliers au niveau d'un jour moyen, par déclaration par l'Entreprise d'une recette de trafic reconstituée des titres journaliers non validés le jour de grève, de telle sorte que :

- recette de trafic d'un jour moyen pour les titres journaliers = recette de trafic réelle du jour de grève + recette de trafic reconstituée des titres journaliers non validés le jour de grève.

Le mécanisme de partage annuel des risques est appliqué au total des recettes de trafic, qui comprend les recettes de trafic reconstituées par l'Entreprise à partir d'un jour moyen pour l'ensemble des jours de grèves visés à l'Article 29 -.

Le montant de recettes de trafic d'un jour moyen pour les titres journaliers est établi à partir des éléments de calcul de l'objectif de recettes de trafic et s'élève aux montants prévus à l'Annexe F.4 :

Ces montants, définis aux tarifs 2008, sont actualisés annuellement selon l'augmentation tarifaire moyenne décidée par le STIF.

Si la durée de la grève est supérieure à cinq jours consécutifs, le STIF et l'Entreprise procèdent à une réévaluation de l'estimation correspondante pour tenir compte, le cas échéant, des pertes de recettes de trafic des abonnements.

Article 51 - Les recettes annexes.

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

Article 52 - Participations financières des collectivités

Le service de référence tel que défini en Annexe A.3 intègre les contributions financières versées par le STIF ainsi que des participations financières d'une ou de plusieurs collectivités. de collectivités.

Le STIF et l'Entreprise font leurs affaires de mettre en place une convention de partenariat avec la ou les Collectivité(s) concernées afin de garantir ces participations et ainsi maintenir le niveau du service de référence.

Les modalités, notamment financières de cette convention de partenariat sont négociées avec les Collectivités.

Dans l'hypothèse où la participation financière évoquée ci-dessus n'est pas accordée par la collectivité ou si cette dernière décide de se retirer avant le terme du présent contrat, , les parties conviennent, au plus tard dans les 6 mois suivants cette décision, de redéfinir les

modalités de fonctionnement du service de référence, notamment une réduction de l'offre, afin de garantir l'équilibre du contrat depuis l'origine ou compte tenu des nouvelles conditions d'exploitation.

Article 53 - Les contributions du STIF

Article 53-1 - Principe général

Les contributions versées par le STIF à l'Entreprise au titre du présent contrat se décomposent en :

- une contribution « C1 » liée aux charges d'exploitation couvrant les obligations de service public décrites à l'Article 5-2 -. Cette contribution est constituée de trois composantes :
 - une contribution forfaitaire « C11 » couvrant les charges liées à l'exploitation ;
 - une contribution « C12 » couvrant les impôts et taxes payées à l'euro-l'euro selon le réseau ;
 - une contribution « C13 » couvrant l'écart entre les recettes de trafic prévisionnelles indexées selon les modalités prévues pour la contribution C11 et le montant des recettes de trafic prévisionnelles actualisé des décisions tarifaires du STIF ;
- Une contribution forfaitaire « C2 » pour le financement des investissements ;
- Les contributions liées aux recettes reconstituées décrites à l'Article 50 -.

Les contributions forfaitaires versées par le STIF sont actualisées et versées à l'Entreprise selon les modalités définies aux Article 66 - et Article 67 -. Elles ne varient pas en fonction du volume de trafic, sauf dans les cas décrits aux Articles Article 50-2 -, Article 50-4 -, Article 60 -, Article 61 -, Article 62 - et Article 63-1 -.

Toutefois, les contributions versées par le STIF à l'Entreprise peuvent être ajustées en cours d'exécution du contrat pour tenir compte des mesures nouvelles décidées en cours de contrat traitées par voie d'avenant (sur la tarification ou sur la consistance du service de référence).

Article 53-2 - Contribution d'exploitation « C1 » relative aux obligations de service public

Elle contribue à couvrir l'ensemble des charges prévisionnelles d'exploitation encourues pour la mise en œuvre des obligations de service public contractuelles, figurant au compte d'exploitation prévisionnel.

1. Le montant « C11 ».

Le montant forfaitaire C11 est établi au moment de prise d'effet du présent contrat, pour chaque année de son exécution, pour l'offre de référence initiale décrite à l'Article 9 -.

Le terme C11 est indexé chaque année par application de la formule décrite à l'Article 67-1 -1, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à fin septembre de l'année n.

Le montant forfaitaire de C11, exprimé en milliers d'euros H.T. 2008, s'établit avant indexation aux montants figurant à l'Annexe F.4

Le montant de cette contribution est revu en le complétant des montants résultant de l'application des dispositions des Article 50-2 -, Article 50-4 -, Article 60 -Article 61 -Article 62 -Article 63-1 -Article 63-1 -.

2. Le montant « C12 »

Le montant de la contribution C12 correspond aux charges d'impôts et taxes, qui sont répercutées au STIF à « l'euro / l'euro »

Les impôts et taxes sont constitués de la taxe professionnelle, de la taxe foncière.

Pour déterminer la part de ces impôts et taxes imputables au présent contrat, les parties conviennent d'utiliser la clef de répartition suivante : nombre de véhicules CT2/nombre de véhicules total de l'entreprise.

Le montant de C12, exprimé en milliers d'euros HT courants, est repris à titre strictement indicatif dans le tableau figurant à l'Annexe F.4.

3. Le montant « C13 »

Le montant de C13 est nul à la prise d'effet du présent contrat. Ses modalités de calcul sont décrites à l'Article 50-4 -.

Article 53-3 - La contribution « C2 » au financement des investissements.

Le STIF participe au financement des investissements prévus au Programme Pluriannuel d'Investissement défini à l'Article 44 - et à l'Annexe D.2, via la contribution C2, qui est composée de :

- La contribution C21, qui couvre l'effort d'investissement réalisé par l'Entreprise au titre du contrat
- La contribution C22, qui couvre les frais financiers supportés à raison des investissements réalisés.

Conformément à l'instruction fiscale 3 A 7-06 du 16 juin 2006, les composantes de la contribution C2 n'entrent pas dans le champ d'application de la TVA. La contribution C21, compte tenu de son caractère d'aide à l'investissement, n'entre pas dans le calcul du rapport d'assujettissement à la taxe sur les salaires.

Les frais financiers sont forfaitisés. Le montant initial est calculé sur la base du taux actuel réel de la dette appliqué à une assiette constituée, pour chaque exercice, de la différence entre la valeur nette comptable d'ouverture et la moitié des dotations aux amortissements économiques de l'exercice, telles que définies en annexe (plan d'investissement ou maquette financière).

Le montant forfaitaire C2 est établi au moment de la notification du présent contrat, pour chaque année de son exécution, sur la base des charges prévisionnelles figurant en annexe (plan d'investissement ou maquette financière)

Le terme C2 est indexé chaque année par application de la formule décrite à l'Article 67-1 -, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à fin septembre de l'année n.

Le montant forfaitaire de C2, exprimé en milliers d'euros H.T. 2008, s'établit avant indexation aux montants figurant dans le tableau de l'Annexe F.4.

CHAPITRE II - RECETTES DIRECTES

Article 54 - Recettes directes au titre des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers sur support Navigo

L'Entreprise peut vendre des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers sur support Navigo.

Le produit de la vente sont réputées être les recettes directes de l'Entreprise en l'absence de répartition entre entreprises de transport.

Les recettes directes sont déduites du montant des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) décrites à l'Article 50-1 -.

Les recettes directes du mois m sont déclarées au STIF le 15 du mois m+1. Elles correspondent à la somme des titres vendus valorisés au tarif public au moment de leur validité. La déclaration distingue les ventes de forfaits mensuels valables le mois m et les ventes de forfaits valables le mois m+1. De même, les ventes des forfaits hebdomadaires sont déclarées pour chaque semaine de validité. Les forfaits d'une durée inférieure à 1 semaine sont déclarés par mois de vente.

La déclaration mensuelle est faite par l'Entreprise par l'intermédiaire de son mandataire pour le compte de l'Entreprise, sur la base des données communiquées par celle-ci.

Les ventes par type de titre et par couple de zones sont déclarées mensuellement par l'Entreprise par l'intermédiaire de son mandataire à la RATP et à la SNCF le 5 du mois m+1. Cette déclaration est faite en agrégeant l'ensemble des ventes des entreprises du mandataire. Les recettes directes perçues le mois m par l'Entreprise sont déduites sur les CRR facturées le mois m+2.

Pour le forfait journalier Mobilis, les recettes de trafic de ce titre sont collectées par les entreprises publiques qui en reversent une quote-part directement à l'Entreprise ou par l'intermédiaire de son mandataire, en fonction de l'usage de ce titre sur son réseau. Cette quote-part des recettes Mobilis est prise en compte dans les recettes de trafic collectées décrites à l'Article 50-1 -.

En cas de modification des conditions de vente du forfait journalier, ces dispositions seront réexaminées par les Parties.

Article 55 - Recettes directes au titre des forfaits Imagine'R

Les recettes directes du titre Imagine'R sont attribuées à l'Entreprise en fonction de l'usage des cartes Imagine'R sur son réseau.

Les recettes directes sont déduites du montant des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) décrites à l'Article 50-1 -.

Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+

L'Entreprise peut vendre des tickets t+. Le produit de la vente par l'Entreprise à travers son réseau de vente défini à l'Article 23-1 - du présent contrat constitue ses recettes de vente ticket t+.

Les recettes obtenues par l'Entreprise après répartition entre entreprises de transport des recettes des ventes de ticket t+ en carnet (plein tarif et demi-tarif) constituent ses recettes directes.

Les recettes directes de l'Entreprise sont calculées à partir du nombre de validations divisé par 0,98 pour tenir compte du stock mort sur le ticket t+.

CHAPITRE III - INTERESSEMENT A LA VENTE

Article 57 - Financement du système de vente des dépositaires et intéressement à la vente des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers

Le dispositif décrit ci-dessous concerne le réseau de ventes décrit à l'Article 23-2 - du présent contrat. Ce réseau de ventes est composé de dépositaires et de points de vente gérés directement par des salariés de l'Entreprise.

Pour les ventes de forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers, il utilise un terminal de rechargement nécessitant la présence d'une personne physique.

Dans ce cas, la partie fixe des coûts de vente du réseau rattaché au serveur de l'Entreprise ou de son éventuel mandataire est prise en compte par le STIF au travers du financement de l'équipement de vente (FEV).

Le FEV, calculé par point de vente, est de 17% du chiffre d'affaires annuel des forfaits mensuels hebdomadaires et journaliers (FMHJ), plafonné à 10.000 euros HT par an et par appareil de vente actif, rattaché au serveur de vente collectif. En cas de durée de rattachement inférieure à un an d'un appareil de vente, le plafond est calculé, pour cet appareil, prorata temporis du nombre entier de mois de rattachement.

La partie proportionnelle des ventes est prise en compte par le STIF sous forme de l'intéressement proportionnel à la vente (IPV). L'IPV HT vaut 4,5% du chiffre d'affaires annuel des ventes de FMHJ HT. Elle couvre notamment la rémunération des dépositaires ainsi que la participation aux frais communautaires du GIE.

Le financement de la vente HT pour chacun des points de vente est donc :

Pour un chiffre d'affaires annuel des FMHJ inférieur ou égal à 10.000 euros :

$$FV = FEV + IPV = CA * 4,5\% + CA * 17\%$$

Pour un chiffre d'affaires annuel des FMHJ supérieur à 10.000 euros :

$$FV = CA * 4,5\% + 10\ 000 * 17\%$$

Avec :

FV : Financement de la vente HT ;

CA : Chiffre d'affaires annuel des FMHJ HT.

En cas de projet de création d'un nouveau canal de distribution conformément aux dispositions de l'Article 23-5 - paragraphe 2 du présent contrat, les Parties conviennent de se rapprocher pour en étudier préalablement l'impact sur l'économie du contrat, notamment en matière de coût global de vente et d'intéressement.

Article 58 - Intéressement à la vente de la carte Imagine'R

L'intéressement est fixé à 6% de la quote-part de recettes directes du produit de la vente HT des cartes Imagine'R perçues par l'Entreprise.

Article 59 - Intéressement à la vente du Ticket t+

L'Entreprise perçoit un intéressement à la vente calculé selon la formule suivante :

-

$$\ll \text{IPV HT} = 6\% (\text{NtDT} \times \text{PtDT} + \text{NtPT} \times \text{PtPT})$$

Avec :

- - **NtDT : nombre de ticket t+ vendus en carnet demi-tarif ;**
- - **PtDT : prix du ticket t+ HT vendu en carnet demi-tarif ;**
- - **NtPT : nombre de ticket t+ vendus en carnet plein-tarif ;**
- - **PtPT : prix du ticket t+ HT vendu en carnet plein-tarif »**

CHAPITRE IV - LES ADAPTATIONS DE LA REMUNERATION LIEES A L'EXECUTION DU SERVICE DE REFERENCE

Article 60 - Principe général.

Les modifications significatives du service de référence (complément ou suppression) décidées par le STIF au cours du contrat dans les conditions prévues à l'Article 11 - donnent lieu à un ajustement des contributions du STIF. Cet ajustement est fondé sur la variation marginale des coûts de production induits par la modification de l'offre de référence.

Le cas échéant, une évaluation forfaitaire de la variation de recettes de trafic attendue est établie conjointement par l'Entreprise et le STIF.

Un avenant prend en compte les conséquences sur les contributions du STIF et sur les objectifs de recettes de trafic de ces modifications significatives de l'offre de référence. L'avenant devra indiquer l'impact des modifications d'offre sur la maquette financière

Article 61 - Ajustement des objectifs de recettes

Pour les modifications intervenues l'année n, l'évaluation forfaitaire des variations attendues de recettes de trafic telle que évaluée conjointement par le STIF et l'Entreprise vient modifier l'objectif de recettes de trafic à partir de l'année n+1.

Article 62 - Ajustement des contributions.

Le calcul du montant de charges supplémentaires est effectué sur la base de la variation marginale des coûts de production nécessaire à la réalisation de l'offre modifiée l'année n, sur la base d'un devis dont le modèle type est fourni par le STIF à l'Entreprise..

Pour l'année n, le montant de la contribution C11 est ajusté des charges de l'offre nouvelle, selon la formule suivante :

$$C11n' = C11n + \text{ajustement de } C11n$$

A partir de l'année n+1, le montant de la contribution C11 est ajusté des charges de l'offre nouvelle, minorées ou majorées du montant prévisionnel des variations estimées de recettes de trafic liées à cette modification du service de référence, selon la formule suivante :

$$C11n+1' = C11n+1 + \text{ajustement de } C11n+1$$

Avec :

- *ajustement de C11n = montant des charges n liées à la modification d'offre.*
- *ajustement de C11n+1 = montant des charges n+1 liées à la modification d'offre +/- montant de recettes de trafic n+1 induites par l'offre modifiée.*

En outre, la contribution C2 peut être revue si la modification de l'offre a des impacts sur les charges liées aux investissements :

$$C2n' = C2n + \text{ajustement de } C2n$$

Les nouvelles contributions C11n' et C2n' ainsi déterminées se substituent alors contractuellement aux C11n0 et C2n0 pour la détermination, d'une part des acomptes définis à l' Article 66 - et d'autre part des contributions calculées dans le cadre de la facturation annuelle.

Article 63 - Mesures tarifaires

Article 63-1 - : Création d'un titre ou modification significative d'un titre.

Pour toute décision du STIF de création de nouveaux titres ou de modification importante des conditions d'utilisation d'un titre existant, un avenant prendra en compte, en cas d'impact significatif, les conséquences de ces décisions, notamment sur les dépenses ou économies supplémentaires éventuelles.

Article 63-2 -

Article 63-3 - Cas d'alerte à la pollution.

Les dispositions de la loi sur l'air du 30 décembre 1996 ainsi que de l'arrêté inter-préfectoral du 24 juin 1999 font obligation au Transporteur d'offrir la gratuité, au moins sur certaines communes, des transports collectifs.

En cas d'alerte à la pollution, le STIF a décidé que la gratuité est offerte aux clients occasionnels sur l'ensemble des services contractuels les jours couverts par les décisions prises par le Préfet de Région en application de la loi sur l'air. La perte de recettes de trafic correspondante est compensée par le STIF selon les bases précisées à l'Annexe F.4

Cette compensation fait partie intégrante des recettes de trafic définies à l'Article 50-1 -.

A ce titre, elle est prise en compte pour le calcul du partage des risques prévu à l'Article 50-3 -

.

Ces montants, définis aux conditions tarifaires de l'année 2008, sont actualisés en fonction de l'augmentation tarifaire moyenne décidée par le STIF.

Les dépenses supplémentaires (renforcements des services et dépenses exceptionnelles de communication) font l'objet d'un devis proposé au STIF qui, après accord, en assure le remboursement. En l'absence de réponse dans un délai d'un mois, l'accord du STIF est réputé acquis.

Si la durée d'une alerte à la pollution devait être supérieure à cinq jours consécutifs, le STIF et l'Entreprise procèdent à une réévaluation de l'estimation correspondante pour tenir compte, le cas échéant, des pertes de recettes de trafic liées aux abonnements.

Article 63-4 - Autres mesures de gratuité partielle ou totale.

Pour les autres cas où une mesure de gratuité totale ou partielle doit être appliquée à l'ensemble des services, à la demande du STIF, les modalités de calcul sont les mêmes que celles en cas d'alerte à la pollution. En cas de mesures limitées à certaines lignes, l'Entreprise précise au STIF, pour accord et avant application de la mesure, les estimations de recettes correspondantes.

CHAPITRE V - INCITATIONS FINANCIERES EN TERMES D'OFFRE REALISEE ET DE QUALITE DE SERVICE

Article 64 - Incitation financière à la qualité de service.

Article 64-1 - Bonus/Malus relatifs aux indicateurs de qualité de service.

Les engagements souscrits contractuellement pour la qualité de service au chapitre 2 du Titre II trouvent leur contrepartie dans un système d'incitation du type « bonus/malus » décrit dans les Annexes B.1 et B.2.

Le résultat d'un indicateur, à l'exception de l'indicateur « taux de contrôle », est exprimé en % et correspond à un taux de conformité, calculé en rapportant le nombre d'observations conformes au service de référence, au nombre d'observations totales (cf. Annexe B.1 du présent contrat sur les méthodes de mesure des indicateurs de qualité de service).

Jusqu'au 31 décembre 2010, deux systèmes sont amenés à cohabiter :

- Soit l'entreprise souhaite rester dans le système du Contrat type 1 jusqu'à cette échéance afin de se préparer aux nouvelles exigences, auquel cas le système d'intéressement reste celui du Contrat type 1.
- Soit l'entreprise souhaite basculer dans le nouveau système d'intéressement dès la signature du contrat, auquel cas ce sont les principes ci-dessous qui s'appliquent. En outre, le montant du bonus-malus appliqué est plus important dans ce système que dans le système précédent.

En tout état de cause, à partir du 1^{er} janvier 2011, toutes les entreprises auront basculé au présent système :

Description du système :

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

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

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

Principe général de calcul :

$$\text{Bonus} = \text{bonus maximum} * \frac{\text{Valeur} - \text{Objectif}}{\text{Valeur Sup} - \text{Objectif}}$$

$$\text{Malus} = \text{malus maximum} * \frac{\text{Valeur} - \text{Objectif}}{\text{Valeur Inf} - \text{Objectif}}$$

Si l'Entreprise n'est pas en mesure de présenter une mesure pour l'indicateur, elle encourt le malus maximal.

Les valeurs communes, définies pour chaque indicateur, restent les mêmes pour toute la durée du contrat. Pour certaines entreprises, en fonction des résultats au moment de la signature du contrat, des paliers sont définis les premières années pour certains indicateurs. Les valeurs « objectifs », « supérieur » et « inférieur » progressent alors chaque année pour atteindre rapidement les valeurs communes.

Rappel du système du contrat type 1 (valable jusqu'au 31 décembre 2010) :

Pour chaque indicateur, le calcul du bonus-malus repose sur les principes suivants :

1. Un « point objectif » de qualité de service est fixé contractuellement pour chaque indicateur ; il est identique pour toutes les entreprises concernées par le cahier des charges régional (Xobj) ;

Xobj est exprimé en pourcentage et est précisé pour chaque indicateur en annexe 7 du contrat type I ;

2. Le « point de référence » est mesuré puis fixé contractuellement pour 2007 (Xref₀), pour chaque indicateur et pour chaque entreprise ; il est exprimé en pourcentage ; il est actualisé chaque année et dès 2008 (Xref_n) par application d'un pas de progression annuel conformément à la formule suivante :

$$Xref_n = Xref_{n-1} + [10\% * (Xobj - Xref_0)]$$

$$\text{En 2008, } Xref_{n-1} = Xref_0 = Xref_{2007}$$

3. Un « Bonus maximal » est défini. Il correspond à l'atteinte du « point objectif » de qualité de service fixé pour cet indicateur. Il est appelé « Bmax » et la valeur du Bonus maximal (Bmax) est identique pour les 5 indicateurs.

Un Malus maximal (Mmax) est défini dont le montant est identique à celui de Bonus maximal.

4. Le bonus ou le malus se calcule comme suit pour chaque indicateur :

Si le résultat de l'indicateur est supérieur ou égal à l'objectif de qualité de service Xobj, l'Entreprise perçoit le bonus maximum :

$$\text{Si } X_n \geq X_{obj}, \text{ alors Bonus} = B \text{ max}$$

Si la mesure est comprise entre le niveau de référence actualisé de l'Entreprise et l'objectif de qualité de service, l'Entreprise perçoit un bonus proportionnel à l'écart constaté :

$$\text{Si } X_{réf}_n \leq X_n < X_{obj}, \text{ alors Bonus} = B \text{ max} * \frac{(X_n - X_{réf}_n)}{(X_{obj} - X_{réf}_n)}$$

Si la mesure est inférieure au niveau de référence actualisé de l'Entreprise, celle-ci acquitte un malus dont la valeur est absolue par point d'écart et plafonnée à la valeur du malus maximal :

Si $X_n < X_{réf n}$, alors $Malus = M_{max}/6 * [(X_{réf n} - X_n)*100]$ avec $Malus \leq M_{max}$

Pour chaque année de calcul n , le bonus-malus total de l'Entreprise est égal à la somme des bonus diminués des malus :

$$(Bonus / Malus)_{total} = \sum_{i=1}^5 (Bonus_i - Malus_i)$$

Avec :

- i : indice de l'indicateur ($i = 1$ à 5)
- $i = 1$ pour l'indicateur « Information théorique aux points d'arrêt »
- $i = 2$ pour l'indicateur « Information théorique à bord des véhicules »
- $i = 3$ pour l'indicateur « Taux de disponibilité des équipements des véhicules »
- $i = 4$ pour l'indicateur « Etat et netteté intérieurs et extérieurs des véhicules »
- $i = 5$ pour l'indicateur « Attitude du conducteur »

Article 64-2 - Pénalités pour situation inacceptable.

Pour quatre indicateurs, le bonus-malus est éventuellement complété d'une pénalité pour situation inacceptable dans les cas suivants :

Régularité et gestion des correspondances :

- 1 Passage en avance ;
- 2 Retard supérieur à 15 minutes du fait de l'Entreprise ;

Information écrite aux points d'arrêts en situations perturbées prévues :

3 en cas d'absence d'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle d'une situation perturbée dès lors qu'elle était prévue ;

Information écrite à bord du véhicule en situations perturbées prévues :

4 de manière identique, en cas d'absence d'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle d'une situation perturbée dès lors qu'elle était prévue

Attitude du conducteur :

- 5 si le conducteur fume à bord du véhicule ;
- 6 ou téléphone en conduisant ;
- 7 ou n'est pas disponible pour renseigner un client hors raisons de service.
- 8 ou refuse de prendre en charge un Usager en Fauteuil Roulant sur une ligne déclarée accessible à un arrêt déclaré accessible non lié à une impossibilité technique.

Il est rappelé qu'en cas de constat d'un même manquement à la fois par l'Entreprise dans le cadre de ses mesures de qualité de service et par le STIF dans le cadre de ses contrôles ponctuels relatifs au Règlement d'exploitation, seule la pénalité pour situation inacceptable s'applique.

(1)	Passage en avance.	400 euros
(2)	Retard supérieur à 15 minutes du fait de l'Entreprise.	400 euros
(3)	Absence, à un point d'arrêt impacté par une situation perturbée prévue, de l'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle de cette perturbation.	300 euros
(4)	Absence, à bord d'un véhicule d'une ligne impactée par une situation perturbée prévue, de l'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle de cette perturbation.	300 euros
(5)	Le conducteur fume à bord du véhicule.	300 euros
(6)	Le conducteur téléphone en conduisant.	200 euros
(7)	Le conducteur n'est pas disponible pour renseigner les clients car il discute avec un collègue ou un habitué.	200 euros
(8)	Refus de prise en charge d'un Usager en Fauteuil Roulant sur une ligne déclarée accessible à un arrêt déclaré accessible non lié à une impossibilité technique	200 euros

Dans le cadre de la définition en 2009 des indicateurs « départs décalés » et « information en cas de situation perturbée imprévue », de nouvelles situations inacceptables peuvent éventuellement être ajoutées.

Article 64-3 - : Pénalités pour écarts constatés lors d'un contrôle effectué par le STIF

Le STIF peut mandater un prestataire pour contrôler les mesures effectuées par l'entreprise. En cas d'écarts constatés entre les contrôles effectués par le STIF et les mesures effectuées par l'entreprise, celle-ci peut, lorsqu'elle a obtenu du bonus, encourir une annulation totale de ce bonus dans les deux cas suivants :

- en cas d'écart significatif constaté entre la mesure STIF et la mesure entreprise (pour information, est considéré comme « significatif » un écart de 10% ou plus) ;
- lorsque la mesure effectuée par le STIF donne un résultat qui aurait engendré un malus alors que le résultat des mesures effectuées par l'entreprise donne lieu à bonus. Dans ce cas le malus est alors appliqué.

CHAPITRE VI - MODALITES DE FACTURATION ET DE REGLEMENT

Article 65 - Factures prévisionnelles.

Sans objet

Article 66 - Règlement des acomptes mensuels.

Les acomptes mensuels sont établis sur la base du montant des contributions C11, C13 et C2 définies aux Article 53-2 - et Article 53-3 -. Ils sont versés mensuellement, sur la base d'un échéancier annuel.

L'Entreprise transmet au STIF un échéancier des versements mensuels de l'année n, le 15 du mois de décembre n-1 et le 15 du mois précédent la hausse tarifaire pour l'année n. Lorsque les dates de versement prévues ci-après se trouvent être un jour non ouvré, les versements correspondants sont effectués le dernier jour ouvré qui précède.

L'Entreprise transmet par courrier au STIF la facture d'acompte correspondante le 20 du mois qui précède le mois de la facturation, la date figurant sur le cachet de La Poste, ou son équivalent faisant foi.

En cas de non-respect du calendrier des versements mensuels des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de facturation. Tout retard dans la transmission de la facture par l'Entreprise décale d'autant la date limite de versement par le STIF.

Les contributions du STIF sont versées par le STIF selon les modalités définies aux Article 66-1 -, Article 66-3 - et Article 66-4 -.

Article 66-1 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C11.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C11 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C11n0 prévus à l'Article 53-2 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C11n = C11n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C11 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Avec C11no : le C11 prévue pour l'année n et stipulé à l'Annexe F.4.

Article 66-2 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C12.

Les acomptes pour la contribution C12 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C12n0 prévus à l'Article 53-2 --, actualisés par application de la formule suivante :

$$C12n = C12n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C12 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Avec C12no : le C12 prévue pour l'année n et stipulé à l'Annexe F.4.

Article 66-3 - : Règlement des acomptes mensuels des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées.

Les acomptes pour les contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) sont versés le 26 de chaque mois.

Ces acomptes sont calculés avec les prix de l'année en cours et sur la base des derniers comptages intégrés conformément à l'Annexe E.2.

Article 66-4 - : Règlement des acomptes mensuels de la contribution C2.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C2 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C2n0 prévus à l'Article 53-3 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C2n = C2n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C2 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Article 66-5 - : Règlement des subventions véhicule

Les subventions actualisées véhicules sont versées dans un délai de 3 mois à compter de la réception du dossier complet (cf. Article 46-1 -).

En cas de non-respect de ce calendrier de versement par le STIF, celui-ci verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de la facturation.

Article 67 - Facturation annuelle

Article 67-1 - : Indexation.

1. La contribution C11 est indexée chaque année par application de la formule suivante :

avec $C11_n = C11_{n_0} \times K11_n$; avec

$$K11_n = X_N \left(a \frac{S_n}{S_0} + b \frac{C_n}{C_0} + c \frac{IPS_n}{IPS_0} \right)$$

Avec $a+b+c = 1$

[Les valeurs de a, b et c sont déterminés à l'Annexe F.4 et correspondent à la structure des charges d'exploitation de chaque contrat]

$C11_{n_0}$ = forfait contractuel C11 exprimé en euros 2008 pour l'année n, correspondant aux montants indiqués à l'article 50-2XX.

S : Salaires, revenus et charges sociales - Salaires mensuels de base de l'ensemble des salariés (indices trimestriels) - Activités économiques - Transports et entreposage (www.indices.insee.fr ; identifiant : - 1567433) ; $S_0 = 97,55$

C : indice mensuel Gazole (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641310) ; $C_0 = 201,573$

IPS : indice mensuel des prix des services (www.indices.insee.fr ; identifiant : 641257) ; $IPS_0 = 122,658$

2. La contribution C2 est indexée chaque année par application de la formule suivante :

$$C2_n = C2_{n_0} \times K2_n \text{ ; avec } K2_n = d + e \times K11_n$$

[La valeur de d correspond aux frais financiers et celle de e correspond aux dotations aux amortissements de chaque contrat, elles figurent en Annexe F.4]

3. Le montant annuel forfaitaire de subvention véhicule est indexé chaque année par application de la formule suivante

avec $S_n = S_{n_0} \times K3_n$; avec

$$K3_n = \left(\frac{IPA \& A_n}{IPA \& A_0} \right)$$

Avec

S_{n_0} = forfait contractuel de subvention exprimé en euros 2008 pour l'année n, correspondant aux montants indiqués dans l'Annexe F.4

IPA&A : IP de l'offre intérieure des produits industriels - Autobus et autocars, (indices mensuels) (www.indices.insee.fr ; identifiant : - 1559272) ; $S_0 = 104,76$

Pour chaque indice I, I_n est la moyenne arithmétique sur 12 mois d'octobre n-1 à septembre n ou 4 trimestres de septembre n-1 à juin n.

Article 67-2 - Reglement de la facture annuelle

Au 31 mars de l'année n+1 au plus tard, l'Entreprise transmet une facture récapitulative faisant apparaître pour l'ensemble des éléments constituant la contribution définitive du STIF après actualisation, les éléments suivants :

- les composantes de la contribution relative aux charges relevant des OSP :
 - la contribution « C11 » le cas échéant modifiée pour tenir compte des évolutions d'offre ;
 - la contribution C12
 - la contribution « C13 »
- la contribution relative au financement des investissements « C2 » ;
- Les contributions liées aux recettes reconstituées CRR définitives,
- les incitations financières (bonus/malus, intéressements) ;
- Les autres rémunérations éventuelles dont, le partage des risques sur les recettes défini à l'Article 50-6 - et celles liées au transfert entre titres scolaires décrit à l'Article 50-5 -.

L'Entreprise établit également un avoir correspondant :

- aux éventuelles pénalités liées à l'exécution du service définies aux Article 21-1 -, Article 21-3 -, Article 28 - et Article 75 -;
- au partage défini à l'Article 62 - si les recettes de trafic sont supérieures à l'objectif fixé de l'année n.

La facture annuelle reprend :

- le montant de la facture annuelle ;
- le montant des acomptes versés ;
- le solde à payer (avec le cas échéant les avoirs).

Le STIF règle à l'Entreprise, après vérification, le solde de l'année n entre les acomptes mensuels d'une part, la facture annuelle et l'avoir d'autre part, au plus tard dans les 45 jours suivants la réception par le STIF de la facture annuelle et de l'avoir.

En cas de désaccord, le STIF réserve le règlement du solde à hauteur du montant qu'il juge litigieux. Le cas échéant, le STIF règle, une fois le litige résolu, des intérêts de retard sur la base du nombre de jours de retard de versement.

En cas de non-respect du calendrier de versement des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de la facturation.

Les factures sont accompagnées des pièces justificatives suivantes :

- les fichiers justifiant le calcul des recettes de trafic ;
- un détail du calcul des indices d'actualisation des rémunérations ;
- le calcul détaillé des bonifications et pénalités ;
- les justificatifs de paiements des Impôts et Taxes ;
- le calcul du partage des recettes de trafic ;
- le compte-rendu financier de l'exploitant intégré au rapport annuel tel que décrit à l'Article 69-3 -.

Toutes les annexes à la facture annuelle sont formellement validées par l'Entreprise.

Un modèle de facture annuelle est proposé à l'Annexe E.4.

CHAPITRE VII - FISCALITE

Article 68 - Fiscalité

Article 68-1 - : Généralités.

L'Entreprise supporte tous les impôts et taxes relatifs à l'exécution des missions qui lui sont dévolues dans le cadre du présent contrat, selon la réglementation en vigueur. Elle assume seule les pénalités liées à tout redressement fiscal éventuel concernant la gestion qui lui est confiée, consécutif à une application ou à une interprétation erronée de sa part des textes en vigueur sous réserve de l'Article 68-3 -.

Article 68-2 - Les impôts et taxes supportés par l'entreprise.

La taxe professionnelle et les taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties sont réglées par l'Entreprise, après vérification des éléments constitutifs de chacun des rôles d'imposition. L'Entreprise fait le nécessaire pour obtenir le plafonnement de ses cotisations de taxe professionnelle auquel elle peut prétendre, selon les possibilités offertes par la législation fiscale.

La taxe professionnelle et les taxes foncières liées au service objet du présent contrat sont remboursées par le STIF à « l'euro / l'euro », sur la base des justificatifs des paiements effectués et d'une copie des rôles d'imposition. Le STIF rembourse à l'Entreprise la taxe professionnelle nette des dégrèvements/plafonnements accordés par l'administration fiscale.

Tous les autres impôts et taxes existant au 31 décembre 2008 et relatifs à la gestion du service sont à la charge de l'Entreprise.

Article 68-3 - : Taxe sur la valeur ajoutée et taxe sur les salaires.

L'Entreprise ayant la qualité d'exploitant du service est le seul redevable de la TVA due, selon les conditions de droit commun, au titre de l'activité de service public confiée.

En cas de changement de la doctrine ou de la législation fiscale en matière de TVA et/ou de taxe sur les salaires, les parties conviennent de se rapprocher pour tenir compte de ces changements et aménager le présent contrat sans modification de son équilibre économique.

Dans le cas où une des composantes des sommes versées par le STIF à l'Entreprise serait placée hors du champ d'application de la TVA cette composante serait facturée sans TVA au STIF.

Le montant de taxe sur les salaires qui en découlerait serait alors pris en compte dans le calcul de la contribution C1 versée par le STIF.

Article 68-4 - : Transfert des droits à déduction de la TVA.

En application des dispositions de l'Article 210-1 et suivants de l'Annexe II au code général des impôts, le STIF transfère à l'Entreprise les droits à déduction de la TVA correspondant aux investissements réalisés par le STIF et mis à la disposition de celle-ci.

Le STIF, propriétaire des biens, délivre à l'entreprise une attestation précisant :

- la nature et la situation des biens
- la base d'imposition hors taxe des biens utilisés par l'entreprise

- le montant de la taxe correspondant
- l'identité des parties
- la référence aux articles 210 – 1 et suivants de l'annexe II du CGI
- la nature du contrat liant les parties et la date de mise à disposition des biens
- la date d'exigibilité de la taxe.

Le STIF adresse une copie de cette attestation au service des impôts dont il dépend.

Au vu des justificatifs fournis par le STIF, l'Entreprise procède sans délai ni différé aux formalités nécessaires à la récupération de cette TVA, soit par imputation sur la taxe due au titre de ses recettes, soit par demande de remboursement formulée auprès de l'administration fiscale compétente.

La taxe ainsi récupérée est reversée au STIF au plus tard le 30 du mois suivant celui du remboursement de la taxe.

Toute contestation ou remise en cause par l'administration fiscale du droit à déduction ou du quantum de la taxe dont il est prétendu à la récupération ou qui aura été restituée est portée sans délai à la connaissance du STIF. Les parties examinent ensemble le bien fondé des rappels et engagent toutes voies de défense utiles.

Les rappels non contestables ou devenus définitivement exigibles, qui auront été appliqués, majorés des sanctions fiscales et des frais contentieux engagés à la demande du STIF, sont remboursés par le STIF dans les 30 jours de leur règlement sur présentation de justificatifs par l'entreprise sauf faute ou erreur avérée de sa part.

TITRE VIII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT

CHAPITRE I - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE

Article 69 - Informations sur l'exécution du contrat

Article 69-1 - : Principes généraux

Le STIF et l'Entreprise ont une obligation réciproque de transparence et de réactivité dans la transmission de l'information relative à la gestion du service, notamment en ce qui concerne les conditions d'exploitation et des difficultés rencontrées.

L'Entreprise porte à la connaissance du STIF et ce, dans les plus brefs délais, tout incident grave qui par sa portée est susceptible d'avoir une influence, de quelque nature que ce soit, sur les conditions d'exploitation du service de référence. Lorsque cette information est transmise verbalement elle doit être confirmée par écrit.

L'Entreprise transmet toutes les informations que le STIF peut demander ainsi que tous les tableaux de bords, rapports, documents de nature contractuelle, dans un délai raisonnable que le STIF peut fixer.

Seuls les modèles type spécifiques, communiqués par le STIF à l'entreprise, doivent être utilisés pour la transmission des informations sur l'exécution du contrat. En cas de non respect de ce principe, le STIF se réserve le droit de ne pas valider les documents présentés, et ceux-ci seront considérés comme non-reçus. Dès lors, l'Entreprise s'expose à la pénalité décrite à l'Article 75 -.

Si l'Entreprise ne donne pas droit à la demande d'informations une fois le délai de réponse échu, le STIF peut engager un Contrôle ou un Audit dans les conditions fixées à l'Article 62 du présent contrat. Les informations communiquées par l'Entreprise au STIF doivent pouvoir contribuer à assurer, auprès de tous les responsables locaux et des administrateurs du STIF, la meilleure lisibilité possible des conditions d'exécution de la présente convention.

Le STIF est garant vis-à-vis de l'Entreprise du respect de la confidentialité des informations correspondantes, dans les conditions prévues par la loi n°78-753 du 17 juillet 1978.

Toutes les informations sont transmises de préférence par voie électronique sous format standard, facilement exploitable.

Article 69-2 - : Information trimestrielle et annuelle sur l'exécution du contrat

1 Information trimestrielle

L'Entreprise fournit l'Annexe A.5 du présent contrat, au plus tard le dernier jour du mois suivant la fin du trimestre.

2 Information annuelle

L'Entreprise fournit annuellement les informations précisées aux Annexes Annexe A.3, Annexe A.4, Annexe D.1, Annexe D.2 et Annexe F.2.

Les résultats de qualité de service décrits à l'Annexe B.1 doivent être fournis au plus tard le dernier jour du premier mois suivant la fin de l'année.

Les dates de remise d'information sont indiquées en prenant pour référence la date de notification du présent contrat.

Article 69-3 - Rapport annuel

Sur le fondement des principes des articles L 1411-3 et R 1411-7 du Code Général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005, l'Entreprise transmet chaque année au STIF et, au plus tard dans les cinq mois suivant la clôture de l'exercice comptable, un rapport contenant les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du présent contrat, une analyse de la qualité de service et les tableaux complétés figurant en Annexe F.2.

Au sein du rapport annuel, l'Entreprise présente un commentaire du Plan d'Investissement pour l'année écoulée et sur la durée du contrat :

- Pour le matériel roulant : Explication des principaux facteurs d'évolution, l'impact quantitatif sur le parc, l'impact qualitatif sur le parc et l'impact sur les coûts d'exploitation ;
- Pour les autres biens : Explication des principaux facteurs d'évolution et l'impact sur les coûts d'exploitation.

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

Le présent rapport est remis au STIF entre le 1^{er} avril et, au plus tard, le 1^{er} juin de l'année n+1, concernant l'exercice n. En cas de non respect de cette contrainte calendaire, l'Entreprise s'expose à la pénalité décrite à l'Article 75 -.

Ce rapport comprend notamment :

a) Eléments financiers.

- un compte-rendu financier. L'objectif de ce compte-rendu financier est de porter à la connaissance du STIF les éléments d'information nécessaires pour apprécier les conditions d'exploitation du service de référence, des activités annexes et le suivi de la politique de gestion des biens et investissements. Le compte-rendu financier devra notamment comporter les éléments suivants :
- le compte de résultat de l'exercice présenté et commenté par nature de produits et charges concourant à l'exécution de la convention, selon le format en vigueur dans l'Entreprise. Il comporte en regard le budget pour l'année n, le réalisé de n-1 et la prévision pour n+1.

Si 85% au moins du chiffre d'affaire de l'entreprise est généré par le STIF, l'entreprise communique la partie du rapport de gestion relative à cette activité.

- Pour les établissements supportant le contrat :
 - la présentation des règles de comptabilité analytique utilisées pour élaborer le compte financier du service
 - l'indication, pour chaque ligne de charges et de produits ayant fait l'objet d'une imputation analytique sur le contrat du STIF, de la nature, la valeur de la clé de répartition utilisée ainsi que du montant total à répartir
- Il présente également ;
- une analyse des résultats et de leur évolution par rapport au budget et à l'année passée, notamment au regard des principaux événements de l'exercice.
- le chiffre d'affaires ventilé entre contributions du STIF, recettes voyageurs et autres recettes. Les versements du STIF feront également apparaître les contributions forfaitaires, les différentes formes d'intéressements perçus et le partage des risques.

- une présentation analytique des comptes décomposant les produits et charges par grandes fonctions (conduite, entretien et maintenance du matériel roulant et des installations fixes, services en stations ...).
- une communication des coûts unitaires rapportés à la production (Kms Commerciaux KCC) et aux voyageurs transportés (voyages-kilomètres) ;
- un état détaillé des immobilisations avec le plan d'amortissement afférent.
- Ainsi que les autres éléments financiers prévus à l'Article L 1411-3 du Code général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005.

b) Compte rendu technique.

- l'état des travaux réalisés par l'Entreprise au cours de l'exercice ;
- L'état des travaux envisagés par elle et l'état de vieillissement des équipements constaté et prévisible sur l'exercice à venir ;
- la liste des contrats de prestations et de sous-traitance conclus en application de l'Article 8 - du présent contrat
- un état récapitulatif de l'ensemble des prestations qu'elle réalise pour le compte de tiers au titre du dernier exercice clos
- Un bilan des moyens matériels engagés. Celui-ci doit comprendre un compte-rendu détaillé des cessions et acquisitions de biens mentionnés en Annexe D.2 (transmission d'une copie des factures d'investissement), des assurances souscrites (uniquement en cas de modification des polices d'assurances), ainsi que les inventaires et états des lieux établis contradictoirement.
- Un état du renouvellement des biens et immobilisations nécessaires à l'exploitation du service ;
- Ainsi que les autres éléments financiers prévus à l'Article L 1411-3 du Code général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005.
- Le lieu de remisage des bus par lignes
- Adresse du ou des dépôts et le nombre de véhicules par dépôt
- Mise à jour du programme d'investissement

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

- les comptes annuels (bilan, compte de résultat détaillé et annexes) de l'exercice clos de l'Entreprise, certifiés conformes par un Commissaire aux comptes agréé, ainsi que la liasse fiscale ;
- un tableau des effectifs de l'Entreprise au 31 décembre de l'année échue ;
- un tableau faisant apparaître le nombre des départs et des recrutements lors de l'année échue ;

L'Entreprise peut adjoindre à ce rapport annuel tous les documents qu'elle juge nécessaires pour apporter au STIF une information détaillée portant sur les conditions d'exécution du Service de référence.

Article 70 - Comité de suivi.

Article 70-1 - Organisation et fonctionnement.

Pour accompagner la vie du réseau, les parties de la présente convention se réunissent au sein d'un comité de suivi.

Ce comité sera présidé par le STIF.

Instance de concertation, le comité aura notamment pour mission de suivre l'exécution du présent contrat d'exploitation et de guider son évolution.

Il examine toutes les questions relatives à la programmation de l'offre ou des investissements et formule des avis sur des modifications potentielles de l'offre.

L'ordre du jour du comité de suivi est établi conjointement entre le STIF l'Entreprise dans le cadre d'un rendez-vous préparatoire.

Chaque partie à la présente convention peut abonder l'ordre du jour de chaque réunion du comité de suivi sous réserve d'en avertir les autres parties quinze jours avec la session du comité.

Le comité se réunit annuellement dans les locaux du STIF, ainsi qu'à la demande expresse d'une ou des parties, en tant que de besoin justifié par la partie demanderesse.

Sauf urgence, les parties sont averties trois semaines avant la date de la réunion du comité.

Les réunions donnent systématiquement lieu à l'établissement d'un compte rendu validé par l'ensemble des parties.

Article 70-2 - Attributions

Le comité de suivi traite notamment :

- Du suivi de la qualité de service ;
- Du rapport annuel rédigé chaque année par l'entreprise ;
- De l'évolution de l'offre de service

Article 71 - Contrôle de l'exécution du contrat.

Article 71-1 - Contrôle de l'exécution du contrat par l'Entreprise.

Il revient à l'Entreprise de s'assurer par tous moyens de la réalité de l'efficacité et de l'efficacité de l'exploitation, et de veiller au respect des obligations figurant au présent contrat.

Ce devoir général de contrôle s'exerce sans préjudice des droits reconnus au STIF en tant qu'autorité organisatrice, dans le cadre des contrôles et audits qu'il peut décider de mener.

Article 71-2 - Droit général de contrôle et d'audit par le STIF.

Conformément à l'Article L 1611-4 du Code Général des Collectivités Territoriales, le STIF dispose d'un droit d'audit et de contrôle se rapportant à l'exécution par l'Entreprise du présent contrat, qu'il exerce soit directement, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs qu'il mandate à cet effet.

Le droit de contrôle vise à assurer le STIF de la bonne exécution par l'Entreprise du service de référence prévu par le présent contrat et il consiste à vérifier sur pièces et sur place les documents et informations attestant que les services et prestations sont exécutés conformément aux stipulations de la présente convention.

Il vise également à permettre au STIF de s'assurer de l'étanchéité entre les activités exercées par l'Entreprise (et ses filiales) au titre du contrat et ses autres activités.

Sans préjudice des stipulations de l'alinéa précédent et afin de réaliser ce même contrôle, le STIF se réserve en outre le droit de faire procéder à des contrôles inopinés sur le réseau défini à l'Article 9 - du présent contrat, tout en respectant les règles de sécurité.

Le droit d'audit vise notamment à examiner tous les éléments comptables et financiers nécessaires à l'établissement du compte de l'Entreprise et à évaluer les méthodes et outils employés par l'Entreprise afin de recueillir, agréger et restituer au STIF les informations servant à l'établissement des tableaux de bord et du compte-rendu général d'activité.

Compte tenu du caractère stratégique pour l'Entreprise des informations relatives aux données financières, le droit d'audit en matière financière s'exerce par l'intermédiaire d'agents du STIF accrédités ou d'organismes extérieurs mandatés par le STIF et sous réserve d'un engagement de confidentialité.

Le STIF s'engage à communiquer à l'Entreprise la liste des auditeurs internes accrédités à cet effet et à prévenir l'Entreprise de toute modification de ladite liste.

Les frais et honoraires de l'intervention des organismes extérieurs restent à la seule charge du STIF.

Article 71-3 - Modalités d'exercice des contrôles ou audits.

Les contrôles de la qualité peuvent comprendre des contrôles inopinés, de type « client mystère ». Ces contrôles doivent se faire dans le respect des règles de sécurité (en particulier respect des plans de prévention hygiène et sécurité).

Dans les autres cas de contrôle et d'audit, l'Entreprise est informée de la décision d'audit du STIF, au minimum 15 jours ouvrés avant la date d'intervention des missions d'audits et de contrôle.

Dans le cadre des audits ou des contrôles, le STIF ou les organismes extérieurs mandatés par le STIF peuvent demander à l'Entreprise, la délivrance de tout élément d'information en lien avec l'offre de services prévue par le présent contrat. Ces éléments sont communiqués par l'Entreprise dans un délai raisonnable.

L'entrave dans l'obtention d'un élément demandé dans le cadre d'un audit ou d'un contrôle fait l'objet de pénalités fixées dans l'Article 75 -.

Les résultats des contrôles et audits (pour leur partie « analyse ») sont obligatoirement communiqués à l'autre partie dans un délai raisonnable fixé d'un commun accord.

Tout écart constaté en faveur du STIF ou de l'Entreprise ou tout manquement dans l'allocation des fonds versés par le STIF fait l'objet d'un reversement au profit du STIF ou de l'Entreprise.

Par ailleurs, si un audit fait apparaître un manquement aux dispositions du présent contrat, l'Entreprise s'expose à l'application des pénalités correspondantes. Il appartient au STIF, et à lui seul, de tirer les conclusions relatives aux insuffisances relevées lors des vérifications.

En cas de désaccord persistant sur les résultats des audits ou des contrôles la procédure de conciliation est engagée par la partie la plus diligente dans les conditions prévues à l'Article 85 - du présent contrat.

CHAPITRE II - VIE DU CONTRAT.

Article 72 - Responsabilité.

L'Entreprise est seule responsable des dommages de toute nature subis par les tiers, les usagers et les fournisseurs dont le fait générateur trouve sa source dans l'exploitation du service.

Elle s'engage à garantir intégralement le STIF contre tous litiges, demandes ou recours indemnitaires qui seraient dirigés contre lui à raison de tels dommages.

Article 73 - Assurances.

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

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

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

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

L'Entreprise s'engage par ailleurs à :

- Prévenir immédiatement et par tous moyens le STIF en cas de retard dans le paiement des primes de la part de l'Entreprise. Le STIF a la faculté de se substituer à l'Entreprise défaillante pour effectuer ce paiement, sans préjudice de recours contre ce dernier.
- Affecter intégralement l'indemnité versée par la compagnie d'assurance à la remise en état des biens affectés au service dont l'exploitation est confiée à l'Entreprise par le présent contrat.

Les travaux y afférents sont réalisés sous le contrôle du STIF suivant un échéancier mis au point d'un commun accord entre le STIF et l'Entreprise ; les travaux de remise en état débutent immédiatement après le sinistre, sauf cas de force majeure ou impossibilité liées aux conditions d'exécution des expertises. L'Entreprise ne peut prétendre à aucune indemnité pour plus-values éventuelles résultant de ces travaux.

Les parties prennent toute disposition pour éviter, autant que possible, qu'il y ait interruption dans l'exécution du service, que ce soit du fait du sinistre ou du fait des travaux de remise en état engagés à la suite du sinistre.

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

Article 74 - Garantie

L'Entreprise présente soit une garantie à première demande soit une garantie maison mère dans les conditions prévues ci-dessous.

Article 74-1 - Garantie à première demande

Dans un délai de trois mois à compter de la notification du présent contrat, l'Entreprise fournit au STIF une garantie à première demande, d'un montant de 6% du chiffre d'affaire.

Cette garantie a pour objet de couvrir :

- le paiement des pénalités dues par l'Entreprise, en cas de non versement dans les conditions prévues à l'Article 75 -;
- les coûts d'une éventuelle remise en état du matériel ou des immeubles mis à disposition par le STIF ou des biens susceptibles d'être repris par le STIF en fin de contrat ;
- le remboursement des dépenses engagées par le STIF – ou par un tiers qu'il se sera fait substituer – pour l'exécution des mesures provisoires prévues à l'Article 77 -(Cas de la mise en régie provisoire)

Cette garantie sera actionnée par le STIF, après mise en demeure adressée à l'Entreprise et demeurée infructueuse dans le délai de 7 jours calendaires.

Tout appel au garant par le STIF en application du présent article prend la forme d'une notification et doit :

- être adressée par lettre recommandée avec accusé de réception indiquant le montant des sommes dues et le motif de la mise en œuvre de cet article ;
- être signée par un représentant habilité du STIF ;
- comporter en annexe, une copie de la mise en demeure adressée à l'Entreprise et préciser que dans le délai imparti cette dernière n'a pas rempli ses obligations ;
- indiquer dans quels délais doivent être versées les sommes dues.

Parallèlement, un titre exécutoire sera émis et transmis à l'établissement bancaire, dont une copie sera transmise à l'Entreprise.

L'engagement de la société bancaire figurera en Annexe F.3.

Article 74-2 - Garantie maison mère

Dans le délai de trois mois suivant la prise d'effet du présent contrat, l'Entreprise fournit au STIF une lettre garantie « Maison mère » qui sera jointe en Annexe F.3 pour un montant plafonné à 6 % du chiffre d'affaires annuel.

Cette garantie a pour objet de couvrir :

- le paiement des pénalités dues par l'Entreprise, en cas de non versement dans les conditions prévues à l'Article 75 -
- les coûts d'une éventuelle remise en état du matériel ou des biens susceptibles d'être repris par le STIF en fin de contrat ;

- le remboursement des dépenses engagées par le STIF – ou par un tiers qu’il se sera fait substituer – pour l’exécution des mesures provisoires prévues à l’Article 77 - (cas de la mise en régie provisoire).

Cette garantie sera actionnée par le STIF, après mise en demeure adressée à l’Entreprise et demeurée infructueuse dans le délai de 7 jours calendaires.

Tout appel au garant par le STIF en application du présent article prend la forme d’une notification et doit :

- être adressée par lettre recommandée avec accusé de réception indiquant le montant des sommes dues et le motif de la mise en œuvre de cet article ;
- être signée par un représentant habilité du STIF ;
- comporter en annexe, une copie de la mise en demeure adressée à l’Entreprise et préciser que dans le délai imparti ce dernier n’a pas rempli ses obligations ;
- indiquer dans quels délais doivent être versées les sommes dues.

Parallèlement, un titre exécutoire sera émis et transmis à la société mère, ainsi qu’à l’Entreprise.

Le garant peut opposer au STIF toutes les exceptions et invoquer tous moyens de défense dont le Délégué bénéficie au titre du présent contrat.

CHAPITRE III - SANCTIONS – FIN DE LA CONVENTION - INDEMNITES

Article 75 - Sanctions Pécuniaires.

Après mise en demeure par voie de lettre recommandée avec accusé de réception restée sans réponse pendant 15 jours, des sanctions pécuniaires pourront être prononcées par le STIF à l'encontre de l'Entreprise, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celle-ci pourrait être tenue par ailleurs :

- en cas de non mise en place de la garantie prévue à l'Annexe F.3, l'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 15000 € par mois de retard ;
- en cas de non soumission de l'un des documents que l'Entreprise est tenu de présenter au titre des présentes, l'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 1000 € par mois de retard ;
- en cas de non communication d'informations dans l'un des documents que l'Entreprise est tenue de présenter au titre des présentes. L'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 500 € par mois de retard, tant que les documents complets n'auront pas été communiqués au STIF ;
- en cas de non respect des conditions relatives au réemploi du matériel roulant précisées à l'Article 43-4 - du présent contrat. L'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 10 € par kilomètre irrégulier réalisé Cette pénalité s'applique notamment à partir du premier kilomètre réalisé au-delà du seuil autorisé à l'Annexe F.4 de l'offre de référence, ou effectué – hors cas d'autorisation expresse du STIF- en dehors d'Ile-de-France ..

Le STIF peut toutefois décider de ne pas les appliquer en considération des difficultés particulières et inhabituelles rencontrées par l'Entreprise, des agissements imputables à un tiers, et des efforts déployés par l'Entreprise pour s'acquitter de bonne foi de ses obligations.

Ces pénalités sont traitées selon les règles comptables en vigueur, dans le cadre de la facture annuelle

Article 76 - Sanctions coercitives.

Le STIF peut procéder à la mise en régie provisoire aux frais de l'Entreprise, sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, dans les hypothèses suivantes :

- La sécurité publique vient à être compromise. L'exécution d'office est précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans un délai fixé par le STIF et approprié au cas d'espèce.
- Si le service n'est pas exécuté ou s'il n'est exécuté que partiellement, le STIF peut également prendre provisoirement, aux frais de l'Entreprise, toutes les mesures nécessaires à la continuité de l'exploitation du service.

Article 77 - Sanction résolutoire.

Sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, le STIF peut résilier la convention de plein droit et sans qu'il soit besoin de remplir aucune formalité judiciaire, notamment dans les cas suivants :

- liquidation judiciaire de l'Entreprise ;
- dissolution de l'Entreprise ;
- cession du bénéfice du présent contrat à un tiers sans son autorisation ;
- radiation devenue définitive de l'Entreprise du registre des transports valant interdiction pour cette dernière d'exercer l'activité de transport public routier ;
- interruption non justifiée de plus de 30 jours consécutifs de l'exploitation de tout ou partie des services ;
- manquement grave ou répété des engagements contractuels pris par l'Entreprise à travers le présent contrat, après une mise en demeure non suivie d'effet dans le délai d'un mois ;
- manquement grave ou répété en matière de sécurité, et notamment de défaut grave d'entretien des installations ou du matériel mettant en péril les usagers par l'Entreprise.

La résiliation requiert une délibération du Conseil du STIF, notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception. Cette mesure devra être précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans le délai de 10 jours.

En cas de résiliation anticipée et quel qu'en soit le motif, toutes dispositions stipulées au présent contrat qui en régleraient la fin trouveront à s'appliquer pleinement.

Article 78 - Résiliation.

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

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

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

De la même façon, l'Entreprise peut résilier le contrat moyennant un préavis de neuf (9) mois à tout moment des présentes, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celle-ci peut être tenue par ailleurs.

Article 79 - Sort des biens en fin de convention.

Article 79-1 - Biens appartenant au STIF.

A l'échéance normale ou anticipée du contrat, l'Entreprise est tenue de remettre au STIF, en état normal d'entretien et à titre gratuit, tous les biens et équipements mis à sa disposition par le STIF, sur le fondement de l'Article 38 - et des Annexes D.1 et D.2 des présentes.

Au jour de la cessation du présent contrat, le STIF est subrogé à l'Entreprise dans tous ses droits et obligations envers des tiers.

Six mois avant la fin de l'exploitation, les parties estiment et arrêtent, à l'amiable ou à dire d'expert, les travaux nécessaires à la remise en bon état d'entretien et de fonctionnement, compte tenu d'un usage normal des installations, équipements et matériels mis à la disposition de l'Entreprise par le STIF.

L'Entreprise exécute ces travaux avant l'expiration du présent contrat ou verse au STIF une indemnité correspondant à leur montant, au plus tard à l'expiration du présent contrat.

Un inventaire physique des biens est effectué contradictoirement entre les parties 2 mois avant la fin de l'exploitation. Cet inventaire est validé ou modifié le jour de la fin du contrat en présence ou non d'un huissier de justice. Suite à cet inventaire définitif, les clés des bâtiments sont remises au STIF par l'Entreprise.

Article 79-2 -
Article 79-3 - Biens de reprise.

1. Etat des biens

Sur demande expresse du STIF, l'Entreprise s'oblige à lui fournir, dans un délai de 15 jours consécutifs à sa demande et sous peine de sanctions pécuniaires, telles que prévues dans l'Article 75 -, un état détaillé, immobilisation par immobilisation, de tous les biens figurant à l'actif du bilan de l'Entreprise faisant ressortir les biens (brut, amortissements, net et subventions associées) nécessaires à l'exécution du service. Cet état sera complété, le cas échéant, du descriptif des biens faisant l'objet de leasing et de toutes opérations déconsolidantes.

2. Matériel roulant

Le STIF ou le successeur éventuel de l'entreprise,, rachète à l'Entreprise tout ou partie du matériel roulant qu'il jugerait nécessaires à l'exploitation, à sa valeur contractuelle nette des amortissements contractuels, minorée de la quote-part des subventions qui restent à reprendre.

Ainsi, l'entreprise restitue au STIF la part des subventions qui lui ont été versées et non reprises en fin de contrat.

2 mois avant la fin du contrat, un expert, désigné en commun accord entre le STIF et l'entreprise, détermine :

i. la valeur marchande théorique du parc compte tenu de son niveau d'équipement et de son âge et du kilométrage,

ii. La valeur marchande réelle du parc qu'il examine

Si la valeur réelle est inférieure à la valeur théorique, l'entreprise verse la différence au STIF (ou cette somme est déduite du reste à payer par le STIF ou le candidat retenu) ; en cas de mauvais entretien, le STIF a également la possibilité de percevoir cette somme ET de ne pas reprendre les véhicules (ni le STIF ni le candidat retenu ne paient la valeur résiduelle figurant dans le plan d'investissement).

L'Entreprise ne peut en aucun cas, refuser ou s'opposer de quelque manière que ce soit à la reprise du matériel décidée par le STIF.

3. Installations fixes

1 – Les parties prennent acte de ce que l'entrée en vigueur du règlement n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, dit règlement OSP, conduira à terme à ce que les lignes de transport de voyageurs par autobus ou autocar soient attribuées après mise en concurrence en région Ile-de-France.

Les Parties reconnaissent dès à présent que les dépôts d'autobus sont des infrastructures dont la disponibilité est essentielle afin d'assurer une égalité entre les candidats dans la perspective de cette future mise en concurrence .

2 – Le STIF s'engage à informer régulièrement et complètement son cocontractant de la préparation des conditions d'entrée en vigueur du règlement OSP et notamment des modalités de mise en concurrence qui seront envisagées. Le STIF informera également son cocontractant de la politique foncière qu'il envisage à l'égard des dépôts d'autobus, afin de mettre en œuvre une concertation avec les personnes concernées.

3 – Le cocontractant s'engage à porter à la connaissance du STIF l'ensemble des éléments matériels juridiques, techniques et financiers, se rapportant à la situation foncière des dépôts qu'il utilise pour la réalisation de l'offre de référence. Sur la base de ces informations, les Parties s'engagent à mener de bonne foi des discussions sur la question foncière dans la

perspective de la mise en œuvre du règlement OSP. Ces discussions doivent permettre l'adoption par les Parties d'un Document de Traitement de la question foncière tenant compte de la spécificité de chaque dépôt, et notamment de leur affectation, en tout ou partie, pour la réalisation du service de référence..

[4 - Le cocontractant s'engage à faire ses meilleurs efforts afin de faire participer aux discussions prévue au point 3 le ou les propriétaires des terrains et des installations correspondant aux dépôts d'autobus utilisés dans le cadre de la réalisation de l'offre de référence. (cette stipulation n'est pas applicable dans les contrats que lorsque l'exploitant n'est pas le propriétaire des dépôts)]

5 - Si le Document de Traitement cité au point 3 ci-dessus le prévoit, et pour les dépôts qu'il retient les Parties s'engagent à mener de bonne foi une discussion portant sur la valorisation des dépôts d'autobus et notamment sur la valorisation des terrains et des installations [et sur la définition d'une valeur locative (dans le cas où l'exploitant est également propriétaire des dépôts)].

Cette valorisation sera réalisée sur la base des principes suivants :

- prise en considération de la nature subventionnée de l'activité de service public exercée grâce aux dépôts,
- transparence quant aux conditions de financement de ces équipements,
- valorisation et rémunération réaliste de ces actifs sur la base de modèles économiques de moyen / long terme,
- avis préalable des domaines et / ou d'un expert immobilier désigné d'un commun accord entre le STIF et l'entreprise...

6 - Les parties conviennent d'établir dans les 6 mois de la signature de la présente convention un calendrier des modalités de mise en œuvre des engagements pris aux points 1 à 5 du présent article. Ce calendrier prévoit au moins un bilan annuel de la mise en œuvre de ces engagements.

Article 79-4 - Biens propres.

Les biens propres restent la propriété de l'entreprise à l'issue du contrat. Les logiciels nécessaires à l'exécution du service dont l'Entreprise reste propriétaire peuvent faire l'objet d'une licence d'utilisation accordée au STIF

Article 79-5 - Les opérations de remplacement (projet)

Les opérations visées par le présent article sont celles permettant le remplacement d'un immeuble ou d'une dépendance d'immeuble nécessaire à la réalisation du service public par d'autres installations répondant mieux aux exigences de l'exploitation ou de la technique (les « opérations de remplacement »).

Une opération de Remplacement a pour objet le financement, en tout ou en partie, de la construction, l'aménagement ou l'acquisition d'un bien nécessaire à la poursuite de l'activité de l'Entreprise.

Compte tenu de la complexité des opérations en cause, et notamment de leur déroulement selon une durée importante qui ne trouvera sa conclusion qu'une fois levés les divers aléas contractuels et administratifs auxquels leur mise en œuvre est subordonnée, le processus décisionnel se déroulera en deux phases :

1. Accord de Principe.

Afin d'obtenir l'accord de principe du STIF l'autorisant à entreprendre une opération de remplacement, l'Entreprise devra présenter au STIF un dossier détaillé précisant tout à la fois les remplacements prévus et justifiant les aliénations et éventuelles acquisitions envisagées.

Ce dossier comprendra l'ensemble des éléments qu'aura pu recueillir l'Entreprise, en phase de faisabilité, de nature à étayer sa démarche :

- aspect stratégique et technique de l'opération,
- montage juridique envisagé et analyse des raisons pour lesquelles le montage proposé est retenu,
- partenaires pressentis,
- éléments de coût (connaissance du marché, évaluation des services fiscaux si elle est connue...)
- planning prévisionnel,
- modalités de financement,
- .../...

Pour ce faire l'Entreprise sera autorisée à effectuer, sous sa responsabilité, toutes démarches de nature à lui permettre d'apprécier la faisabilité de l'opération et initialiser les démarches nécessaires à la poursuite éventuelle de sa proposition (consultation de promoteur/ investisseurs, négociation et signature de protocoles d'intention non contraignants etc...).

L'Entreprise tiendra le STIF informé de ces démarches, au fur et à mesure qu'elles seront entreprises.

Après réception et étude du dossier détaillé, le STIF, par courrier de son Directeur Général, transmet à l'Entreprise un accord de principe.

Le STIF demeure entièrement libre d'accepter ou de refuser de donner cet accord de principe. Le STIF informera néanmoins l'Entreprise des motifs qui l'ont conduit à refuser l'accord de principe.

En cas de refus, l'Entreprise fera son affaire des conséquences de cette décision sur les éventuels engagements précontractuels qu'elle aura pu souscrire.

En cas d'accord de principe, l'autorisation du STIF vaudra autorisation donné à l'Entreprise pour engager toutes démarches en vue d'aboutir à la signature d'avant-contrats avec les partenaires à l'opération.

Pendant cette phase de mise au point, le STIF sera tenu informé de l'avancement du dossier au cours de réunions trimestrielles avec l'Entreprise. Au moins une fois par an, cette information prendra également la forme d'un rapport écrit. Une information complémentaire écrite (comportant une copie de la demande de permis de construire et de démolir) devra être fournie au STIF préalablement au dépôt par l'Entreprise de la demande du ou des permis de construire se rapportant à l'opération de remplacement.

2. Deliberations des Organes deliberants.

Au terme des discussions, les modalités juridiques et économiques de l'opération de remplacement seront arrêtées dans un document contractuel signé entre le STIF, l'Entreprise et éventuellement les différents partenaires qui concourent à sa réalisation.

Cet engagement sera signé sous condition suspensive de l'agrément des organes délibérants respectifs de l'Entreprise et du STIF, ainsi que sous les conditions suspensives usuelles en pareille matière (droit de préemption, obtention des autorisations de construire éventuellement nécessaire, devenues définitives,...).

Article 80 - Continuité du service en fin de contrat

Le STIF aura la faculté, sans qu'il en résulte un droit à indemnité pour l'Entreprise, de prendre pendant la dernière année du présent contrat toute mesure pour assurer la continuité du service public, en réduisant autant que possible la gêne qui en résulterait pour l'Entreprise.

D'une manière générale, le STIF pourra prendre toutes les mesures nécessaires pour faciliter le passage progressif du présent contrat au nouveau régime d'exploitation ou au nouvel exploitant.

A la fin du présent contrat, le STIF ou le nouvel exploitant sera subrogé aux droits de l'Entreprise.

Article 81 - Reprise des autres contrats et engagements de l'entreprise

1. Dans un délai d'un an avant le terme du contrat, l'Entreprise adresse au STIF copie de l'ensemble des contrats nécessaires à la réalisation du service de référence et susceptibles d'être poursuivis au-delà du terme du contrat.

Elle lui adresse en particulier les baux immobiliers conclus par l'Entreprise pour les biens nécessaires à la réalisation du service de référence.

En cas de cessation du présent contrat (échéance normale ou anticipée), pour quelque cause que ce soit, le STIF se réserve le droit de poursuivre ou de faire poursuivre ces contrats par le tiers de son choix.

Cette faculté ouverte au STIF ou à un éventuel successeur devra néanmoins tenir compte, pour ce qui concerne les baux immobiliers, de la spécificité de chaque dépôt bus, et notamment de leur affectation, en tout ou partie, pour la réalisation du service de référence

Le STIF notifie sa décision à l'Entreprise et à son cocontractant dans un délai de 2 mois à compter de la date de notification de la résiliation ou 9 mois avant l'échéance du contrat.

2.

L'Entreprise devra veiller à ce que soient insérées dans les contrats qu'elle passe avec des tiers, les stipulations propres à permettre l'application du présent article.

Dans un délai de 3 mois à compter de la prise d'effet du présent contrat, l'Entreprise fera ses meilleurs efforts pour mettre en les contrats passés par l'Entreprise avec des tiers avant le présent contrat devront être mis en conformité avec les stipulations du présent article.

Il est bien entendu que les stipulations du présent article ne concernent pas :

- les contrats passés par l'Entreprise en application d'un contrat passé pour son compte par une société la contrôlant (au sens de l'article L.233-3 du Code de commerce) ;
- les contrats passés par l'Entreprise avec une société la contrôlant ou placée sous le même contrôle (notamment les contrats d'assistance technique).

3. En cas de méconnaissance par l'Entreprise d'une des stipulations du présent article, qui rendrait notamment impossible la poursuite par le STIF ou tout tiers désigné par lui de l'un des contrats, le STIF pourra obtenir une prestation de même nature, aux frais et risques de l'Entreprise.

4. Un an avant la cessation du présent contrat, l'Entreprise communique au STIF les informations nécessaires à la mise en application de l'article L 1224-1 du code du travail.

Article 82 - Engagements financiers à la fin du contrat

Au terme du présent contrat, l'Entreprise établit dans le délai d'un mois, un état des créances et des dettes reprises par le STIF ou le successeur et assumées par ces derniers.

Cet état détaillé fera notamment apparaître :

- les charges payées par l'Entreprise et couvrant une période n'entrant pas dans le périmètre de son contrat d'exploitation ;

- les sommes, quelles qu'en soient la nature, origine ou destination, subsistant dans son patrimoine et versées par des tiers, personnes privées ou publiques, sous forme de concours, subventions ou participations afin de contribuer au développement des moyens du service public exploité couvrant une période en dehors des ses obligations inhérentes au présent contrat ne faisant plus partie de son contrat d'exploitation ;
- les sommes qu'elle a constituées, provisionnées ou réservées dans ses documents comptables et budgétaires afin de garantir le parfait paiement à leur échéance normale des obligations légales, réglementaires ou contractuelles dans lesquelles le STIF ou le successeur seront tenus de se substituer à lui à raison du transfert ou de la reprise du service ;
- les charges à payer, relatives à tout contrat annuel qui sera cédé au STIF ou au successeur au prorata du temps du dernier contrat d'exploitation ;
- une somme correspondant aux droits acquis par les salariés transférés en vertu de l'Article L 1224-1 du code du travail et non échus à la date du transfert du service public confié, lorsqu'il résulte de ce transfert que le STIF ou le successeur seront tenus de l'intégralité de ces droits à leur échéance ;
- les provisions passées, entre autres, pour départ à la retraite ;
- et toute autre charge liée à l'exploitation du service confié incombant à l'Entreprise.

Si cet état fait apparaître un solde en faveur de l'Entreprise, alors le successeur verse ce solde à l'Entreprise, dès le début de son exploitation.

Si cet état fait apparaître un solde en faveur du successeur, alors le l'Entreprise verse ce solde au successeur, dès la fin de son exploitation.

Cet état devra impérativement être validé par l'expert comptable de l'Entreprise, ainsi que par le STIF. Un protocole transactionnel peut valider l'accord financier.

A la fin du contrat, si le programme prévisionnel d'investissement n'a pas été réalisé en totalité (en volume et/ou en valeur), alors l'entreprise verse au STIF l'écart entre le montant réel d'investissement et le montant prévisionnel.

Les sommes dues en application des dispositions du présent Article sont versées en capital dans les 3 mois suivant le terme de du présent contrat et à défaut, portent intérêt au taux applicable en matière d'intérêts moratoires des marchés publics.

CHAPITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 83 - Révision et sauvegarde.

Les Parties procèdent d'un commun accord au réexamen des conditions financières, à la demande motivée de l'une d'entre elles, en cas de survenance d'événements ou de modifications législatives ou réglementaires majeures et non prévisible avec suffisamment de certitude quant à leur occurrence à la date du contrat, tendant à bouleverser substantiellement l'équilibre économique et financier du contrat.

Pour apprécier l'impact de ces événements, les parties s'appuient sur toutes données économiques et financières utiles et disponibles. La révision du contrat peut notamment intervenir dans les cas suivants :

- si une vérification de toute nature réalisée par le STIF montre que le STIF supporte des charges indues ou bien qu'une contribution versée par le STIF est excessive notamment du fait d'un changement de méthode comptable, les parties conviennent d'examiner ensemble les modalités d'ajustement des contributions du STIF ;
- en cas de modifications législatives et réglementaires en matière sociale, fiscale, para fiscale et d'imposition de toute nature (évolution de taux fiscaux, création ou suppression d'impôts, taxes et redevances ou changements de règles déterminant l'assiette, les taux ou les modalités de calcul des impôts, taxes et redevances) venant affecter les impôts et/ou taxes et/ou charges autres que ceux couverts par la contribution versée par le STIF ;
- Plus particulièrement, en cas de remise en cause, quelle qu'en soit l'origine, de l'abattement supplémentaire de 20 % pour frais professionnels dont bénéficie le personnel de conduite de l'Entreprise à la date d'entrée en vigueur du présent contrat.
- En cas de cession de l'entreprise ou de modification de la structure de détention du capital de l'entreprise titulaire du contrat.

Les Parties procèdent à l'amiable au réexamen des conditions financières sur l'initiative de l'une d'elles et sur la base des éléments justificatifs fournis par celle-ci.

Article 84 - Recours à la procédure d'avenant.

Article 84-1 - Cas général.

Le présent contrat et ses annexes autres que celles listées à l'Article 84-2 - ne peuvent être modifiées que par voie d'avenant écrit et signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque parties.

Article 84-2 - Cas particulier.

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre le STIF et l'Entreprise, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant au présent contrat sont :

- Annexe A.2: Règlement d'exploitation
- Annexe A.3: Service de référence
- Annexe A.4: Autres Conventions
- Annexe A.5: Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation
- Annexe A.6 Tableau de bord 2-Suivi de l'offre de référence

- Annexe B.1: Système de qualité de service et indicateurs et tableaux de bord
- Annexe B.2: Synthèse
- Annexe B.3: Protocole sur les échanges de données entre l'entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique
- Annexe B.6: Tableau de bord-Suivi du remboursement voyageur
- Annexe B.7: Formulaire des réclamations PMR
- Annexe B.9 Application de la norme SIRI en Ile-de-France

- Annexe C.6: Réseau de dépositaires ; ;
- Annexe C.7: Réseau d'Agences

- Annexe D.1: Etat du parc de véhicules
- Annexe D.2: Plan d'investissement
- Annexe D.3: Etat des lieux et inventaire
-
- Annexe E.2: Evaluation du trafic par les comptages
- Annexe E.4: Modèle de facture de régularisation annuelle

- Annexe F.1: Marques
- Annexe F.2: Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier)

Ces modifications sont notifiées par courrier simple à l'Entreprise.

Dans ces cas, si la modification apportée a une conséquence économique, les Parties conviennent de se rapprocher pour en mesurer les effets et, éventuellement, en tenir compte par voie d'avenant.

Article 85 - Procédure de conciliation.

En cas de litige né de l'interprétation ou de l'exécution de la présente Convention, les parties pourront mettre en œuvre, sans que ce soit un préalable obligatoire à toute contestation juridictionnelle, une procédure de conciliation selon les modalités suivantes :

- La mise en œuvre de la procédure est décidée par l'une ou l'autre partie
- Chaque partie désigne un expert dans les 10 jours qui suivent,
- Les experts remettent leurs conclusions aux parties sous 10 jours,

La consultation des experts constitue un avis qui ne s'impose pas aux parties.

Article 86 - Redressement, liquidation judiciaire et contrôle fiscal.

L'Entreprise porte sans délai à la connaissance du STIF l'ouverture d'une procédure de redressement ou de liquidation judiciaire à son encontre, ainsi que le résultat même provisoire de tout contrôle fiscal.

Article 87 - Jugement des contestations.

Sous réserve des stipulations de l'Article 85 -, les contestations qui s'élèvent entre le STIF et l'Entreprise au sujet de l'interprétation et de l'exécution du présent contrat, sont soumises au Tribunal Administratif de Paris.

Article 88 - Election de domicile.

Pour l'application des dispositions du présent contrat, les parties font élection de domicile :

- le STIF, en son siège administratif, 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris;
- l'Entreprise, en son siège social.

Les notifications ou mises en demeure faites entre les parties au titre des dispositions du présent contrat sont valablement effectuées par lettre recommandée avec avis de réception, adressée à leur domicile respectif dans le ressort de l'exploitation.

Article 89 - Non validité partielle.

Si une ou plusieurs dispositions du présent contrat se révélaient nulles ou étaient tenues pour non valides ou déclarées telles en application d'une loi, d'un règlement ou d'une décision définitive d'une juridiction compétente, les autres dispositions gardent toutes leurs force et leur portée sauf si la ou les dispositions invalides présentaient un caractère substantiel et que leur disposition remettait en cause l'équilibre contractuel.

Les parties feront leurs meilleurs efforts pour substituer à la disposition invalidée une disposition aussi valide que possible ayant un effet équivalent.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

TABLE DES ANNEXES

A. OFFRE	101
Annexe A.1 Liste des lignes exploitées dans le cadre de la présente convention ;	101
Annexe A.2 Cahier des charges Régional et Règlement d'exploitation ...	102
Annexe A.3 Service de référence	103
Annexe A.4 Autres Conventions	104
Annexe A.5 Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation.....	105
Annexe A.6 Tableau de bord 2-Suivi de l'offre de référence	106
B. QUALITE DE SERVICE.....	107
Annexe B.1 Système de qualité de service et indicateurs et tableaux de bord	107
Annexe B.2 Synthèse des objectifs de qualité de service et bonus-malus par indicateur.....	108
Annexe B.3 Protocole sur les échanges de données entre l'entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique	109
Annexe B.4 Plan d'information voyageurs pour la continuité du service	110
Annexe B.5 Modalités de remboursement des voyageurs en cas de grève	111
Annexe B.6 Tableau de bord-Suivi du remboursement voyageur.....	112
Annexe B.7 Formulaire des réclamations PMR.....	113
Annexe B.8 Information voyageurs	114
Annexe B.9 Application de la norme SIRI en Ile-de-France	115
Annexe B.10 Procédure d'alerte	116
Annexe B.11 Sans Objet	117
C. TARIFICATION	118
Annexe C.1 Données de validation et indicateurs de qualité associés	118
Annexe C.2 Conventions spécifiques	119
Annexe C.3 Charte du système télébillettique NAVIGO	120
Annexe C.4 Procédures de gestion du Ticket t+ ;	121
Annexe C.5 Carte scolaire.....	122
Annexe C.6 Réseau de dépositaires ;.....	123
Annexe C.7 Réseau d'Agences	124
Annexe C.8 Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires	125
Annexe C.9 Equipements de vente NAVIGO.....	126

D. BIENS ET INVESTISSEMENTS.....	127
Annexe D.1 Etat du parc de véhicules.....	127
Annexe D.2 Plan d'investissement.....	128
Annexe D.3 Etat des lieux et inventaire.....	129
Annexe D.4 Modèle contractuel de « dossier technique » à faire valider avant tout achat de véhicule	130
Annexe D.5 Âge du parc	131
E. REGIME FINANCIER	132
Annexe E.1 Compte financier prévisionnel du contrat (annexe confidentielle) 132	
Annexe E.2 Evaluation du trafic par les comptages	133
Annexe E.3 Objectifs de recettes voyageurs.....	134
Annexe E.4 Modèle de facture de régularisation annuelle	135
F. AUTRES ANNEXES	136
Annexe F.1 Marques	136
Annexe F.2 Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier)137	
Annexe F.3 Garantie bancaire / Engagement de la Société Mère.....	138
Annexe F.4 Spécificités du réseau	139
Annexe F.5 Schéma Directeur d'Accessibilité - Lignes retenues et échéancier proposé	140
Annexe F.6 Charte d'habillage.....	141
Annexe F.7 Prescriptions relatives à l'équipement des véhicules	142

**CONVENTION PARTENARIALE STIF / COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA
BOUCLE DE LA SEINE / TVO DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION DU
CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2**

La présente convention est établie entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009, représenté par **Sophie Mougard** en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 2 juin 2010

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté de Communes de la Boucle de la Seine, 51/57 bd de la République – bâtiment 4 – 78400 Chatou, représentée par son Président, Christian MUREZ, autorisé à signer la présente par délibération en date du 1^{er} juillet 2010

Ci-après dénommée « la CCBS »,

d'une seconde part,

VEOLIA TRANSPORT Etablissement de la Boucle, SA au capital de 293.072.240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN 383 607 090), dont le siège est situé au 169 avenue Georges Clémenceau, 92000 Nanterre, représentée par délégation par Pierre Bonicel, en sa qualité de Directeur d'Etablissement.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

Le STIF, la CCBS et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Les entreprises privées de transport d'Ile de France exploitent plus de 1 000 lignes régulières qui font l'objet d'une inscription au plan de transport régional ; ces lignes ont des vocations diverses :

- Certaines, complémentaires au réseau ferré, structurantes à l'échelle régionale, ont un caractère express avec un niveau de service normalisé et assuré par le STIF ;
- Certaines sont intégrées dans un réseau clairement identifiable, sur un bassin de transport, avec une identité visuelle particulière ;
- Certaines ne sont pas rattachables à un réseau mais ont également des fonctions de dessertes vers les gares et/ou les établissements scolaires et/ou les zones d'activité avec une participation d'une ou plusieurs collectivités ;
- Certaines ne sont pas rattachables à un réseau mais ont également des fonctions de dessertes vers les gares et/ou les établissements scolaires et/ou les zones d'activité sans cependant faire l'objet d'une intervention financière local.

L'Article 6 bis du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, fixe le cadre de référence entre le STIF et les entreprises privées de transports d'Ile-de-France.

Il prévoit que « des conventions pluriannuelles passées entre le STIF et les transporteurs autres que la RATP et la SNCF précisent la consistance et la qualité du service attendu des transporteurs ainsi que les conditions d'exploitation de leurs lignes ou de leur réseaux. Elles fixent, en outre les contributions apportées par le STIF compte tenu des engagements tarifaires qui leur sont applicables ainsi que de la réalisation des objectifs de qualité du service assignés ».

Ce cadre contractuel avec les entreprises privées doit par ailleurs respecter les dispositions du décret n° 49/1473 du 14 novembre 1949 selon lequel les entreprises privées, comme les entreprises publiques, disposent d'autorisations unilatérales par ligne qui leur sont attribuées par le STIF.

Par délibération du 13 décembre 2006, le Conseil du STIF a défini une nouvelle architecture contractuelle qui vise notamment à renforcer son rôle d'autorité organisatrice en matière de définition de l'offre, du niveau de service, ainsi qu'en matière de performance des entreprises de transport et de transparence financière.

Cette architecture contractuelle en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2007 est encadrée par les dispositions d'un cahier des charges régional répondant aux caractéristiques suivantes :

- L'engagement d'une contractualisation sur une durée totale de 10 ans (du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2016) ;
- L'enchaînement, sur cette période, de deux contrats avec la même entreprise (sans mise en concurrence) :

➤ un 1^{er} contrat – dit « **contrat de type 1** » – d’une durée de 4 ans maximum, conclu avec chaque entreprise pour l’ensemble des lignes qu’elle exploite et constituant un contrat de transition, d’une part, en ce qu’il s’inscrit dans le prolongement des dispositions contractuelles de la précédente convention et, d’autre part, en ce qu’il comporte des avancées significatives vers un véritable contrat de service public car il permet en particulier de renforcer les engagements en matière d’offre réalisée, de mettre en œuvre un dispositif de suivi de qualité, d’intégrer la dimension communautaire, de mettre en place un reporting annuel exigeant sur les moyens nécessaires à l’exploitation, leurs coûts, les investissements et les résultats financiers.

➤ un 2nd contrat – dit « **contrat de type 2** » – d’une durée allant jusqu’au 31 décembre 2016, portant sur le périmètre d’un réseau (plusieurs contrats de type II peuvent être passés avec la même entreprise) : ce contrat présente toutes les caractéristiques d’un contrat de délégation de service public dans lequel les engagements de l’entreprise de transport sont individualisés et le calcul des contributions financières fondé sur les coûts de production propres à chaque réseau. Il sera conclu pour une durée minimale de 6 ans.

A l’échéance de la période de 10 ans, les nouveaux contrats de service public seront attribués conformément aux dispositions législatives, réglementaires et européennes alors applicables.

- L’association des collectivités territoriales concernées par les réseaux de transport dans la perspective de la conclusion des contrats de type 2.

La CCBS est un partenaire essentiel qui partage et renforce par son action historique les objectifs définis par le STIF. Elle entend, dans le cadre des compétences reconnues au STIF, continuer à participer activement à l’amélioration et au développement des transports publics sur l’ensemble de son territoire.

Dans cet objectif et parallèlement à la conclusion du Contrat d’exploitation de type 2 avec l’Entreprise en charge de l’exploitation du réseau, le STIF et la CCBS déterminent le rôle que cette dernière entend jouer dans le fonctionnement quotidien du réseau ainsi que les participations financières respectives.

La présente convention, qui n’a pas pour objet de déléguer tout ou partie des compétences du STIF à la CCBS, constitue en outre une opportunité de fixer le cadre des relations contractuelles qui pourront être reprises et enrichies dans l’éventualité où, à terme, la CCBS serait désignée Autorité Organisatrice de Proximité.

Enfin, cette convention est étendue à l’Entreprise en charge de l’exploitation du réseau afin de lui rendre opposable l’ensemble des dispositions de l’accord conclu entre le STIF et la CCBS.

Les dispositions de la présente convention précisent celles de la convention d’exploitation de Type 2 et l’emportent sur ces dernières en cas de divergence pour les articles relatifs au comité de suivi, à l’accessibilité et à la communication.

Ceci exposé, il est convenu entre les parties et arrêté ce qui suit.

1. Objet de la convention.

La présente convention s'inscrit dans le cadre du Cahier des charges régional qui traduit les rôles respectifs :

- du STIF, Autorité organisatrice qui fixe, conformément à l'ordonnance n°59-157 du 7 janvier 1959, les relations à desservir, désigne les exploitants, définit les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services et veille à la cohérence des programmes d'investissement. ;
- de la CCBS qui souhaite accompagner la mise en œuvre du contrat d'exploitation de Type 2 ;
- de l'Entreprise exploitant les lignes de transport public de voyageurs inscrites au plan de transport.

Cette convention a pour objet de définir les conditions dans lesquelles la CCBS accompagne l'exécution du contrat d'exploitation des lignes de transport public du réseau Bus en Seine, desservant les communes de Croissy-sur-Seine, Chatou, Le Vésinet, Montesson, Carrières-sur-Seine, Houilles, Sartrouville, La Celle-Saint-Cloud et Bougival, définies dans le contrat d'exploitation n° CT2/ conclu avec VEOLIA Transport.

2. Durée.

La présente convention prend effet à compter sa notification par le STIF, à la dernière des parties, qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Elle est conclue pour la période comprise entre le 1er octobre 2010 et le 31 décembre 2016.

Conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, la présente convention ne pourra pas être renouvelée par tacite reconduction.

3. Réseau / lignes entrant dans le champ d'application de la convention – offre de référence

L'ensemble des lignes composant le périmètre du réseau sont définies en **Annexe B.1.**

4. Le comité de suivi.

4.1. Organisation et fonctionnement.

Pour accompagner la vie du réseau, les parties de la présente convention se réunissent au sein d'un comité de suivi. Ce comité est également celui prévu au contrat d'exploitation de type 2 conclu entre le STIF et l'Entreprise pour le réseau de transport.

Ce comité sera présidé par le STIF. La CCBS assurera la vice-présidence.

Instance de concertation, le comité aura notamment pour mission de suivre l'exécution de la présente convention et du contrat d'exploitation de type 2 du réseau Bus en Seine et de guider son évolution.

Il examine toutes les questions relatives à la programmation de l'offre ou des investissements et formule des avis sur des modifications potentielles de l'offre. Ces avis seront transmis, si nécessaire, aux assemblées délibérantes chargées de valider les modifications d'offres.

L'ordre du jour du comité de suivi est établi conjointement entre le STIF et la CCBS dans le cadre d'un rendez-vous préparatoire.

Chaque partie à la présente convention peut abonder l'ordre du jour de chaque réunion du comité de suivi sous réserve d'en avertir les autres parties quinze jours avec la session du comité.

L'Entreprise transmet à la CCBS, préalablement à la réunion du Comité de suivi, les documents détaillés relatifs à l'exécution du service réalisé comportant notamment les éléments à caractère techniques et financiers qui figurent dans le rapport annuel transmis au STIF.

Au regard des informations confidentielles qui seront transmises, un engagement de confidentialité sera signé entre la CCBS et l'Entreprise.

Le comité se réunit annuellement dans les locaux de la CCBS, ainsi qu'à la demande expresse d'une ou des parties, en tant que de besoin justifié par la partie demanderesse.

Sauf urgence, les parties sont averties trois semaines avant la date de la réunion du comité.

Les réunions donnent systématiquement lieu à l'établissement d'un compte rendu validé par l'ensemble des parties.

4.2. Attributions

Le comité de suivi traite :

- De l'exécution du service réalisé par l'Entreprise et notamment du suivi de la qualité de service, de la lutte contre la fraude, des incidents d'insécurité, des plaintes des usagers... ;
- Des propositions d'évolution de l'offre de service dans les conditions de l'article 5 ci-dessous ;
- Des projets relatifs à la vie du réseau ;
- Et de tout autre sujet à la demande d'une des parties.

5. Modifications du service de référence et programmation de l'offre

Conformément à l'article 1er de l'ordonnance du n° 59-151 du 7 janvier 1959, le STIF est chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Ile de France, et à ce titre, il définit l'offre de transport et le niveau de la qualité de service. Il est donc doté du pouvoir de décision.

Néanmoins, chacune des parties à la présente convention peut être à l'initiative d'une modification de l'offre de référence.

Il existe deux types de modifications : les modifications temporaires et les modifications pérennes.

5.1.Modifications temporaires

Elles recouvrent le cas de travaux inférieurs à un an et perturbant de façon significative l'exploitation normale du service : déviation, ou exploitation en mode dégradé.

Les évènements exceptionnels peuvent nécessiter des renforts d'offre ponctuels, afin de pouvoir assurer l'amplitude et la fréquence souhaitées à l'occasion d'une manifestation particulière pour une ou plusieurs lignes.

Par dérogation à la procédure approuvée par le conseil du STIF du 13 décembre 2006, ce type de modification ne requiert pas l'accord préalable du STIF, mais requiert l'accord préalable de la CCBS dans le cadre de ses missions telles que définies à l'Article 7.1.e).

Modification temporaire à l'initiative de l'Exploitant :

L'Entreprise peut apporter des modifications temporaires à la consistance des services, sous les réserves suivantes : l'information du gestionnaire de la voirie et de la clientèle doit être effectuée dans les meilleurs délais et au minimum huit (8) jours avant la modification, sauf situation imprévisible et/ou urgence.

En aucun cas, l'Entreprise ne peut diminuer l'offre de référence sans en avertir préalablement la CCBS, dans un délai minimum de huit (8) jours.

Modification temporaire à l'initiative de la CCBS :

La CCBS peut demander à l'Entreprise d'apporter des modifications temporaires à la consistance des services.

La CCBS informera l'Entreprise, dans les meilleurs délais des perturbations sur la voirie et des manifestations éventuelles ; ou mettra en œuvre la procédure d'information entre les communes membres de la CCBS et l'Entreprise. Ceci afin qu'elle prenne les mesures d'exploitation nécessaires et qu'elle en informe efficacement la clientèle.

Dans le cas de travaux prévisibles, la CCBS demandera à ses services techniques ou ceux de ses communes membres de transmettre à l'Entreprise les arrêtés de circulation correspondants au moins trois jours ouvrés avant le démarrage.

En cas de travaux importants se déroulant sur plusieurs semaines et impliquant une déviation conduisant à supprimer la desserte d'arrêt, la CCBS informera l'Entreprise au moins quatre (4) semaines avant le démarrage. L'itinéraire de déviation devra être validé par la CCBS au moins deux semaines avant le démarrage prévu des travaux.

5.1.1. Modifications temporaires sans incidence financière

En instantané, le cumul de ces modifications temporaires ne peut pas conduire à une réduction de l'offre annuelle de référence, exprimée en kilomètres commerciaux contractuels (KCC) de plus de 2%.

5.1.2. Modifications temporaires avec incidence financière

Tout demandeur (partie ou non de la présente convention) assure la charge financière du renfort de l'offre de référence (amplitude, fréquence) qu'il sollicite.

5.2.Modifications pérennes

5.2.1. Modifications pérennes sans majoration de la participation du STIF ou de la CCBS.

Par dérogation à la procédure approuvée par le conseil du STIF le 13 décembre 2006, des ajustements peuvent être effectués par l'Entreprise, sans décision préalable du STIF, mais avec accord préalable de la CCBS dans le cadre de ses missions telles que définies à l'Article 7.1.e) ci-dessous.

Il s'agit essentiellement de la desserte de nouveaux arrêts, sous réserve de l'accord préalable du gestionnaire de voirie, d'une modification de l'amplitude, d'une modification mineure de fréquences, d'une modification mineure d'itinéraires, par exemple suite à des changements de sens de circulation...

L'Entreprise a également la possibilité d'affecter des services d'une sous-ligne à une autre. Ces ajustements ne doivent pas dégrader le volume d'offre globalement contractualisé.

En instantané, la variation de l'offre de référence induite par ces ajustements ne peut conduire à une réduction de l'offre annuelle de référence sur l'ensemble du réseau, exprimée en kilomètres commerciaux contractuels (KCC) de plus de 2%.

Au 31 décembre, le volume des kilomètres commerciaux contractuels (KCC) ne peut être dégradé par rapport au 31 décembre de l'année précédente, toutes choses restant égales par ailleurs.

L'Entreprise propose à l'accord du STIF, avant le 15 janvier de chaque année, les réajustements qui ont été effectués, pour chaque ligne modifiée, afin de remettre à jour le service de référence.

L'Entreprise fournira au STIF et à la CCBS au 15 janvier l'**Annexe A1** qui synthétise l'ensemble des modifications de l'offre de référence qui ont été effectuées dans l'année.

Toutefois, ces ajustements font l'objet dans tous les cas d'un accord du STIF préalable à leur mise en œuvre, dès qu'elles ont une répercussion sur une ligne exploitée par un autre opérateur, ou par l'Entreprise mais dans le cadre d'un autre contrat avec le STIF.

Dans le cas de difficultés particulières survenues après la mise en place d'une adaptation, ou lors de l'examen annuel par le STIF de l'ensemble des modifications, le STIF peut demander à l'Entreprise la remise en place du service tel qu'il était exploité.

5.2.2. Modifications pérennes avec incidence financière

Conformément à la procédure d'instruction adoptée par la délibération du STIF du 13 décembre 2006, la Collectivité est consultée lors de l'instruction par le STIF des dossiers techniques de l'Entreprise.

Les propositions de modifications pérennes avec incidence financière sont présentées en comité de suivi, conformément aux dispositions prévues à l'article 4 ci-dessus. Il peut s'agir d'une augmentation ou le cas échéant d'une réduction de l'offre de référence.

Elles concernent notamment des renforts liés à la desserte de nouveaux quartiers, zones d'activité, établissements scolaires, ainsi que tout pôle générateur de trafic. Elles recouvrent des renforts d'amplitude, de fréquences en heures de pointe et en heures creuses. Elles peuvent s'inscrire dans le cadre d'une restructuration des services permettant de mieux prendre en compte les attentes des usagers. S'agissant de nouveaux itinéraires, elles peuvent constituer un meilleur maillage des liaisons existantes du réseau.

Toute demande de modification substantielle fait l'objet de la part de l'Entreprise d'une étude globale préalable, intégrant les conditions de mise en œuvre des mesures envisagées et leurs conséquences économiques. Les conclusions de cette étude sont présentées au STIF et à la CCBS dans le cadre d'une réunion spécifique ou à l'occasion de la réunion du Comité de suivi.

La prise en charge du STIF de ces modifications dans le cadre d'un cofinancement tient compte de différents critères dans le cadre de sa politique régionale garante de l'équité territoriale.

A cet égard, et sans caractère d'exhaustivité, on peut en citer plusieurs afin d'illustrer la façon dont les propositions sont examinées par le STIF afin de déterminer son niveau d'engagement financier :

- l'intégration de la proposition de modification dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique régionale décidée par son conseil. On peut citer à cet égard, les renforts relatifs aux désenclavements des quartiers en politique de la ville ;
- le taux de charge de la ligne concernée, requérant un renfort de moyens et/ou de fréquences de façon à assurer l'exploitation dans des conditions adéquates de régularité et de sécurité ;
- le niveau de renforts déjà mis en œuvre sur le secteur ;
- le niveau de service et de fréquentation préexistants ;
- l'efficacité de l'Entreprise en particulier du niveau de la qualité de service assuré ;
- l'efficacité du réseau mesurée par différents indicateurs relatifs à l'évolution de la vitesse commerciale, de la fréquentation, du taux de réalisation du service,
- l'estimation du niveau de trafic induit par la modification.

Qu'il finance ou non les moyens complémentaires d'exploitation nécessaires pour une modification de l'offre, le STIF, en application du contrat de type 2, finance (via les reconstitutions de trafic) l'usage supplémentaire induit.

Les critères d'appréciation de la CCBS, sans caractère d'exhaustivité, pour un cofinancement des modifications du service de référence s'énoncent comme suit :

- Desserte des nouveaux quartiers,
- Desserte des nouveaux équipements publics ou accueillant du public,
- Desserte des nouvelles zones d'activités,
- Amélioration des horaires en soirée et le week-end
- Amélioration des services durant la période d'été.

Article 6 : Mise à disposition de biens par la collectivité

6.1. Biens mis à disposition par la Collectivité

La Collectivité n'ayant pas de compétence au titre de la gestion de la voirie, celle-ci s'engage à être un relais efficace entre les collectivités territoriales disposant de la compétence précitée (communes membres de l'EPCI, Conseil général, etc.) et l'Entreprise pour une exploitation optimale du réseau visé par la présente convention.

Cependant sont précisés ci-dessous les éléments de voirie de la CCBS et de ses communes membres qui contribuent au fonctionnement du réseau et le rôle des cocontractants. Ces éléments figurent en **Annexe B.6**.

La Collectivité ne met actuellement pas de bien à disposition de l'Entreprise. Néanmoins, elle pourra le faire en cours d'exécution du contrat selon les modalités prévues aux articles 6-2 et 6-3 de la présente convention.

Les arrêts de bus :

Le réseau comporte 330 arrêts sur le territoire de la CCBS. Un fichier des arrêts est annexé au contrat.

Ces arrêts sont indiqués par un marquage au sol interdisant le stationnement des autres véhicules que les bus.

Les collectivités (CCBS et communes membres) garantissent des arrêts de bus accessibles et fonctionnels sauf impossibilité technique avérée (dénivelé, étroitesse des trottoirs...)

L'Entreprise installe les poteaux d'arrêt à l'exception des arrêts équipés d'abribus (Cf.ci-dessous), et l'information voyageurs selon les prescriptions du STIF.

Les abris voyageurs :

Les arrêts importants sont si possible équipés d'un abri voyageurs. La gestion de ces équipements est confiée, par la CCBS, à un prestataire qui assure leur propreté et entretien.

La CCBS fournit :

- le bandeau frontal comportant le nom de l'arrêt ;
- les bandeaux latéraux d'indices de lignes ;
- un cadre d'informations.

La CCBS garantit l'entretien et la maintenance des abris voyageurs et des cadres horaires.

La CCBS garantit la fourniture de cadres d'informations supplémentaires si plus de 4 lignes desservent le même arrêt.

La CCBS pilote la mise en place de bandeaux d'indices de ligne sur les abris voyageurs en collaboration avec les transporteurs.

La CCBS assure l'alimentation électrique nécessaire au fonctionnement de l'information dynamique.

Le STIF doit homogénéiser le format des fiches horaires de tous les transporteurs, afin d'optimiser l'utilisation des cadres horaires.

L'Entreprise :

- dispose les éléments d'informations dans le cadre d'information selon les prescriptions du STIF et les met à jour régulièrement (à chaque changement d'horaires) ;
- fournit et dispose les indices de ligne dans les bandeaux latéraux ;
- vérifie le bon fonctionnement de l'information dynamique ;
- supprime les poteaux lorsqu'un abri voyageurs est présent ;

Un inventaire des ouvrages et biens d'exploitation désignés au premier alinéa du présent article est établi contradictoirement au plus tard à la date de la notification de la convention à compter de la date d'effet de la présente convention.

Cet inventaire est mis à jour par la CCBS au fur et à mesure de la mise à disposition de biens nouveaux, et actualisé au 1er janvier de chaque exercice.

L'Entreprise est consultée par la CCBS sur le programme des travaux à exécuter. Elle doit prendre toute disposition pour permettre la bonne exécution des études et des travaux, et de toute autre intervention nécessaire.

Les travaux ainsi entrepris le sont aux frais et risques de la CCBS et sous son entière responsabilité. Ils sont exécutés dans les règles de l'art et dans le respect de toutes les réglementations en vigueur, de telle sorte que l'Entreprise ne puisse voir sa responsabilité mise en cause à leur égard.

L'Entreprise utilise les biens et équipements d'exploitation décrits à l'alinéa 1 dans l'état où ils se trouvent et qu'ils déclarent bien connaître, sans aucun recours contre la CCBS pour quel que motif que ce soit.

L'Entreprise reconnaît ne pas pouvoir exiger de travaux ou de réparations autres que ceux expressément mis à la charge de la CCBS par la présente convention.

6.2. Entretien des biens meubles et immeubles mis à disposition par la CCBS.

L'Entreprise s'engage à assurer, eu égard à leur âge, leur état à la date d'effet de la présente convention et à leur destination, le bon entretien, incombant généralement à un locataire, des biens meubles, immeubles mis à sa disposition par la CCBS, propriétaire.

L'Entreprise tient un journal de bord, par type d'équipement, des opérations d'entretien et de réparations réalisées. Ce document régulièrement mis à jour par les transporteurs est tenu à la disposition de la CCBS.

Les travaux d'entretien et de réparations courantes comprennent :

- d'une part, toutes les opérations permettant d'assurer le maintien en état de fonctionnement des biens mobiliers et immobiliers jusqu'au moment où leur vétusté et leur défaillance rend nécessaire des travaux de renouvellement, étant précisé que les grosses réparations au sens de l'article 606 du code civil incombent à la Collectivité pour les biens dont elle est propriétaire ;
- d'autre part les opérations de nettoyage des immeubles permettant de garantir l'hygiène et la propriété des installations et des abords de ces dernières.

L'Entreprise assure, en plus de ses obligations de maintenance :

- un maintien des matériels en conditions « standard » d'usage, de destination ou d'exploitation ;
- une gestion des stocks des pièces et composants qu'il pourrait constituer.

6.3. Retour des biens

Lorsque la convention expire par survenance du terme prévu, les biens propriété de la CCBS et affectés à l'exploitation sont restitués à cette dernière en bon état d'entretien et de fonctionnement compte tenu de leur âge, de leur destination et de leur usage.

La remise des biens fera l'objet d'un état des lieux contradictoire entre la CCBS et les transporteurs. Un procès verbal contradictoire sera établi à cette occasion.

7. Association de la CCBS au fonctionnement du réseau.

7.1. Suivi du réseau

Pour garantir un suivi efficace du réseau, l'Entreprise transmet à la CCBS, chaque année et dans les mêmes délais, les documents remis au STIF dans le cadre de son rapport annuel.

7.1.1. Suivi de la qualité de service et de l'information des voyageurs

Chaque année, l'Entreprise transmet à la collectivité les documents relatifs à la qualité de service remis au STIF dans son rapport annuel et dans les mêmes délais que ceux prévus au contrat d'exploitation.

Des contrôles peuvent ainsi être réalisés afin de valider les résultats fournis par l'Entreprise ainsi que pour vérifier la bonne mise en œuvre du système de qualité de service.

Le STIF peut par ailleurs contrôler la bonne exécution des mesures mystères réalisées par la CCBS.

La CCBS peut contrôler à tout moment la réalisation par l'Entreprise des missions qui lui sont confiées en vertu de la présente Convention. Ainsi, la CCBS peut, à tout moment et à ses frais, faire effectuer par des agents ou experts dûment mandatés des contrôles, qu'elle juge utiles en vue de s'assurer de la bonne exécution des services.

Ce suivi est réalisé selon le système de qualité de service du STIF dans le cadre du contrat de type II. La Collectivité pourra ainsi alerter le STIF sur les résultats des mesures mystères en vue de l'application, par ce dernier, du bonus-malus prévu par le contrat d'exploitation de type 2.

7.1.2. Suivi de l'usage

L'Entreprise transmet à la CCBS les éléments relatifs à l'usage du réseau :

- Etat des lieux annuel et évolution de l'usage global du réseau (à partir de la prise d'effet du contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et l'Entreprise) ;
- Usage par ligne.

L'Entreprise doit alerter le comité de suivi sur les graves problèmes de charges rencontrés.

7.1.3. Suivi de l'offre

L'Entreprise transmet à la CCBS les éléments relatifs à l'offre du réseau :

- Etat des lieux annuel évolution de l'offre (à partir du début du Contrat d'exploitation de type 2) ;
- Offre par ligne ;
- Offre non réalisée ;

L'Entreprise alerte la CCBS sur les points noirs de circulation et leurs conséquences ainsi que sur les besoins d'évolution de l'offre

7.1.4. Suivi des investissements de l'Entreprise

L'Entreprise transmet à la CCBS les éléments relatifs aux investissements qu'elle communique au STIF, dans le cadre du contrat d'exploitation de type 2, notamment :

- Etat du parc de véhicules ;
- Programme d'investissement;
- Etat des lieux et inventaire ;
- Le bilan annuel de l'accessibilité.

Lors des renouvellements de véhicules, la CCBS sera consultée en Comité de suivi sur le choix du matériel. Cependant, l'avis de la CCBS ne sera pris en compte que dans la mesure où cela ne modifie pas le plan de renouvellement des véhicules du contrat d'exploitation de type 2.

Pour toutes les demandes complémentaires ayant un impact financier, un avenant à la présente convention devra nécessairement être passé entre les parties.

7.1.5. Rôle dans l'instruction des modifications d'offres.

Le STIF confie expressément à la CCBS le soin d'instruire et de décider des modifications temporaires (Article 5.1) et des modifications pérennes sans majoration financière (Article 5.4.a)).

7.2.Relation avec les voyageurs

7.2.1. Traitement des réclamations

L'Entreprise traite les appels et plaintes par téléphone, courrier, courriel et tient un registre des réclamations. Elle s'engage à répondre aux plaintes et réclamations dans un délai de deux semaines et dans un délai de 7 jours pour les réclamations par courriel.

Elle transmet à la CCBS une synthèse récapitulative trimestrielle, ainsi qu'une synthèse annuelle plus élaborée et claire.

Cette synthèse annuelle des réclamations par lignes et par thèmes, puis par degré de pertinence (fondée/infondée, amenant un traitement, une réflexion ou juste lettre d'AR ou d'excuse...) met en évidence les dysfonctionnements et propose des pistes d'actions.

7.2.2 Comité local des transports.

Un comité local des transports, prenant la suite du comité instauré par la Région Île-de-France est institué.

Il vise à développer les échanges d'informations et la communication entre le STIF, la CCBS, l'Entreprise, et les usagers. Il s'agit de présenter les informations sur la vie du réseau aux acteurs représentatifs de la vie locale, selon la volonté de concertation du STIF et de la CCBS.

Ce comité est réuni chaque année. Il peut comprendre outre les représentants du STIF, de la CCBS et de l'Entreprise, d'autres collectivités, des associations d'usagers des transports, des conseils de quartiers, des conseils des jeunes, des seniors, des parents d'élèves...

La composition du Comité local des transports est arrêtée conjointement par le STIF et la CCBS et présentée préalablement à l'Entreprise. L'ordre du jour des thèmes présentés est défini entre le STIF et la CCBS.

L'Entreprise sera notamment invitée à y présenter un rapport synthétique du fonctionnement annuel du réseau.

7.2.3. Plan de transport adapté et information en cas de perturbation.

Dans le cadre de la loi n°2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, le STIF doit définir avec l'Entreprise les dessertes prioritaires en cas de perturbation (Plan de Transport Adapté).

La loi prévoit aussi que l'Entreprise de transport doit fournir une information fiable aux usagers au plus tard 24 heures avant le début de la perturbation (Plan d'Information des usagers).

Les modalités d'application des plans de transport adapté et d'information des usagers sont définies à l'article 29 du contrat d'exploitation type 2, à savoir : « *l'Entreprise s'engage à assurer 50% de l'offre de référence d'un jour normal sur l'ensemble de ces lignes. Selon le niveau de conflictualité, l'Entreprise met en place un plan de transport adapté, dont le niveau de service est de 50% de l'offre de référence pour l'ensemble de ces lignes.*

Le plan de transport adapté détermine l'amplitude et la fréquence des dessertes (...) En cas de grève entraînant des perturbations de plus d'une journée, l'Entreprise s'engage à proposer aux voyageurs des moyens de substitution, dans la mesure de la disponibilité de ces derniers ».

Les conditions de mise en œuvre de l'article 29 du contrat d'exploitation de type 2 susvisé figure en **Annexe B.3** de la présente convention.

L'Entreprise veille à transmettre dans les mêmes délais au STIF et à la CCBS le plan de transport adapté et les documents prévus au plan d'information des usagers.

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

7.3. Maîtrise d'ouvrage

7.3.3. Fluidité du réseau

La CCBS s'engage à améliorer les conditions de circulation des bus sur les voies dont elle est gestionnaire.

7.3.4. Gestion des feux

La gestion des feux tricolores est assurée par les communes membres de la Collectivité pour la voirie communale.

La gestion des feux situés sur les routes départementales se trouvant sur son territoire relève quant à elle du Conseil Général 78.

7.3.5. Programmation d'aménagements de voiries

A travers son Plan Local de Déplacements (PLD), la collectivité s'engage à favoriser l'harmonisation des politiques de circulation et de stationnement des communes membres, pour maintenir et améliorer la vitesse commerciale des autobus et assurer la sécurité des usagers de la voirie.

Elle propose tous travaux d'aménagements routiers permettant d'améliorer la fluidité de la circulation des autobus sur le réseau.

A titre d'exemple, les problématiques suivantes pourront être étudiées :

- l'impact du stationnement alterné,
- les voies bus,
- les priorités aux feux
- ...

A ce titre l'Entreprise, considérée comme partenaire de la CCBS, pourra également formuler des propositions d'aménagements visant à l'amélioration de la fluidité de la circulation des bus, tout en prenant en compte la sécurité des autres usagers de la voirie.

7.3.4. Aménagements d'arrêts.

La CCBS pourra étudier l'installation de points d'arrêts supplémentaires sur proposition de l'Entreprise :

- l'Entreprise est associée à la définition de l'emplacement des arrêts et abris voyageurs ;
- les abris voyageurs disposent d'un support d'information (cadres) et d'une alimentation électrique, notamment aux fins d'en assurer l'éclairage ;
- les abribus doivent pouvoir supporter des éléments d'information dynamique ou statique.

L'Entreprise s'engage à mettre à jour l'information destinée aux voyageurs.

En cas de dégradation des poteaux ou de l'information, pour quelque motif que ce soit, l'Entreprise procède à une remise en état dans un délai maximum d'une semaine après observation par le personnel de l'Entreprise de la dégradation ou communication de l'information par la CCBS.

7.3.5. Etudes / Rôle d'expertise locale.

Compte tenu de sa connaissance du fonctionnement et des besoins en matière de déplacements sur son territoire, la CCBS prend en charge la réalisation d'études d'adaptation de l'offre en matière de transports bus à l'échelon local.

Ces études permettent d'alimenter les réflexions du STIF sur la vie du réseau et sur la définition de ses relations avec son exploitant et de servir de support aux discussions entre le STIF et la CCBS sur les évolutions d'offres ou créations d'offres nouvelles.

Le STIF s'engage parallèlement à transmettre à la CCBS toute information sur le réseau permettant à la CCBS d'exercer sa mission d'expertise locale, et notamment, les rapports de comptages ainsi que les bases de données relatives à l'offre globale sur le réseau.

Par ailleurs, la CCBS élabore un Plan Local de Déplacement qui a vocation à étudier les diverses améliorations possibles du réseau de transport, notamment :

- Accessibilité aux PMR : expérimentation MOBI+ sur la ligne 19,
- Achèvement de la mise en œuvre des contrats de pôle Chatou – Houilles et Le Vésinet,
- Expérimentation NAVIGO à la gare Houilles/Carrières.

7.3.6. Autres coordinations.

L'Entreprise peut être amenée à participer aux Conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPD), aux Contrats urbains de cohésion sociale (CUCS), ainsi qu'aux actions de prévention de l'insécurité...

L'Entreprise vise une bonne coordination avec les services des polices municipales, nationale, ferroviaire, et d'autres entreprises de transport public...

7.3.7. SDA : études de mises en œuvre, travaux

Les lignes retenues au titre du schéma directeur d'accessibilité (SDA) et devant faire l'objet d'une mise en accessibilité au plus tard au 10 février 2015 figurent ci après.

Est mentionné pour chacune d'entre elles l'objectif de l'année de déclaration de mise en accessibilité.

L'échéancier proposé constitue un objectif fort pour la CCBS, celle-ci ayant fait de la mise en accessibilité une priorité de ses actions.

La liste des lignes retenues au titre du SDA ainsi que l'échéancier figurent en **Annexe B.4.**

Par ailleurs, la déclaration de mise en accessibilité reste conditionnée à :

- Pour les lignes urbaines : la ligne peut être déclarée accessible si au moins 70% des arrêts desservis ont une accessibilité qui a été confirmée par les services de la voirie des collectivités locales compétentes ou d'associations représentatives d'UFR ou de commissions locale d'accessibilité. Pour les lignes interurbaines : la ligne peut être déclarée accessible dès lors que les points d'arrêts rendus accessibles concentrent au minimum 50 % du trafic en entrée et en descente.

Il incombe à l'Entreprise d'enclencher la démarche de la déclaration de mise en accessibilité dès lors que toutes les conditions sont réunies (pourcentage suffisant de nombre de points d'arrêts rendus accessibles par la CCBS et parc de véhicules circulant sur cette ligne totalement accessible).

7.3.8. Gares routières

Entretien des espaces publics supports des gares routières

En sa qualité de propriétaire ou gestionnaire des espaces publics supports des gares routières, la CCBS s'engage à prendre en charge la responsabilité de la propreté et de l'entretien de ces espaces.

Gestion des fonctions transports des gares routières

Dans le cadre des dispositions du Schéma Directeurs des gares routières, et dans un souci d'harmonisation et de proximité du fonctionnement des services de transports présents sur ces équipements, le STIF et la CCBS conviennent d'un commun accord que la Collectivité assure la gestion des gares routières.

La gare routière de Sartrouville est gérée dans le cadre d'une convention de Délégation de Service Public dont l'Entreprise est délégataire et la CCBS l'autorité délégante. L'accès à la gare routière est soumise à une redevance d'usage à la charge des entreprises de transports utilisatrices.

8. Communication

Le terme communication doit être pris dans son sens le plus large et recouvrira tous les types d'actions en terme de communication (relations presse, actions commerciales, marketing et événementielles, achats d'espaces, dépliants, guides, plaquettes, mailings, site Internet, projets et chantiers, mise en services et inauguration, signalétique et habillage...), tous les publics (voyageurs, élus, institutionnels...).

8.1.Principes généraux – Politique Commune de Communication

La présente convention constitue l'occasion d'une valorisation de l'image du transport routier de personnes. La mise en œuvre par les parties d'une Politique Commune de Communication (PCC) concourt à cet objectif.

La PCC combine des principes définis à l'échelle régionale par le STIF et déclinés à l'échelle du réseau conjointement avec la CCBS.

A l'occasion de la session annuelle du comité de suivi, la CCBS et l'Entreprise proposent, dans le cadre d'un programme, les actions de communication pour l'année à venir et présentent le bilan des actions réalisées sur l'année écoulée.

Le programme définitif résulte d'un échange entre les parties à la présente convention. Il précise la maîtrise d'ouvrage et les principes de financement de chaque action.

Les parties peuvent également convenir de réunions ad hoc pour des actions de communication exceptionnelles.

Les actions de communication, l'habillage des véhicules affectés à l'offre de référence, la charte graphique du mobilier urbain accessoire au transport public de voyageurs tendent à valoriser tant l'image du STIF que celles de la CCBS et de l'Entreprise.

8.2.Cas particulier de la découpe des véhicules

Le voyageur francilien doit percevoir la cohérence et l'unité du système de transport. A ce titre, le rôle du STIF en tant qu'autorité organisatrice doit être clairement exprimé.

Par ailleurs, la contractualisation à l'échelle d'un bassin requiert l'identification d'un territoire particulier.

Le STIF demande à ce que l'ensemble des véhicules soient habillés selon les « Principes d'habillage du matériel roulant » approuvés lors du conseil du 8 avril 2009. Cet habillage permet la coexistence avec les marques de la collectivité et de l'entreprise.

A terme, l'ensemble du matériel utilisé par l'Entreprise pour l'exécution du service de référence devra être habillé selon les principes définis par la charte du STIF.

La Collectivité et le STIF ont validé l'habillage des véhicules qui figure **Annexe B.7**. Ce nouvel habillage sera mis en place à partir de 2010 sur les véhicules neufs. Les parties proposent de se réunir afin de finaliser l'organisation de la mise en œuvre de l'habillage inscrit en **Annexe B.7**.

L'entreprise et/ou la Collectivité feront valider par le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur son réseau (logo, habillage réseau).

8.3.Supports et documents de communication voyageurs

L'entreprise et la CCBS s'engagent à indiquer sur tout support de communication et d'information voyageurs son lien avec le STIF par la présence du logo du STIF.

Les dispositions suivantes sont retenues pour l'édition de tous documents de communication sur le réseau :

- L'Entreprise et la CCBS s'engage à indiquer sur tout support de communication et d'information voyageurs son lien avec le STIF par la présence du logo du STIF.
- Le logo à la CCBS devra figurer sur tous supports papier (fiches horaires, plan) aussi gros (en surface) et aussi visible que celui du transporteur et celui du STIF.
- La CCBS créera un lien sur son site internet avec celui du transporteur et réciproquement sur le site du transporteur un lien vers le site de la CCBS sera activé.
- L'information des voyageurs est rapatriée dans le cadre info de l'abri voyageur, lorsque l'arrêt en est équipé. Dans ce cas, l'Entreprise fournit les indices de lignes à insérer et en informe le STIF.

La CCBS apporte toute information sur la vie du réseau dans les journaux des villes et sur son site Internet. Elle s'engage à mettre en ligne sur son site Internet le plan du réseau, les informations du réseau et un lien vers les sites des transporteurs pour consulter les horaires.

L'Entreprise s'engage à contrôler et assurer le maintien opérationnel du système d'information dynamique.

L'Entreprise s'engage à mettre à jour sans délai l'information destinée aux voyageurs dans les bus, dans les abris et sur les sites internet.

Tous les documents d'information du réseau, ainsi que toute opération de communication à l'initiative de l'Entreprise, doivent être soumis à l'accord préalable du STIF et de la CCBS.

8.4.Marques

Les marques ayant fait l'objet d'un dépôt par le STIF auprès de l'INPI sont la propriété du STIF, qu'il s'agisse de marques verbales ou semi-figuratives (logos). Pour toute autorisation d'utilisation des marques actuelles du STIF, l'entreprise doit impérativement prendre contact par courrier avec la Direction de la Communication du STIF.

Les nouvelles marques verbales ou semi-figuratives (logos) ayant pour vocation de constituer la dénomination d'un titre de transport, ou le titre de transport lui-même, ou d'un service de transport décidé par le STIF sont déposées par les services du STIF auprès de l'INPI en son seul nom.

Les nouvelles dénominations de réseaux doivent être déposées par la Collectivité, en copropriété avec le STIF.

La Collectivité s'engage à assurer le dépôt auprès de l'INPI, le renouvellement, la surveillance de la marque verbale et/ou semi figurative (logos) ainsi que tous les frais y afférant.

Un règlement de copropriété proposé par le STIF sera signé entre les parties.

9. Recours à la procédure d'avenant

9.1.Cas général

La présente convention et ses Annexes autres que celle listée à l'article 9.2 peuvent être modifiées, notamment pour prendre en compte les modifications du service de référence mentionnées à l'article 5, par voie d'avenant écrit et signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque partie.

9.2.Cas particuliers

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la présente convention sont :

- **Annexe A.1** : synthèse des modifications
- **Annexe B.6** : liste des biens

Ces modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties.

10.Engagements financiers des Parties.

10.1. Principes généraux

Le Contrat d'exploitation de Type 2 est constitué d'un service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise qui est décrit en **Annexe B.2** à la présente convention.

Les principes de la rémunération de ce service de référence sont destinés à :

- Couvrir l'ensemble des charges de service public imposées par le STIF ;
- Couvrir l'ensemble des compléments de service financés par la CCBS conformément à l'article 9 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, modifié par l'article 22-I du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;
- Prévoir, conformément aux dispositions du Règlement européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par Route, un bénéfice raisonnable pour l'Entreprise.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement à :

(k€ HT constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	9 627	9 681	9 734	9 762	9 755	9 842	9 836

10.2. Engagements financiers du STIF.

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par elle, une Contribution financière annuelle fixée à :

(k€ HT constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	6 923	6 972	7 020	7 044	7 035	7 119	7 110

Pour la première année d'exploitation, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis

10.3. Engagements financiers de la CCBS.

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, la CCBS versera une participation financière forfaitaire annuelle d'un montant de 2.041.000 € HT incluant l'accès à la gare routière de Sartrouville et le fonctionnement de SAEIV.

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'**Annexe B.5** des présentes.

Elle est indexée chaque année par application de la formule décrite à l'annexe B.5 précitée de la présente convention, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à la fin du mois de septembre de l'année « $n - 1$ ».

Pour la première année d'exploitation, le montant de la participation est calculé selon la règle du prorata temporis.

11. Résiliation.

Une résiliation anticipée de la présente convention pourra être demandée par les parties, à tout moment et pour quelque motif que ce soit.

Dans l'éventualité où l'une des parties souhaiterait demander cette résiliation, elle aurait à le faire, par lettre recommandée avec accusé de réception, six mois avant que ne prenne effectivement effet cette résiliation. Aucune autre formalité n'étant requise pour la rendre effective.

La résiliation de la convention peut conduire le STIF à procéder dans le contrat d'exploitation de Type 2 à un ajustement du service de référence.

12. Autre convention

Il est expressément convenu entre les parties que la présente convention vaut résiliation d'un commun accord et sans indemnités de :

- la convention existant préalablement entre la CCBS et l'Entreprise (Convention d'exploitation du réseau de transport public « Bus en Seine » en date du 24 juillet 2007)
- la convention existant entre la CBBS, les communes de La-Celle-Saint-Cloud et Bougival, et l'Entreprise (convention d'exploitation de la ligne 019-019-017 en date du 01 septembre 1981)

13.Règlement des litiges

En cas de litige né de l'interprétation ou de l'exécution de la présente Convention, les parties pourront mettre en œuvre, sans que ce soit un préalable obligatoire à toute contestation juridictionnelle, une procédure de conciliation selon les modalités suivantes :

1. La mise en œuvre de la procédure est décidée par l'une ou l'autre partie par l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé réception.
2. Chaque partie désigne une personne qualifiée dans les 10 jours qui suivent la réception du courrier
3. Les personnes qualifiées remettent leurs conclusions aux parties sous 10 jours,
4. La consultation des personnes qualifiées constitue un avis qui ne s'impose pas aux parties.

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

TITRE I - **ANNEXES**

A) Annexes communes

Annexe A.1 : Synthèse des modifications de l'offre de référence

B) Annexes circonstanciées

Annexe B.1 : Liste des lignes composant le périmètre du Réseau

Annexe B.2 : Service de référence

Annexe B.3 : Plan de Transport Adapté

Annexe B.4 : Schéma Directeur d'Accessibilité

Annexe B.5 : Formule d'indexation de la participation des Collectivités

Annexe B.6 : Biens mis à disposition par la Collectivité

Annexe B.7 : Livrée des véhicules

SIGNATAIRES

Établie en exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Pour l'Entreprise,
Le Directeur d'établissement

Sophie MOUGARD

Pierre BONICEL

La CCBS,

Christian Murez

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2010/0296

Séance du 2 juin 2010



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU LES-ULIS – MASSY - SACLAY

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** le rapport n° 2010/0296 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 26 mai 2010 et de la Commission économique et tarifaire du 25 mai 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau Les-Ulis –Massy - Saclay joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'approuver la convention partenariale pour le Réseau Les-Ulis –Massy - Saclay jointe à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la Société des Cars d'Orsay, la Société TIPS et la SAVAC ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec la Communauté d'Agglomération du plateau de Saclay (CAPS) et la Communauté d'Agglomération d'Europ'Essonne (CAE²) ;

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'JP Huchon', written over the printed name.

CONTRAT DE TYPE II

Le présent contrat est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 10 décembre 2008.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La société CARS D'ORSAY, SAS au capital de 457 200 €, inscrite au RCS d'EVRY sous le n°579 807 041, dont le siège est situé au 5 rue Angiboust – ZI de la Fontaine de Jouvence à Marcoussis (91460), représentée par son Président, Monsieur Pascal BOUVROT.

La société T.I.P.S., Société Transports Interurbain du Plateau de Saclay, SAS au capital de 40 032 €, inscrite au RCS d'EVRY sous le n°380 289 850, dont le siège est situé au 5 rue Angiboust – ZI de la Fontaine de Jouvence à Marcoussis (91460), représentée par son Président, Monsieur Bernard STUMPF.

La société SAVAC, SAS au capital de 600 000 €, inscrite au RCS de VERSAILLES sous le n°679 801 605, dont le siège est situé au 37 rue Dampierre à Chevreuse (78460), représentée par son Président, Monsieur Géric BIGOT.

Ci-après dénommées « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

TITRE I - SOMMAIRE

TITRE I - SOMMAIRE	4
TITRE II - DISPOSITIONS GENERALES.....	7
Article 1 - Système contractuel.....	7
Article 2 - Objet et Champ d'application	7
Article 3 - Durée.....	8
Article 4 - Effet du contrat sur d'autres conventions.....	8
Article 5 - Droits et obligations des Parties	9
Article 6 - Exclusivité.....	11
Article 7 - Portée des présentes	11
Article 8 - Cession des Droits / « intuitu Personae ».....	11
TITRE III - LE SERVICE DE REFERENCE	13
CHAPITRE I - L'OFFRE DE REFERENCE	14
Article 9 - Description de l'offre de référence.	14
Article 10 - Programmation de l'offre de référence.....	15
Article 11 - Modification de l'offre de référence.....	15
CHAPITRE II - LES OBLIGATIONS DE QUALITE DE SERVICE ASSOCIEES A L'EXECUTION DE L'OFFRE DE REFERENCE	17
Article 12 - Régularité.	17
Article 13 - Pôles d'échanges et gares routières	18
Article 14 - Accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).	19
Article 15 - Information des voyageurs.	21
Article 16 - Politique de la ville.....	22
Article 17 - Prévention et sûreté	22
Article 18 - Lutte contre la fraude.	24
CHAPITRE III - Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité.....	26
Article 19 - Equipement et suivi des véhicules.....	26
Article 20 - Attitude commerciale de l'Entreprise et de ses personnels.	26
TITRE IV - TARIIFICATION ET DISTRIBUTION DES PRODUITS TARIFAIRES	29
Article 21 - Dispositions tarifaires.....	29
Article 22 - Remontées des données de validation des titres	31
Article 23 - Distribution des produits tarifaires	33
Article 24 - Gestion communautaire	37
TITRE V - REALISATION DU SERVICE DE REFERENCE.....	38
CHAPITRE I - REALISATION DE L'OFFRE DE REFERENCE.	38
Article 25 - Continuité du service.	38
Article 26 - Information du STIF sur les perturbations significatives	38
Article 27 - Mesure de réalisation de l'offre de référence.....	38
Article 28 - Pénalités pour non réalisation de l'offre de référence (hors grève).	39
Article 29 - Engagement de service et d'information par l'Entreprise en cas de grève.....	39
CHAPITRE II - QUALITE DE SERVICE	41
Article 30 - Principe généraux.....	41
-----	4

Article 31 - Thèmes prioritaires de la qualité de service.	41
Article 32 - Critères d'appréciation de la qualité de service (indicateurs).	41
Article 33 - Modalités de mesures.	42
Article 34 - Niveau de service et intéressement.	44
CHAPITRE III - COMMUNICATION	46
Article 35 - Principes de gouvernance des actions de communication.....	46
Article 36 - Identité du STIF et cohérence inter-régionale.	48
Article 37 - Diffusion par le réseau de l'Entreprise.	50
TITRE VI - BIENS ET INVESTISSEMENTS.....	51
CHAPITRE I - REGIME DES BIENS.....	51
Article 38 - Biens mis à disposition de l'entreprise.	51
Article 39 - Biens propres.	51
Article 40 - Biens de reprise.	52
CHAPITRE II - OBLIGATIONS RELATIVES AUX BIENS.....	52
Article 41 - Entretien et maintenance.	52
Article 42 - Renouvellement et rénovation.	53
Article 43 - Matériel roulant.....	53
CHAPITRE III - PROGRAMMATION ET SUIVI DES INVESTISSEMENTS REALISES PAR L'ENTREPRISE.....	55
Article 44 - Principes généraux	55
Article 45 - Programmation des investissements	56
Article 46 - Réalisation du programme d'investissements - Conditions de réalisation du PI56	
Article 47 - Réalisation du programme d'investissements – suivi de la réalisation	57
Article 48 - Information en cas de modification du programme d'investissement	58
TITRE VII - REGIME FINANCIER.....	59
CHAPITRE I - LA REMUNERATION.....	60
Article 49 - Principes généraux relatifs à la rémunération.	60
Article 50 - Les recettes de trafic.	61
Article 51 - Les recettes annexes.	64
Article 52 - Participations financières des collectivités	64
Article 53 - Les contributions du STIF	65
CHAPITRE II - RECETTES DIRECTES	67
Article 54 - Recettes directes au titre des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers sur support Navigo	67
Article 55 - Recettes directes au titre des forfaits Imagine'R.....	67
Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+.....	67
CHAPITRE III - INTERESSEMENT A LA VENTE.....	69
Article 57 - Financement du système de vente des dépositaires et intéressement à la vente des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers	69
Article 58 - Intéressement à la vente de la carte Imagine'R	69
Article 59 - Intéressement à la vente du Ticket t+	69
CHAPITRE IV - LES ADAPTATIONS DE LA REMUNERATION LIEES A L'EXECUTION DU SERVICE DE REFERENCE.....	71
Article 60 - Principe général.	71
Article 61 - Ajustement des objectifs de recettes	71
Article 62 - Ajustement des contributions.	71
Article 63 - Mesures tarifaires	72
CHAPITRE V - INCITATIONS FINANCIERES EN TERMES D'OFFRE REALISEE ET DE QUALITE DE SERVICE	73
Article 64 - Incitation financière à la qualité de service.....	73

CHAPITRE VI - MODALITES DE FACTURATION ET DE REGLEMENT	77
Article 65 - Factures prévisionnelles	77
Article 66 - Règlement des acomptes mensuels.....	77
Article 67 - Facturation annuelle	79
CHAPITRE VII - FISCALITE	81
Article 68 - Fiscalité	81
TITRE VIII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT	83
CHAPITRE I - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE	83
Article 69 - Informations sur l'exécution du contrat.....	83
Article 70 - Comité de suivi.	87
Article 71 - Contrôle de l'exécution du contrat.....	87
CHAPITRE II - VIE DU CONTRAT.....	89
Article 72 - Responsabilité.....	89
Article 73 - Assurances.....	89
Article 74 - Garantie à première demande	90
CHAPITRE III - SANCTIONS – FIN DE LA CONVENTION - INDEMNITES	91
Article 75 - Sanctions Pécuniaires.....	91
Article 76 - Sanctions coercitives	91
Article 77 - Sanction résolutoire.....	92
Article 78 - Résiliation.	92
Article 79 - Sort des biens en fin de convention.....	92
Article 80 - Continuité du service en fin de contrat	96
Article 81 - Reprise des autres contrats et engagements de l'entreprise.....	96
Article 82 - Engagements financiers à la fin du contrat.....	96
CHAPITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES	98
Article 83 - Révision et sauvegarde.	98
Article 84 - Recours à la procédure d'avenant.	98
Article 85 - Procédure de conciliation.	99
Article 86 - Redressement, liquidation judiciaire et contrôle fiscal.	99
Article 87 - Jugement des contestations.	99
Article 88 - Election de domicile.	99
Article 89 - Non validité partielle.....	100
TABLE DES ANNEXES	102

TITRE II - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1 - Système contractuel

Le présent contrat est passé en application :

- de l'article 6 bis du décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France
- des orientations et principes décrits au Cahier des charges régional adopté par le Conseil du STIF le 13 décembre 2006 (Cf. Annexe A.2). Le Règlement d'exploitation annexé au Cahier des charges régional fixe les prescriptions minimales en matière d'exploitation.

Article 2 - Objet et Champ d'application

Article 2-1 - Objet du contrat

Le présent contrat définit, pour le service de référence figurant en Annexe A.3, les conditions d'exploitation par l'Entreprise du service public de transport collectif régulier de voyageurs en Île-de-France.

Il définit les modalités précises de fonctionnement des relations entre le STIF et l'Entreprise en ce qui concerne notamment :

- la consistance et les engagements de réalisation du service public régulier de voyageurs, appelé dans les articles suivants « service de référence », qui est défini au TITRE III -
- les obligations associées à « l'offre de référence » en matière de qualité de service, de tarification, de distribution des titres et de lutte contre la fraude, telles que définies dans les TITRE III -CHAPITRE II - et Odu Titre II ;
- la mesure de la réalisation de « l'offre de référence » et des obligations associées, dans les conditions prévues au TITRE V -CHAPITRE II -du Titre III ;
- le régime et les obligations relatives aux biens ainsi que les principes de programmation et de réalisation des investissements, qui sont définis au TITRE VI - ;
- la rémunération du service, dans les conditions prévues au TITRE VII -CHAPITRE I - ;
- les modalités spécifiques de fonctionnement de la relation contractuelle entre le STIF et l'Entreprise en termes d'information, de suivi, de contrôle, de révision et de fin de contrat (TITRE VIII -).

Article 2-2 - Champ d'application

En application de l'article Ier paragraphe II de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959, le présent contrat fixe la consistance générale et les modalités de fonctionnement et de financement des services réguliers de transports de voyageurs relevant du décret n°49-1473 du 14 novembre 1949. Ces services sont décrits au TITRE III - du présent contrat et constituent le « service de référence ».

L'Entreprise complète et met à jour annuellement, dans le cadre du rapport annuel, la fiche « autres conventions » prévue à l'Annexe A.4 du présent contrat.

Les activités qui n'entrent pas dans le champ d'application du présent contrat sont les suivantes :

- Activités de l'Entreprise exercées majoritairement hors de l'Ile-de-France ;
- Services de transports réguliers réservés aux élèves prévus à l'article 1 alinéa 3° du décret n°59-157 du 7 janvier 1959 précité et communément appelés « circuits spéciaux scolaires », et les services de transport à la demande prévus à l'article 1 alinéa 2 du même décret ;
- Services réguliers présentant un niveau d'offre inférieur à 2 allers et retours par jour ouvrable de base ou des caractéristiques commerciales spécifiques (clientèle et tarification) ;
- Services de transports réservés aux Personnes à Mobilité Réduite ;
- Services de transport occasionnel ou de transport privé.
- Services de transport à la demande, prévus à l'article 8 du décret n°59-157 du 7 janvier 1959.

Article 3 - Durée

Conformément à l'article 4 de l'Annexe A.2 « Cahier des charges régional », le présent contrat s'inscrit dans un cycle contractuel d'une durée totale de dix ans (1^{er} janvier 2007 - 31 décembre 2016), caractérisé par la conclusion de deux contrats successifs (Types I et II) conclus avec la même Entreprise.

Le présent contrat succède au contrat de Type I conclu avec l'Entreprise et prend effet à compter de la date spécifiée à l'Annexe F.4 et prendra fin le 31 décembre 2016. A ce terme, la fin des relations contractuelles entre les parties n'ouvre droit à aucune indemnité à la charge de l'une d'elles et il est fait application des dispositions de l'Article 79 - et suivants du présent contrat.

Conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, le présent contrat ne pourra être renouvelé par tacite reconduction.

En outre, les modalités de l'article 26 du Contrat de Type I relatif aux modalités d'application des résultats des comptages s'appliquent jusqu'à la fin du Contrat de Type I, même si les comptages sont effectués postérieurement.

Article 4 - Effet du contrat sur d'autres conventions

Par ailleurs, il est expressément convenu entre les parties que le présent contrat vaut résiliation des conventions d'exploitation portant amélioration de l'offre de service sur les lignes spécifiées à l'Annexe F.4.

Article 5 - Droits et obligations des Parties

Article 5-1 - Le STIF

Conformément à l'article 1er de l'ordonnance du n° 59-151 du 7 janvier 1959, le STIF est chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Ile de France.

A ce titre, en tant qu'Autorité organisatrice des transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF :

- fixe les relations à desservir ;
- désigne les exploitants et conclut avec eux des contrats de service public ;
- définit les modes d'exécution des services et les conditions générales d'exploitation ;
- définit l'offre de transport et le niveau de la qualité de service ;
- définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transports et fixe les tarifs, compétence qui n'est pas susceptible d'être déléguée ;
- contrôle l'exécution du service de référence ;
- coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien, en définissant les schémas de principe des grands investissements publics et en approuvant les avant-projets correspondant des maîtres d'ouvrages concernés ; Le STIF peut dans ce cas assurer la maîtrise d'ouvrage ;
- définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux ;
- définit et met en œuvre, en lien avec la ou les collectivités concernées le cas échéant, la politique de communication, hormis celles des entreprises de transports ;
- définit, assure ou fait assurer l'information multimodale ;
- a accès, sans délai, à tous les équipements et documents lui permettant d'apprécier le respect par l'entreprise des règles de sécurité applicables au transport public de voyageur ;
- garantit le caractère intermodal des systèmes.

Article 5-2 - L'Entreprise

1. Obligations générales

L'Entreprise exploite le service public de transport régulier routier de voyageurs. De ce fait, elle est soumise légalement et contractuellement, à des obligations de service public au sens du droit communautaire et du droit national, et notamment à l'obligation :

- d'entretenir et d'exploiter, notions entendues comme l'obligation pour l'Entreprise de prendre, pour les lignes et installations dont l'exploitation lui a été confiée, toutes les mesures en vue de garantir un service de transport répondant à des normes de continuité, de régularité, de fréquence, d'amplitude, de sécurité et de qualité ;

- de transporter, s'analysant comme l'obligation pour l'Entreprise d'accepter et d'effectuer tout transport de voyageurs à des tarifs publics et conditions de transport déterminées par le STIF ;
- d'appliquer la tarification, considérée comme l'obligation pour l'Entreprise de vendre et d'accepter les produits tarifaires selon les conditions générales de vente et d'utilisation décidées par le STIF ;
- de participer à des systèmes intégrés en matière d'information, de délivrance des titres de transport, d'horaires et d'utilisation des points de correspondance ;
- de contribuer à la sécurité et sûreté des voyageurs.

2. Missions de l'Entreprise

Dans le cadre de ces obligations, l'Entreprise :

- assure le service de référence dans le respect des règles de sécurité qui s'imposent à elle en tant que transporteur de voyageurs et dans le respect des principes énoncés dans le Cahier des charges régional ;
- assure la fourniture, l'entretien, la maintenance et le renouvellement des matériels, installations et équipements nécessaires à l'exécution du service ;
- contribue à la promotion du service (marketing et développement) ;
- propose les adaptations de l'offre qui lui paraissent nécessaire compte tenu de sa connaissance des besoins de la clientèle ;
- met à disposition les informations dont elle dispose pour assurer le fonctionnement du dispositif d'information communautaire assuré par le STIF ;
- assure une information globale auprès de la clientèle et assure les relations avec les voyageurs ;
- contribue à la mise en œuvre de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux ;
- respecte les spécifications définies par le STIF en matière d'interopérabilité des systèmes et des réseaux et met en œuvre, en collaboration avec le STIF et les autres transporteurs, les moyens adéquats pour l'assurer ;
- informe le STIF sur l'exécution du service public et du présent contrat, notamment au moyen du rapport annuel ;
- réalise le programme d'investissement défini dans le présent contrat
- exerce une mission générale de conseil auprès du STIF et, à ce titre, est force de proposition tant en ce qui concerne la qualité, la modernisation des réseaux et leur interopérabilité, que le développement de l'offre et la coordination avec les autres transporteurs et autres services de transport en Ile-de-France.

Sous réserve du respect des règles fixées par le présent contrat, l'Entreprise dispose de tous pouvoirs en ce qui concerne le choix et l'organisation des moyens nécessaires à l'accomplissement de ses missions.

Le personnel de l'exploitation dépend de l'Entreprise qui exécute, conformément aux lois, règlements et conventions, toutes les opérations d'embauche et, éventuellement, de mutation et de licenciement.

L'Entreprise fixe les rémunérations et avantages du personnel, conformément aux usages de la profession, ainsi qu'aux dispositions de la convention collective applicable.

Article 6 - Exclusivité.

Pendant la durée du contrat, le STIF accorde à l'Entreprise l'exclusivité des services de transports publics de voyageurs pour les lignes exploitées dans le cadre du présent contrat.

Article 7 - Portée des présentes

Les présentes expriment l'intégralité des droits et obligations des parties relativement à leur objet.

Elles ne peuvent être modifiées que par voie d'avenant écrit et signé par les personnes expressément habilitées à cet effet par chacune des parties.

Elles comportent toutes les suites naturelles et nécessaires que commande l'exécution loyale et de bonne foi du contrat.

Article 7-1 - Documents contractuels

Les documents contractuels sont :

- Le présent contrat
- Les annexes au présent contrat
- Les documents joints aux annexes au présent contrat

En cas de contradiction entre leurs stipulations, le présent contrat prime sur ses annexes, qui ont-elles-mêmes une valeur juridique supérieure aux documents qui y sont joints le cas échéant.

Article 7-2 - Annexes et autres documents joints

Les Annexes du présent contrat sont listées en Table des Annexes.

Les documents suivants ont également valeur contractuelle sans être annexés :

Cahier des charges des comptages mentionné à l'Annexe E.2.

Article 8 - Cession des Droits / « intuitu Personae » .

Le présent contrat est conclu en considération des qualités, compétences et capacités de l'Entreprise.

En conséquence et sous réserve des lois et règlements en vigueur, la cession partielle ou totale du présent contrat ne pourra intervenir sans autorisation préalable du STIF. En cas de refus de la cession, la décision du STIF doit être motivée.

N'est pas assimilé à une cession le transfert éventuel à une structure dédiée spécifique dont l'Entreprise demeurera garant jusqu'au terme du présent contrat.

Ne sont pas non plus assimilées à une cession les donations ou successions entre personnes physiques dans la mesure où ces opérations n'aboutissent pas à la création de sociétés nouvelles.

De même, sauf exception figurée à l'alinéa suivant, l'Entreprise est tenu d'assurer personnellement l'exécution du service qui lui est confié. Tout projet de cession du présent contrat par l'Entreprise ouvre droit pour le STIF à obtenir toutes les informations nécessaires

sur les garanties techniques, financières et de tous ordres qui s'appliqueraient à la continuation de l'exécution du présent contrat par suite de la nouvelle situation.

Le présent article ne fait pas obstacle au droit pour l'Entreprise de passer avec des tiers des contrats d'affrètement ou de sous-traitance.

Cependant, l'Entreprise reste responsable vis-à-vis des usagers et du STIF de l'activité de ses prestataires de service et sous-traitants. Les prestataires et sous-traitants ne pourront pas eux-mêmes sous traiter.

Dans le cadre du rapport annuel prévu à l'Article 69-3 - l'Entreprise tiendra à jour la liste des contrats de prestations et de sous-traitance conclus en application du présent article.

Le non respect des dispositions énoncées ci-dessus entraîne de plein droit la déchéance de l'Entreprise, conformément à l'Article 77 - des présentes.

TITRE III - LE SERVICE DE REFERENCE

Le service de référence dont l'exécution est confiée à l'Entreprise par le présent contrat, est constitué de l'offre de référence, ainsi que des obligations associées en matière de qualité de service, de tarification, de distribution des titres et de contrôle.

L'exécution de l'offre de référence est assortie d'un système de mesure de l'engagement de production kilométrique décrit au TITRE V -CHAPITRE I -.

L'offre de référence peut être modifiée en cours d'exécution du présent contrat, selon les dispositions prévues à l'Article 11 -.

Les obligations de qualité de service associées à l'exécution de l'offre de référence concernent :

- la régularité des services ;
- l'accessibilité des services aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ;
- l'accueil et la gestion des lieux associés au transport (gares, stations, gares routières et points d'arrêt), lorsque l'entreprise en a la gestion ;
- la sûreté des voyageurs ;
- l'information des voyageurs ;
- le traitement des réclamations-voyageurs ;

Le système de mesure de la qualité de service est décrit au TITRE V -CHAPITRE II - du Titre III, celui des incitations financières associées à l'Article 34 -.

Les obligations associées à l'exécution de l'offre de référence en matière de tarification, de distribution des titres, et de lutte contre la fraude sont décrites dans le TITRE IV -.

Chacune de ces obligations fait l'objet :

- d'engagements de l'Entreprise, le plus souvent quantifiables et mesurables ;
- d'indicateurs mesurant les résultats obtenus, auxquels peuvent être associées des incitations financières de type bonus-malus ;
- d'un droit de contrôle et d'audit du STIF sur la mesure des engagements ;
- d'une obligation de compte-rendu sur l'exécution du contrat (information).

CHAPITRE I - L'OFFRE DE REFERENCE

Le présent chapitre a pour objet de décrire l'offre de référence, ainsi que les principes encadrant sa modification en cours de contrat.

Article 9 - Description de l'offre de référence.

L'offre de référence décrit en Annexe A.3 est donné ligne par ligne. L'annexe précitée comporte les éléments suivants :

- Les caractéristiques physiques et spatiales de la ligne :
 - Le schéma de ligne, document visant à informer les voyageurs avec le nom des points d'arrêts,
 - La longueur de la ligne,
- Les caractéristiques du matériel roulant
 - Le type de matériel
 - Le nombre de bus maximum en lignes hors réserve
- L'offre théorique

L'offre des lignes régulières est organisée en fonction de périodes de base : plein trafic, petites vacances scolaires, juillet, août.

L'offre théorique est décrite ligne par ligne pour chacune des périodes de base, à l'aide des informations suivantes :

- Le calendrier d'application de ces journées types ;
- Les KCC (kilomètres commerciaux contractuels), les KT (km totaux) annuels, y compris les adaptations ponctuelles périodiques programmées ;
- Les KCC de chaque journée type de chacune des périodes de base.

Pour chacune des journées types, pour chacune des périodes types de TM, sont précisés par ligne :

- Le n° de sous-ligne ;
- la longueur de la sous-ligne ;
- le nombre de courses par tranche horaire en distinguant l'aller et le retour.

Les éléments précités sont fournis selon le format de TM fourni en Annexe A.3.

L'actualisation de l'Annexe A.3, soit le service de référence au 1^{er} janvier de l'année, est communiquée au plus tard le 28 février de chaque année.

Article 10 - Programmation de l'offre de référence.

Les modifications d'offre envisagées au cours de l'exécution du contrat font l'objet d'une programmation annuelle, examinée par le comité de suivi du contrat dont les conditions de fonctionnement sont définies à l'Article 70-1 - .

Article 11 - Modification de l'offre de référence

L'Entreprise recherche l'amélioration de l'offre de transport aux besoins des voyageurs sur la durée du contrat pour une meilleure adéquation de l'offre à la demande. Dans le cadre de sa mission de conseil auprès du STIF, l'Entreprise propose notamment des améliorations qui lui paraissent opportunes, voire dans certains cas des redéploiements de moyens, en cas de trafic nul voire très faible.

Article 11-1 - Principes généraux

Par modification de l'offre de référence, on entend les adaptations à la hausse et à la baisse par rapport à l'offre de référence au 1^{er} janvier de l'année en cours définie à l'Article 9 - et qui font l'objet d'une décision du STIF.

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

Article 11-2 - Les modifications temporaires pouvant conduire à une modification de l'offre de référence

Elles recouvrent le cas de travaux de voirie (inférieurs à un an) et perturbant de façon significative l'exploitation normale du service : déviation, ou exploitation en mode dégradé. Les événements exceptionnels peuvent nécessiter des renforts d'offre ponctuels, afin de pouvoir assurer l'amplitude et la fréquence souhaitées à l'occasion de manifestation particulière pour une ou plusieurs lignes.

Par dérogation à la procédure approuvée par le Conseil du STIF du 13 décembre 2006, ce type de modification ne requiert pas l'accord préalable du STIF.

1. Modifications temporaires sans incidence financière

En instantané, le cumul de ces modifications temporaires ne peut conduire à une réduction de plus de 2% de l'offre de référence.

L'entreprise est toutefois tenue de déclarer l'offre non réalisée dans le cadre du dispositif prévu à l'Article 27 -

2. Modifications temporaires avec incidence financière

Tout demandeur assure la charge financière du renfort de l'offre de référence (amplitude, fréquence) qu'il sollicite. L'Entreprise adresse préalablement à la mise en place, un courrier d'information au STIF.

Article 11-3 - Les modifications pérennes de l'offre de référence

Les adaptations de l'offre en cours d'année rendent nécessaire l'actualisation de l'offre de référence.

1. Les modifications pérennes sans incidence financière

Par dérogation à la procédure approuvée par le Conseil du 13 décembre 2006, des ajustements peuvent être effectués par l'Entreprise, sans décision préalable du STIF.

Il s'agit essentiellement de la desserte de nouveaux arrêts, sous réserve de l'accord préalable du gestionnaire de voirie, d'une modification de l'amplitude, d'une modification mineure de fréquences, d'une modification mineure d'itinéraires, (par exemple suite à des changements de sens de circulation...). L'Entreprise a également la possibilité d'affecter des services d'une sous-ligne à une autre. Ces ajustements ne doivent pas avoir pour effet de dégrader le volume d'offre globalement contractualisé.

En instantané, la variation de l'offre de référence induite par ces ajustements ne peut conduire à une réduction de plus de 2% de l'offre de référence.

Au 31 décembre, le volume des KCC ne peut être dégradé par rapport au 31 décembre de l'année précédente, toutes choses restant égales par ailleurs.

L'Entreprise propose à l'accord du STIF, avant le 15 janvier de chaque année, les réajustements qui ont été effectués, pour chaque ligne modifiée, afin de remettre à jour le service de référence, sous forme :

- d'un dossier technique, qui inclut l'explication des modifications ;
- d'une actualisation de l'offre de référence prévue à l'Annexe A.3, y compris le tableau de synthèse.

Par ailleurs, l'Entreprise fournira également au 15 janvier l'Annexe A.6 qui synthétise l'ensemble des modifications de l'offre de référence qui ont été effectuées dans l'année.

Toutefois, ces ajustements font l'objet dans tous les cas d'un accord du STIF préalable à leur mise en œuvre, dès qu'elles ont une répercussion sur une ligne exploitée par un autre opérateur, ou par l'Entreprise mais dans le cadre d'un autre contrat avec le STIF.

Dans le cas de difficultés particulières survenues après la mise en place d'une adaptation, ou lors de l'examen annuel par le STIF de l'ensemble des modifications, le STIF peut demander à l'Entreprise la remise en place du service tel qu'il était exploité.

2. Les modifications pérennes avec incidence financière

Ces modifications concernent des opérations de nature et de niveau très différents, à la hausse ou à la baisse.

Les modifications sur lesquelles les Parties s'accordent donnent lieu à une décision du STIF préalable à leur mise en œuvre, portant sur une modification de l'offre de référence et de la rémunération à la hausse ou à la baisse.

Afin que le STIF puisse procéder à l'examen exhaustif du projet et disposer des délais nécessaires à l'instruction du dossier de l'Entreprise et en application de la délibération du Conseil du STIF 16 décembre 2006, l'Entreprise s'engage à fournir :

- un document de synthèse sur le projet en cas de restructuration des lignes ;
- un dossier technique ;
- l'engagement financier au projet de la (les) collectivité (s), le cas échéant ;
- un devis, dont le modèle type sera fourni préalablement par le STIF à l'Entreprise.

L'Entreprise transmet systématiquement une déclaration de mise en place dans un délai maximal de quinze jours après la date effective.

Au plus tard le 15 décembre de chaque année, l'Entreprise fournit un tableau de synthèse des éléments constitutifs des modifications validées par le STIF. La périodicité et le contenu feront l'objet d'un échange de courrier, afin de préparer l'avenant prévu à l'Article 60 -.

CHAPITRE II - LES OBLIGATIONS DE QUALITE DE SERVICE ASSOCIEES A L'EXECUTION DE L'OFFRE DE REFERENCE

Article 12 - Régularité.

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise.

La régularité est une priorité du STIF.

Conformément au règlement d'exploitation (Annexe A.2), l'Entreprise doit respecter les horaires.

En particulier, il ne doit pas y avoir de passage en avance par rapport aux horaires affichés.

Pour cela, l'Entreprise gère la régulation aux points d'arrêts prévus à cet effet, notamment à l'aide de son SAEIV (Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs) lorsque elle en est équipée.

2. Cas spécifique des départs décalés en cas de perturbations du réseau ferré

La mise à disposition par les opérateurs ferroviaires d'une information en temps réel en gare et station sur l'heure de passage des trains, RER et lignes Transilien doit permettre l'amélioration de la correspondance avec les bus et cars sur le réseau routier, notamment en fin de service lorsque l'offre est moins dense.

Dans les cas où l'Entreprise a conclu un accord avec le transporteur ferré pour disposer de l'information en temps réel ou si la gare est équipée de l'information déportée, l'Entreprise s'engage à mettre en place des départs décalés dans les conditions suivantes : donner aux conducteurs la consigne d'exploitation de différer leur départ jusqu'à 5 minutes par rapport à l'horaire affiché dès lors que cela ne perturbe pas le service rendu aux clients.

Cette obligation de retarder le départ ne s'applique pas aux tranches horaires des lignes disposant d'une fréquence moyenne inférieure ou égale à 10 minutes.

3. Les partenariats à mettre en œuvre.

La régularité relève d'une compétence partagée. Les conditions de circulation et d'arrêts des véhicules sur le réseau routier sont de la compétence des collectivités locales qui mettent en place des programmes d'aménagements de voirie et de priorités aux feux. L'Entreprise s'engage :

- à répondre aux sollicitations des collectivités et à participer aux processus formalisés qu'elles mettent en œuvre pour améliorer la vitesse et la régularité ;
- à promouvoir et accompagner les démarches ayant un impact sur la rapidité et la ponctualité, en sensibilisant les collectivités locales sur la suppression des points durs et l'importance du partage de la voirie.

A l'issue d'opérations majeures pour lesquelles il est montré qu'elles se traduisent par des gains de productivité, l'Entreprise évalue ces gains. Elle propose au STIF des mesures d'amélioration de la qualité de service et/ou de développement de l'offre permettant de les réinvestir. Il est tenu compte de l'impact de ces éléments dans l'analyse de l'exécution du contrat.

Informations à communiquer au STIF.

Synthèse dans le rapport annuel des actions engagées sur la thématique régularité et gestion des correspondances, ainsi que des actions d'adaptation de l'offre et de qualité prises suite aux opérations d'aménagements majeurs réalisées par les collectivités.

4. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité.

- Régularité ;
- Départs décalés : une méthode de mesure sera définie au cours de l'exécution du contrat en lien avec l'indicateur régularité.

Article 13 - Pôles d'échanges et gares routières

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise.

Afin de favoriser l'intermodalité et l'information des voyageurs au sein des pôles d'échanges et gares routières pour faciliter les liaisons intermodales, l'Entreprise est réputée avoir connaissance de l'ensemble du contenu le cahier de référence du STIF sur les gares routières et s'engage sur les points suivants :

a) Adaptation des horaires pour assurer les correspondances

- L'Entreprise adapte dans la mesure du possible ses horaires théoriques au plus près de l'offre ferrée qui lui est transmise par les opérateurs des réseaux lourds sur demande de l'Entreprise.
- L'Entreprise met en place, pour assurer la correspondance en temps réel avec le mode ferré, en particulier sur les derniers services, des départs décalés dans les conditions décrites à l'Article 12 -

b) Points d'arrêt

- L'Entreprise utilise les points d'arrêts situés en gare routière.

2. Les partenariats à mettre en œuvre

- L'Entreprise contribue à l'amélioration de la qualité des prestations apportées dans les gares routières en prenant part aux études pilotées par le STIF et aux études concernant le Plan de Déplacements Urbains (PDU) et ses déclinaisons locales (PLD) ;
- L'Entreprise s'engage à participer aux démarches partenariales avec les autres transporteurs et collectivités qui visent à la mise en œuvre d'une information multimodale dans les gares routières et pôles d'échange.

3. Gare routière (dans le cas d'une gare mono-transporteur uniquement)

4. Informations à communiquer au STIF

- Etat annuel des participations aux actions d'amélioration de l'intermodalité et de l'information voyageurs au sein des pôles d'échanges et gares routières : démarches partenariales entre transporteurs et collectivités, procédures de maintien et mise à jour de l'information statique (plans de réseaux et horaires), diffusion de contenu d'information sur des panneaux multimodaux.

5. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

- Lien avec l'indicateur départs décalés : une méthode de mesure sera définie en 2009 en lien avec l'indicateur régularité ;
- Lien avec les indicateurs sur l'information voyageurs (information théorique, circonstancielle et temps réel aux points d'arrêts).

Article 14 - Accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

L'accessibilité des PMR constitue une priorité du STIF, renforcée par les nouvelles obligations fixées par la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ». Il est prévu un délai de 10 ans pour rendre accessibles les services de transport public. En partenariat avec le STIF et les autres collectivités publiques, l'Entreprise met en œuvre les moyens pour que l'objectif d'accessibilité soit atteint dans les délais impartis.

Conformément à la loi précitée, un Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) a été adopté par le STIF. Dans le cadre de sa programmation, ce schéma définit notamment des lignes dont la mise en accessibilité est prioritaire.

Les conditions et modalités de déclaration d'accessibilité d'une ligne sont définies par le STIF après discussion avec les entreprises, et pourra en modifier les critères.

Les lignes retenues au SDA, ainsi que leur échéancier de déclaration d'accessibilité si celui-ci a pu être arrêté, figurent dans l'annexe B.5 de la convention partenariale.

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise.

- Les véhicules accessibles aux Usagers en Fauteuil Roulant sont affectés aux lignes dont la mise en accessibilité est déclarée prioritaire dans le Schéma Directeur d'Accessibilité.
 - o Dès déclaration d'accessibilité d'une ligne aux Usagers en Fauteuil Roulant (UFR), l'Entreprise dispose d'un délai de 2 mois pour :
 - dispenser à l'ensemble des personnels concernés une formation adéquate au bon fonctionnement des équipements d'accessibilité ;
 - mettre à jour et transmettre les documents d'information contractuels concernant l'accessibilité des lignes ;
 - apposer des stickers accessibles UFR sur les véhicules et les poteaux des arrêts accessibles ;
 - renseigner l'accessibilité UFR des points d'arrêts sur les plans et/ou fiches horaires de la ligne affichés aux points d'arrêt, sur internet, dans les véhicules ou distribués aux usagers.
- Lors d'un retraitage postérieur à la déclaration d'accessibilité aux Usagers en Fauteuil Roulant de la ligne, l'entreprise s'engage à indiquer sur les plans de réseaux affichés aux points d'arrêt, sur internet, dans les véhicules ou distribués aux usagers, les lignes accessibles ;
- Les équipements d'information sonore et visuelle déployés à bord des véhicules le cas échéant sont maintenus en bon état de fonctionnement ;
- Les équipements permettant l'accessibilité des véhicules aux Usagers en Fauteuil Roulant sont testés régulièrement afin de garantir leur effectivité ;
- Tout équipement bénéficiant d'un financement du STIF est conforme avec les prescriptions du cahier de Référence du STIF.

2. Les partenariats à mettre en œuvre.

L'Entreprise s'engage à participer aux réunions pilotées par la collectivité locale gestionnaire de la voirie et à être force de proposition en collaboration avec les associations représentatives pour :

- o examiner les lignes à équiper et les arrêts à aménager ;

- faire un diagnostic terrain (en présence des associations et du gestionnaire de voirie) de l'accessibilité des points d'arrêt, afin de déterminer précisément les aménagements nécessaires (participation au diagnostic de l'état d'accessibilité du point d'arrêt et propositions d'aménagements) ;

L'Entreprise participe aux études initiées par le STIF ou les collectivités locales de diffusion sonore aux arrêts sous une forme adaptée aux non-voyants et mal-voyants pour les points les plus fréquentés ou les plus pertinents, particulièrement pour les perturbations prévues ou imprévues.

3. Informations à communiquer au STIF.

- Bilan annuel :
 - du nombre de véhicules équipés de dispositif d'aide à l'embarquement ;
 - du nombre de points d'arrêts accessibles et du nombre de points d'arrêt restant à rendre accessibles ;
 - du nombre de points d'arrêt dotés d'un système d'information dynamique adapté aux personnes à mobilité réduite ;
 - Estimation du nombre d'UFR empruntant les lignes équipées de véhicules adaptés (par ligne) ;
 - Statistique et analytique des demandes et réclamations en matière d'accessibilité ;
 - de la formation aux conducteurs à l'accueil/prise en charge des PMR en particulier des UFR (type de formation donnée, associations représentatives impliquées, durée de la formation, fréquence de la formation).

4. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

- Disponibilité des Equipements (palettes).

Article 15 - Information des voyageurs.

Article 15-1 - L'information des voyageurs sur le service offert par les réseaux concerne :

- - L'information multimodale qui favorise en particulier les correspondances d'un mode à l'autre et l'usage du transport public en général ;
- - L'information théorique aux points d'arrêt et à bord du véhicule ;
- - L'information temps réel aux points d'arrêt et à bord du véhicule
- - L'information circonstancielle, qui complète l'information théorique par des indications sur les perturbations prévues ou imprévues.
- La définition du Schéma Directeur d'Information Voyageurs (SDIV) permet au STIF d'avoir une politique d'ensemble relative à l'information voyageur au niveau du territoire francilien, partagée par l'ensemble des acteurs.

L'entreprise s'engage à respecter les orientations du SDIV.

Article 15-2 - Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise

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

Ces obligations sont détaillées dans l'Annexe B.8.

Elle s'engage aussi à respecter les obligations concernant la fourniture des données à la base de données communautaires, conformément au « Protocole sur les échanges de données entre l'Entreprise et la base de données communautaire du STIF » - Annexe B.3, ainsi que celles portant sur les échanges de données temps réel - «Protocole sur les échanges de données temps réel –Application de la norme SIRI en Ile de France » - Annexe B.9.

1. Les partenariats à mettre en œuvre.

- Information aux points d'arrêt : Pour la mise en œuvre de ses engagements relatifs à l'information aux points d'arrêt, l'Entreprise se rapproche autant que de besoin de la collectivité locale compétente.
- Information multimodale : l'Entreprise participe aux politiques intermodales d'information sur les services de transport.

Si l'Entreprise possède un site internet d'information sur ses services, elle est tenue de mettre un lien vers le site d'information multimodale et multi opérateurs du STIF et d'en faire figurer la nature et l'objet.

- Information dans les pôles d'échange et en gares routières : Dans les pôles d'échange et les gares routières, l'Entreprise, conformément à l'Article 13 -, participe aux démarches partenariales avec les autres transporteurs et collectivités, qui visent à mettre en œuvre et développer une information multimodale dans les gares routières et les pôles d'échanges.

2. Informations à communiquer au STIF.

- Bilan annuel du déploiement des systèmes d'information dynamique aux points d'arrêts et embarqués en distinguant le visuel et le sonore ;
- Bilan des expérimentations mises en place dans le cadre du SDIV ;
- Point sur l'activité des systèmes d'information à distance.

3. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité (Annexe B.1).

- Information théorique aux points d'arrêts. (y compris information en cas de situation perturbée prévue) ;
- Information théorique à bord du véhicule. (y compris information en cas de situation perturbée prévue) ;
- Information temps réel aux points d'arrêt (y compris en cas de situation perturbée prévue) ;
- Information temps réel à bord des véhicules (y compris en cas de situation perturbée prévue) ;
- Information en cas de situation perturbée imprévue.

Article 16 - Politique de la ville.

Les entreprises de transport sont amenées à contribuer au développement urbain, économique et social, à sa cohésion sociale, en d'autres termes à « rendre la ville accessible à tous ».

Depuis plusieurs années les entreprises se sont engagées dans cette politique de la ville et de développement territorial en liaison avec l'Etat les collectivités territoriales et tous les acteurs concernés.

Le cadre de référence de cette politique s'appuie d'une part, sur les dispositions édictées par la loi n°96-987 du 14 novembre 1996 relative à la mise en œuvre du pacte de relance pour la ville définissant les zones urbaines sensibles, et sur les contrats urbains de cohésion sociale, et d'autre part sur les nouveaux dispositifs législatifs ayant directement trait à la Politique de la ville qui seraient promulgués pendant la durée de la présente convention.

Dans le cadre de cette politique qui s'appuiera sur les CUCS (Contrats Urbains de Cohésion Sociale), l'Entreprise pourra, le cas échéant à la demande du STIF, s'engager dans des programmes d'intervention sur des sites prioritaires. Elle veillera, en outre à l'articulation de ses actions avec les dispositifs de la politique de la ville pilotés par le STIF.

L'entreprise qui bénéficie de l'aide du STIF dans le cadre de la convention « pour une politique de prévention pour les lignes de bus desservant les quartiers politique de la ville » reste tenue par les termes de la convention jusqu'à son terme initial.

A partir de 2011, les effectifs de contrôle sont intégrés directement dans la maquette financière du contrat au titre d'une prestation de transport.

Un avenant au présent contrat sera conclu pour prendre le relais de la convention pour une politique de prévention sur les lignes de bus desservant les territoires en Politique de la ville à compter de 2011.

Article 17 - Prévention et sûreté

La sûreté comprend non seulement la lutte contre les atteintes aux personnes et aux biens, mais implique également un traitement du sentiment d'insécurité.

Afin d'atteindre ces objectifs, la politique de sûreté de l'entreprise repose avant tout sur une politique de prévention intégrant toute la chaîne de sûreté.

L'entreprise met en œuvre les politiques correspondantes après accord du STIF, dans une approche globale incluant l'ensemble des acteurs institutionnels participant à la sécurité publique.

A ce titre, l'entreprise est partie prenante des dispositifs partenariaux, dont le cadre privilégié est celui des contrats régionaux, départementaux et locaux de sécurité.

A partir des diagnostics existants, les besoins en termes de sûreté sur le réseau se traduisent à travers le(s) deux) objectif(s) suivant(s) :

- le renforcement du travail de prévention et des actions de sensibilisation ;
- le maintien d'une présence humaine rassurante. [Commentaire : ce point devra être supprimé des contrats concernant les réseaux ne desservant pas de territoires classés en « Politique de la ville »]

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

Renforcement du travail de prévention et des actions de sensibilisation :

L'entreprise met la prévention au cœur de la chaîne de sûreté, qu'elle déploie en partenariat avec les forces de police et l'ensemble des acteurs institutionnels.

L'entreprise appuie sa politique de prévention sur un plan d'actions de prévention présenté annuellement au STIF. Ce plan comprend :

- un diagnostic sûreté annuel ;
- un bilan du plan d'actions de l'année précédente ;
- des actions de sensibilisation auprès de tous les publics dispensées par des agents de l'entreprise en relation avec les usagers, sur la base du partenariat institutionnel privilégié des contrats de sécurité ;
- des actions de communication ;
- des propositions de toutes autres actions de prévention (traditionnelles ou novatrices).

Le plan d'actions (y compris le bilan circonstancié de l'année écoulée) et ses modalités de mise en œuvre sont présentés annuellement au STIF en comité de suivi.

Amélioration du sentiment de sécurité sur l'ensemble des espaces de transport :

L'entreprise garantit, notamment par une présence humaine efficace, une ambiance rassurante sur l'ensemble des espaces de transport :

- par une présence humaine visible dans les véhicules et gares routières par les personnels d'accueil [Commentaire : ce point devra être supprimé des contrats concernant les réseaux ne desservant pas de territoires classés en « Politique de la ville »] ;
- par l'entretien de ces espaces et une intervention rapide en cas de dysfonctionnement (propreté, éclairage, information voyageur) ;
- par des actions concrètes visant à une meilleure protection du matériel roulant et des espaces de transport à l'encontre des actes de vandalisme.

2. Informations à communiquer au STIF :

Prévention :

- plan annuel d'actions de prévention, bilan en fin d'année (définition des actions et des objectifs, programme prévisionnel annuel, moyens humains affectés) ;
- cessations partielles ou totales d'activités dues à des problèmes de sécurité par ligne de bus ;
- bilan annuel spécifique sûreté.

Statistiques sûreté :

- atteintes physiques sur agents ;
- dégradations de biens ;

- ratio atteintes physiques / nombre de voyages ;
- nombre d'enregistrements d'incidents par caméras de vidéosurveillance embarquée avec mise à disposition des autorités compétentes.

Information du STIF en cas d'incident grave ou de crise :

- L'entreprise s'engage à informer le STIF en cas d'incident grave ou de crise sur son réseau, dans le respect de la procédure d'alerte définie en Annexe B.10 à la convention.

Suivi des investissements :

- bilan annuel de la programmation et du suivi de la réalisation des investissements.

3. Suivi des indicateurs de qualité de service :

- Disponibilité des équipements (équipements de sûreté) ;
- Lien avec les indicateurs : Etat et netteté intérieurs et extérieurs des véhicules, et taux de contrôle.

Article 18 - Lutte contre la fraude.

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise :

La lutte contre la fraude est une des priorités du STIF et de l'Entreprise. Le STIF fixe les objectifs généraux de lutte contre la fraude et définit plus particulièrement les exigences minimales de sécurité.

L'Entreprise a la responsabilité opérationnelle de la lutte contre la fraude dans le réseau qu'elle exploite. Elle s'engage à mettre en place les équipements et agents nécessaires au contrôle des titres de transport et poursuivre ou faire poursuivre conformément aux textes en vigueur les voyageurs en infraction. Les règles et le montant de l'amende encourue doivent être affichés à bord des véhicules.

Compte tenu de l'interdépendance des réseaux, l'entreprise s'engage à collaborer efficacement avec les autres entreprises de transport d'Ile de France afin d'harmoniser les règles dans ce domaine, notamment en termes de régularisation des contrevenants et de règles de validation.

Dans ce cadre l'entreprise doit :

- assurer une norme minimale d'effort de contrôle ;
- mettre en place des équipes d'au minimum 2 agents de contrôles par véhicule contrôlé ; ces agents peuvent être recrutés en interne ou faire partie d'une structure externe ;
- adapter l'intensité des contrôles par période horaire en fonction des pics de fraude qui sont historiquement constatés (heure de pointe, soirée, week-end) ;
- assurer au personnel en place des formations régulières, notamment sur les différents aspects de la lutte contre la fraude ;
- conduire des actions d'information des voyageurs sur les titres de transports existants et sur les sanctions passibles en cas de fraude ;
- conduire, dans la mesure du possible, des opérations ciblées et sécurisées (afin de sécuriser les opérations de contrôle et de diminuer le phénomène de fraude, certaines opérations peuvent être menées conjointement avec la police), ces opérations nécessitant un accroissement ponctuel du personnel de contrôle.

2. Informations à communiquer au STIF :

- Aspect quantitatif de la fraude :

- nombre et taux de fraudeurs constatés
- nombre et taux de fraudeurs réels estimés en cas d'enquête réalisée par l'Entreprise
- courbe de l'évolution de la fraude constatée sur l'année écoulée et si elle existe sur les 5 dernières années
- information de synthèse sur la saisonnalité de la fraude par tranche horaire et période (semaine, soirée, week-end).

- Aspect financier de la fraude :
 - coûts constatés et/ou réels estimés (perte de recette)
 - coûts des moyens mis en place pour lutter contre la fraude
 - taux et coûts de recouvrement des amendes.

- Action sur la fraude et prévention :
 - Action sur les causes externes au transport (ex : comportement sportif, ludique, effets de bande, attitude de défi, ...)
 - Action sur les causes internes au transport (ex : pièges tarifaires, obstacles matériels, ...)
 - Moyens humains et matériels mis en œuvre pour lutter contre la fraude
 - Bilan des actions mises en place et perspectives
 - Taux de contrôle
 - Lien avec les indicateurs Disponibilité des Equipements (valideurs et équipements de sûreté existants) et Attitude Conducteur traités.

CHAPITRE III - Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

Article 19 - Equipement et suivi des véhicules.

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise :
 - Les véhicules doivent être équipés de l'ensemble des équipements embarqués nécessaires au transport des voyageurs dans des conditions de voyage optimales :
 - Valideurs de titre de transport ;
 - Boutons de demande d'arrêt ou affichette indiquant la démarche à suivre ;
 - Bouton de commande de porte lorsqu'ils existent ;
 - Palettes ou dispositifs d'aide à l'embarquement des personnes à mobilité réduite (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements) ;
 - Equipements de sûreté (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements) ;
 - Dispositifs dynamiques d'information visuelle, d'information sonore, de Haut-parleur à la porte avant (au fur et à mesure du déploiement de ces équipements).
 - L'Entreprise est responsable de la gestion et du maintien en état de marche des véhicules et des équipements embarqués, y compris télébilletiques, afin qu'ils offrent en permanence les meilleures conditions d'utilisation, de confort et de propreté.
 - Conformément au cahier des charges édité par le STIF dans le cadre du Contrat de type 1 (Avenant n°3 du Contrat de type 1 voté par le conseil du STIF du 08 Octobre 2008), l'ensemble des prescriptions relatives au niveau d'équipement des véhicules financés par le STIF seront reprises dans le cadre du présent Contrat, et sont spécifiées dans le cadre de l'Annexe F.7.
2. Informations à communiquer au STIF :
 - Les informations nécessaires au suivi des équipements et des véhicules sont intégrées à l'Etat de Parc (cf. Annexe D.1).
3. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité :
 - Taux de disponibilité des équipements (valideurs, commandes d'arrêts, boutons de porte, palettes...). La liste des équipements est adaptée au fur et à mesure des équipements mis en service
 - Etat et netteté intérieure et extérieure des véhicules

Article 20 - Attitude commerciale de l'Entreprise et de ses personnels.

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise :

L'Entreprise et ses personnels adoptent en toute occasion une attitude commerciale, conscients de leur contribution à l'image du service public qu'ils représentent.

Traitement des réclamations voyageurs :

- L'Entreprise s'engage à mettre en place un dispositif pour répondre aux demandes d'information et aux réclamations des clients, qu'elles soient écrites, orales ou via un support électronique (e-mail, site Internet, ...) :
 - o En présumant de la bonne foi du client ;
 - o En répondant à toutes les réclamations de façon personnalisée et cohérente, dans un délai inférieur à 30 jours par rapport à la date de réception de la réclamation ;

- En informant, a minima, le client des suites donnée à sa réclamation ... voire en présentant des excuses / réparant l'erreur quand le client a subi un préjudice ;
 - L'Entreprise s'engage à analyser et exploiter les informations issues des réclamations clients pour mettre en place des actions correctives et préventives et améliorer ainsi la qualité de service.
- L'Entreprise poursuit ses efforts pour améliorer le traitement des réclamations, notamment par l'utilisation croissante de médias interactifs (téléphone, courriel).

Afin de permettre au STIF de traiter de manière optimale les réclamations qui lui sont adressées, les entreprises s'engagent à transmettre au STIF tout élément utile qu'il souhaiterait obtenir pour leur traitement : éléments d'information, documents, copie de courriers et/ou de réponses de courrier, etc.

A cette fin, il est précisé à chaque année :

- le nom et les coordonnées d'un ou des correspondants chargés de répondre aux demandes du STIF,
- le nom et les coordonnées de la ou des personnes du STIF en charge de la réponse aux réclamations des voyageurs le délai maximum de transmission des éléments demandés par le STIF : 15 jours,
- l'entreprise s'engage à transmettre automatiquement au STIF la copie de la réponse qu'elle projette d'adresser à un client, dès lors que le courrier/mail de réclamation qui lui est adressé précise que le STIF est en copie, par mail ou le cas échéant par courrier postal.

Une typologie de motifs de réclamations voyageurs commune au STIF et aux entreprises de transports d'Ile-de-France est en cours d'élaboration, en collaboration avec les représentants des opérateurs. Dès sa finalisation, le STIF la transmet directement à l'Entreprise afin qu'elle l'applique et l'intègre à son bilan annuel du suivi des réclamations.

Dispositions spécifiques aux réclamations pour l'accessibilité des systèmes de transports :

Dans le cadre des dispositions de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (article 45, alinéa 7), l'Entreprise :

- met à disposition des personnes à mobilité réduite auprès des conducteurs et sur le site internet, des formulaires de demande ou de réclamation (Annexe B.7), en vue de supprimer, de réduire ou de compenser les obstacles auxquels elles auraient été confrontées dans leurs déplacements ;
- répond aux demandeurs dans un délai inférieur à 30 jours à compter de la date de réception de la réclamation ;
- tient un registre spécifique centralisé de l'ensemble des demandes et réclamations visées aux alinéas précédents, qu'il tient à la disposition du STIF lorsque celui-ci en fait la demande ;
- transmet, chaque année, conformément aux informations à communiquer en matière d'accessibilité PMR listée dans l'Article 15 - un bilan statistique et analytique des demandes et réclamations en matière d'accessibilité.

Autres dispositions liées à l'attitude commerciale de l'entreprise :

- L'utilisation de moyens audio-visuels à bord de véhicules ne devra pas occasionner de gêne pour les voyageurs. En particulier, le conducteur est tenu de réduire le niveau sonore à la demande d'un voyageur.
- Les conducteurs de l'Entreprise ne doivent en aucun cas fumer, téléphoner pour leur convenance personnelle, parler avec des clients ou des collègues, durant le trajet.
- Les conducteurs de l'Entreprise assurant des services sur des lignes déclarées accessibles sont formés au bon fonctionnement des équipements d'accessibilité et

doivent assurer la prise en charge des Usagers en Fauteuil Roulant aux arrêts déclarés accessibles sauf impossibilité technique.

- Ils respectent les gestes commerciaux suivants :
 - o Arrêt au trottoir à une distance permettant l'entrée et la sortie du véhicule sans descendre sur la chaussée (sous réserve de l'existence d'un trottoir et de l'absence d'obstacle) ;
 - o Regard porté au voyageur accédant par la porte avant et à son titre de transport lorsqu'il le lui présente ;
 - o Vente de ticket d'accès à bord et rendu de monnaie conformément aux conditions générales de vente et d'utilisation décidées par le STIF (sauf disposition relative à la nécessité de faire l'appoint pour le voyageur) ;
 - o Respect des arrêts demandés (lorsqu'ils sont autorisés) et contrôle que tous les voyageurs sont descendus avant la fermeture des portes ;
 - o Port de la tenue de l'Entreprise ou, à défaut, d'une tenue correcte et soignée ;
 - o Réponse aux questions des clients avec une attitude courtoise ;
 - o Information des voyageurs sur les tarifs, les horaires et les lignes en correspondance.
 - Les conducteurs de l'Entreprise sont formés à la conduite et adoptent une conduite souple et adaptée au profil et à l'environnement de la ligne.
2. Informations à communiquer au STIF :
- Bilan annuel du suivi des réclamations et actions correctives mises en place ;
 - Plan de formation des personnels de l'entreprise sur l'attitude commerciale et la conduite.
3. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité :
- Attitude du conducteur ;
 - Confort de conduite ;
 - Réponse aux réclamations.

TITRE IV - TARIFICATION ET DISTRIBUTION DES PRODUITS TARIFAIRES

Outre celles figurant à l'article 8 du Règlement d'exploitation annexé au cahier des charges régional, l'Entreprise s'engage à respecter les obligations du présent chapitre.

Article 21 - Dispositions tarifaires.

Article 21-1 - Développements liés à la tarification.

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

Le STIF définit la politique tarifaire et fixe les tarifs publics des titres de transport en Ile-de-France. Le STIF publie ses décisions à chaque changement de tarif.

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

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

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

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

En cas de modification tarifaire décidée par le STIF, l'Entreprise est informée des spécifications détaillées retenues pour les titres créés ou modifiés.

Les modifications des prix publics sont notifiées par le STIF à l'Entreprise au plus tard 15 jours avant la date de vente des produits tarifaires concernés et accompagnées de tout élément nécessaire à leur application.

Deux types d'évolutions tarifaires sont définies :

- Les évolutions ordinaires
- Les évolutions exceptionnelles

1. Les évolutions ordinaires :

Il s'agit des évolutions tarifaires ne nécessitant que des évolutions logicielles sommaires, comme le codage ou le changement de codage de titre et le paramétrage de nouveaux profils d'usagers. Les évolutions ordinaires d'une année peuvent généralement être regroupées dans une seule intervention annuelle sur le système billettique.

La prise en compte de l'évolution ordinaire doit être opérationnelle au plus tard au premier jour du deuxième mois suivant le mois de la notification du STIF.

Les coûts des évolutions ordinaires sont pris en compte dans les charges d'exploitation telles que prévues à l'Article 49 -.

2. Les évolutions exceptionnelles :

Il s'agit des évolutions tarifaires importantes entraînant entre autres la création de nouveaux traitements titre au valideur, , une adaptation profonde des systèmes de vente, l'introduction de nouveaux supports télébillettiques.

Dans ce cas, les coûts de développement inhérents à cette évolution sont partagés à parité entre le STIF et l'Entreprise. L'entreprise réalise les développements et appelle la contribution du STIF à posteriori sur la base des coûts constatés imputables à l'évolution considérée.

La contribution annuelle de l'entreprise à ce titre est plafonnée à 0,2% du chiffre d'affaire annuel . Au-delà du plafond, le STIF prend en charge l'intégralité du financement de ces développements.

Après transmission par le STIF des spécifications de l'évolution demandée précisant la date de mise en œuvre, l'Entreprise analyse les répercussions de cette évolution selon les meilleures conditions technico-économiques et fait parvenir au STIF un devis détaillé.

Les coûts des développements mis en œuvre au cours d'une année seront pris en compte dans la facture annuelle telle que prévue à l'Article 67 -, le STIF se réservant le droit de contrôler, a posteriori, la réalité des charges encourues.

Dans le cas où l'Entreprise ne met pas en œuvre les évolutions tarifaires à la date arrêtée entre les Parties, l'Entreprise supportera une pénalité d'un montant égal 0,4% de sa rémunération totale annuelle par quinzaine de retard.

Article 21-2 - Mise en œuvre des décisions du STIF relatives aux supports des titres de transport

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

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

L'Entreprise applique l'ensemble des décisions du STIF relatives aux supports des titres de transport. Elle s'engage en particulier à acheter les supports nécessaires à la distribution des titres.

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

L'entreprise fournit chaque année:

- la liste des types de supports en circulation avec les fournisseurs ;
- les quantités commandées annuellement.

L'entreprise informe le STIF des marchés programmés en vue de l'acquisition de supports. Ces informations sont confidentielles.

Article 21-3 - Validation des titres.

Le principe est celui de la validation systématique des passes télébilletiques et des tickets magnétiques à l'entrée dans le véhicule. Pour voyager sur les réseaux de transports collectifs franciliens, tout voyageur doit être muni d'un titre de transport validé correspondant au trajet qu'il effectue.

Au cours du présent contrat, le STIF définira, pour l'ensemble des réseaux contractualisés, un process et un planning pour le contrôle de la validation systématique en entrée de véhicule et les modalités d'application des amendes.

A ce titre, les véhicules disposent des équipements permettant à tout voyageur de valider son titre de transport et l'Entreprise met en œuvre les moyens adéquats pour informer le voyageur de l'obligation de valider son titre de transport et pour l'inciter à le faire.

Toute exception au principe de validation systématique à l'entrée devra faire l'objet d'une autorisation expresse du STIF.

Les équipements de validation utilisés par l'entreprise sont décrits en Annexe D.1 en précisant : leur nom, leurs fonctionnalités, leur lieu type d'installation, leur date d'installation.

Article 22 - Remontées des données de validation des titres

L'Entreprise fournit au STIF les données de validation des titres télébilletiques, magnétiques et papier collectées sur les équipements de validation, ainsi que les données référentielles associées, selon des modalités techniques décrites dans un document de spécification des transferts de données de validation.

L'Entreprise et le STIF s'engagent à respecter les contraintes imposées par la CNIL dans le cadre de la remontée, de la conservation et de l'utilisation de ces données.

Les données de validation sont traitées selon les recommandations de sécurité définies par le STIF, notamment en termes de protection des données à caractère personnel par application de la délibération n°03-038 du 16 septembre 2003 de la CNIL portant adoption d'une recommandation relative à la collecte et au traitement d'informations nominatives par les sociétés de transports collectifs dans le cadre d'applications billettiques.

Article 22-1 - Principe des remontées.

Ces données concernent notamment :

- les événements de validation réussie, hors validation des cartes de maintenance et de tests, et hors validation refusée ;
- les caractéristiques des produits tarifaires, objets des validations ;
- un descriptif des lignes de transport qui permette l'analyse des données de validation, en particulier : la codification des lignes et sous-lignes relative à l'offre de référence du présent contrat, la codification et la description des arrêts (y compris leurs coordonnées géographiques) : conformément aux documents :
 - « codification télébilletique » version 7 ou supérieure
 - « codification Optile » version 1.26 ou supérieure
 - Annexe B.3 § 1.I.2 du présent contrat

La liste des données attendues a minima figure à l'Annexe C.1.

Afin d'améliorer la qualité des données remontées dans le système d'information du STIF, l'Entreprise s'attache à ce que les systèmes remontent ces données dans un délai de quinze jours et alerte le STIF en cas de difficultés spécifiques ou d'incidents. A cette fin :

- en cas de difficulté technique relative à l'infrastructure de communication, le STIF et l'Entreprise mettent en place, pour les différents flux d'information concernés, un mode de transfert dit « dégradé » qui sera défini conjointement ;
- le STIF peut solliciter l'Entreprise en cas de détection de défauts majeurs et répétés sur les données remontées. L'Entreprise s'engage, dans ce cas, à faire un retour d'information sur ce qui est connu des causes probables du défaut dans un délai de 8 jours, à rechercher une solution corrective et à indiquer son calendrier de mise en œuvre dans les meilleurs délais.

Article 22-2 - Organisation et contrôle de la qualité.

Des points de suivi réguliers peuvent être organisés à l'initiative du STIF, ils permettent :

- d'effectuer un suivi régulier de l'indisponibilité, des pannes ou des événements exceptionnels qui affectent la chaîne de remontées des données ;
- de suivre les évolutions techniques des systèmes de remontées de données et d'informations de l'Entreprise et du STIF ;

L'Entreprise fournit chaque semestre :

- une information sur les événements qui affectent de manière significative le volume de validation.

Le STIF peut auditer le système de remontées de données de validation de l'Entreprise pour analyser l'intégrité des processus et des données produites.

Le STIF mesure un indicateur relatif à la qualité des données de validation. Suivant la valeur de cet indicateur, chaque journée est considérée comme « normale », « incomplète » ou « inacceptable ».

Un bilan de cet indicateur est dressé sur une périodicité semestrielle et communiqué à l'Entreprise si les seuils d'alerte sont atteints ou dépassés.

Les modalités de calculs et seuils de ces indicateurs sont définies en Annexe C.1.

Article 22-3 - Pénalités liées à la qualité des données de validation transmises au STIF.

La remontée des données de validation au STIF est assortie de pénalités appliquées dans les cas suivants :

- au delà de 10 journées incomplètes ou inacceptables par an ;
- pour les journées dont la qualité des remontées de données de validation est inacceptable.
- Le montant unitaire des pénalités est fixé à :
 - 1000 euros HT, jusqu'à fin 2010, et 5000 euros HT pour les années suivantes, par journée incomplète, pour un nombre de journées incomplètes supérieur à 10 par an ;
 - 2000 euros HT, jusqu'à fin 2010, et 10 000 euros HT pour les années suivantes, par journée de remontée de données de validation considérée comme inacceptable.

Les pénalités supportées à ce titre sont plafonnées à 0,3% du CA annuel HT par an pour les deux premières années du contrat et à 0,6% du CA annuel HT par an pour les années suivantes.

Article 22-4 - Prise en compte des données de validation dans les objectifs contractuels

Le STIF et l'Entreprise coordonnent leurs actions pour assurer une remontée et une exploitation fiables des données de validation.

A terme, celles-ci interviendront dans la détermination du trafic réel sur chacune des lignes conformément aux dispositions prévues à l'Article 50-2 -.

Article 23 - Distribution des produits tarifaires

Article 23-1 - Réseaux de Vente

Le réseau de vente est constitué des points de vente présents dans les agences de l'Entreprise et chez ses dépositaires.

La localisation des points de vente fait l'objet d'une concertation et doit être validée par le STIF.

L'Entreprise s'engage à n'effectuer d'acte de vente qu'aux lieux validés par le STIF.

L'ouverture et la fermeture de chaque point de vente fait l'objet d'une information systématique du STIF au plus tard un mois avant la date prévue. Sans réponse du STIF dans le délai d'un mois, l'Entreprise est autorisée à procéder à la fermeture ou à l'ouverture du point de vente.

Tout projet de création de nouveaux réseaux de distribution de titres (Internet, téléphone, autres) relève de la décision du STIF prise dans le respect de l'article 7.4 du Cahier des charges régional annexé au présent contrat et selon les dispositions de l'Article 23-5 - du présent contrat.

En particulier, les procédures de gestion du ticket t+ et les modalités relatives à la gestion et au financement de la carte scolaire font respectivement l'objet de l'Annexe C.4 et de l'Annexe C.5.

Article 23-2 - Réseau de dépositaires

Les dépositaires sont liés par un contrat avec l'entreprise. Ils sont situés à proximité des lignes de bus de l'entreprise. Les dépositaires vendent des tickets t+ et, lorsqu'ils y sont autorisés et équipés d'appareil de chargement sur Navigo, des forfaits Navigo semaine ou mois et des forfaits Solidarité Transport.

L'entreprise met à jour annuellement la liste des dépositaires en précisant les catégories de titres vendus (Annexe C.6).

Article 23-3 - Vente à bord des bus.

L'Entreprise vend à bord des bus des tickets d'accès à bord. Ceux-ci sont vendus selon les Conditions générales de vente et d'utilisation décidées par le STIF.

Article 23-4 - Réseau d'Agences

L'ouverture et la fermeture de chaque agence fait l'objet d'une information systématique du STIF au plus tard un mois avant la date prévue. Sans réponse du STIF dans le délai d'un mois, l'Entreprise est autorisée à procéder à la fermeture ou à l'ouverture de l'agence.

L'agence effectue des actes de SAV et peut distribuer certains produits tarifaires.

L'entreprise s'engage à exploiter les agences dont la liste est fournie en Annexe C.7 qui décrit :

- leur localisation ;
- les actes effectués ;
- les équipements utilisés ;
- Les horaires et dates d'ouverture ;

L'entreprise fournit annuellement :

- le nombre d'opérations de SAV par type, par mois et par agence ;
- Les actes de distribution effectués par type, mois et lieu.

Article 23-5 - Mise en œuvre de nouveaux services ou canaux de distribution de produits tarifaires

Cet article définit les modalités qui permettent aux entreprises de développer, expérimenter et mettre en œuvre de nouveaux services ou canaux de distribution à destination des voyageurs.

Les objectifs du STIF et de l'entreprise en matière de développement de nouveaux services sont les suivants :

- une qualité de service améliorée ;
- une image de transports publics modernes, en phase avec l'évolution des services dans la ville ;
- une communication compréhensible et une interface homme machine cohérent vis-à-vis des voyageurs ;
- un traitement équitable de l'ensemble des voyageurs ;
- une maîtrise des coûts de développement et d'exploitation sur l'ensemble de l'Ile-de-France.

1. Conditions d'expérimentation

Tout test ou expérimentation concernant un nouveau service ou une nouvelle technologie ayant un impact prévisible sur le service offert aux voyageurs (en termes d'offre, de qualité de service, de tarification ou de vente de titre) doit faire l'objet d'une concertation avec le STIF préalable à toute mise en œuvre. Cette concertation a pour objectifs :

- d'associer le STIF à l'expérimentation ;
- de confirmer l'intérêt de l'expérimentation vis-à-vis de la politique de distribution des produits tarifaires du STIF ;
- de vérifier que ce test est conforme aux exigences de service aux voyageurs définies par le STIF dans le cadre du présent contrat ;
- de coordonner les différentes initiatives ;
- de limiter les investissements redondants ;
- d'assurer une connaissance partagée de l'état de l'art entre le STIF et l'entreprise ;
- d'indiquer les normes et standards à des développements interopérables et pérennes.

Cette concertation prend également en compte les contraintes de confidentialité vis-à-vis des autres transporteurs.

Elle repose sur une démarche en trois temps :

1. Demande formalisée de l'entreprise au STIF avec le dossier de présentation de l'expérimentation (thème, panel, planning, liste des partenaires, conditions de généralisation éventuelle) et réunion préparatoire ;
2. Remarques du STIF et demande de recadrage de l'expérimentation afin qu'elle soit en phase avec sa politique de distribution des produits tarifaires et coordonnée avec d'éventuelles démarches parallèles.

Plusieurs expérimentations peuvent être lancées en parallèle avec différents transporteurs du moment qu'elles sont basées sur des périmètres différents, dans le cadre d'une approche fonctionnelle et technique ainsi que d'une communication cohérentes.

Le STIF, dans le cadre de sa mission de coordination et dans le respect des règles de confidentialité définies dans la convention, peut proposer la mutualisation des moyens mis en œuvre afin de favoriser la coopération entre les transporteurs, de diminuer les coûts d'investissement, de choisir les solutions les mieux adaptées aux besoins, de favoriser la lisibilité des moyens de vente pour les utilisateurs et d'anticiper la bonne interopérabilité des systèmes. Dans le cas de périmètres fonctionnels proches mais de démarches différentes, notamment en termes d'ergonomie, une évaluation comparative des résultats pourra être demandée.

3. Convention d'expérimentation : Cette convention d'expérimentation précise le périmètre fonctionnel et technique de l'expérimentation, la durée et le planning prévisionnels et les conditions de mise en œuvre.

Toute expérimentation est limitée dans le temps et les moyens (physiques et logiciels) mis en œuvre sont démontables à la fin de l'expérimentation.

Le STIF privilégie l'exploitation communautaire par l'ensemble des transporteurs des canaux de vente dématérialisés.

A l'issue de l'expérimentation, l'entreprise en présente les résultats au STIF. Le STIF et l'entreprise décident des suites à donner à cette expérimentation. En particulier une nouvelle phase d'expérimentation réalisée sur un périmètre plus large et susceptible d'associer l'ensemble des transporteurs peut être décidée.

2. Conditions de généralisation

Toute mise en œuvre d'un nouveau service ou d'une nouvelle technologie ayant un impact prévisible significatif sur le service offert aux voyageurs doit faire l'objet d'un accord entre les deux Parties, et fait l'objet d'un avenant au contrat.

L'entreprise ne peut se voir imputer les coûts induits par les initiatives des autres transporteurs, n'ayant fait l'objet d'aucun accord formel entre le STIF et l'ensemble des transporteurs. A titre d'illustration, ces coûts peuvent aussi bien être des coûts de développement, d'intervention sur les équipements que de service après-vente.

Article 23-6 - Conventions spécifiques.

Certains produits tarifaires, gérés en commun par les exploitants des services de transports publics de voyageurs, en raison de leur spécificité, n'entrent pas dans le cadre du cahier des charges mentionné à l'Article 24-1 -, mais sont l'objet de conventions spécifiques passées entre l'ensemble des transporteurs concernés, la ou les personne(s) morale(s) bénéficiaire(s) de ces produits, et le STIF.

La liste des conventions spécifiques et les modalités particulières de leur prise en compte dans le présent contrat sont fixées dans Annexe C.2.

Article 24 - Gestion communautaire

Article 24-1 - Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires

Certains produits tarifaires sont gérés en commun par les exploitants des services de transports publics de voyageurs. L'Entreprise participe à la gestion communautaire de ces produits tarifaires.

L'Annexe C.8 décrit les modalités d'organisation de la gestion des activités communautaires de distribution des produits tarifaires, soit :

- la gestion des titres (spécification technique et fonctionnelle des supports, distribution et gestion de certains supports, distribution et gestion de certains contrats, distribution et gestion de certains droits tarifaires, gestion et développement du SIG NAVIGO) ;
- la gestion de la relation avec les clients porteurs de supports télébillettiques ;
- la gestion de l'interopérabilité (traitement des titres de transport, interopérabilité technique des équipements de distribution, validation et contrôle) ;
- la sécurité télébillettique.

Article 24-2 - Charte du système télébillettique Navigo

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

L'Entreprise adhère à la Charte du système télébillettique NAVIGO, jointe en Annexe C.3 du présent contrat, et s'engage à la respecter.

L'Entreprise doit se faire représenter au sein des organes de pilotage de la charte par un de ses membres.

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

TITRE V - REALISATION DU SERVICE DE REFERENCE

CHAPITRE I - REALISATION DE L'OFFRE DE REFERENCE.

Article 25 - Continuité du service.

L'Entreprise assure la continuité du service de référence, sauf cas de force majeure, en particulier :

- sur le plan technique, la continuité du service est assurée par la mobilisation des moyens nécessaires au maintien en état de fonctionnement des installations fixes et des véhicules. Ces moyens font partie des charges de production et sont soumis le cas échéant aux expertises nécessaires, tant à l'initiative du STIF qu'à celle de l'Entreprise ;
- sur le plan social, l'Entreprise s'engage à mettre en œuvre et à favoriser les mécanismes existants dans l'entreprise pour la prévention des conflits, en privilégiant par la même la qualité du dialogue social et la poursuite de la politique contractuelle.

En cas de défaillance dans la continuité du service, l'Entreprise s'engage à diffuser le plus rapidement et le plus complètement possible les informations nécessaires aux voyageurs, et à les conseiller sur les itinéraires de substitution possibles.

Article 26 - Information du STIF sur les perturbations significatives

Le STIF est tenu informé dans les meilleurs délais des incidents significatifs ou des situations de crise, et notamment de tout accident lié directement à l'offre de référence entraînant une blessure grave ou un décès.

Article 27 - Mesure de réalisation de l'offre de référence.

La mesure de la réalisation de l'offre de référence porte sur la production kilométrique du service de référence, actualisée des modifications pérennes, (Article 11-3 -), comprenant notamment celles des différents avenants effectués au cours du contrat.

Le calcul de l'offre se fonde sur un système déclaratif, par l'Entreprise, établi à partir des services non réalisés par ligne (Annexe A.5).

L'Entreprise est tenue :

- d'établir les km commerciaux contractuels KCC non faits, au moyen de la main courante ou de tout autre moyen garantissant la continuité des séries historiques ;
- de calculer par an le nombre de KCC et le taux de non réalisation qui en résulte au regard de l'offre contractuelle contenue dans du service de référence, conformément à l'Annexe A5 ;
- d'identifier et de quantifier les causes de non réalisation de l'offre en distinguant :
 - les causes dites de « type A » et notamment l'indisponibilité du personnel, les incidents matériels et les aléas de circulation ;
 - les cas spécifiques des grèves dans l'Entreprise (« type B ») ;
 - les cas de force majeure et assimilés (« type C »).

En cas de mise en œuvre de moyens de substitution, les courses sont réputées faites.
L'Entreprise s'engage à produire l'Annexe A.5 par trimestre, au plus tard le 30 du premier mois du trimestre suivant. Au dernier trimestre, cette annexe produite au plus tard le 31 janvier, devra cumuler l'ensemble de l'information demandée sur la production non-réalisée de l'année.

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

Article 28 - Pénalités pour non réalisation de l'offre de référence (hors grève).

Cet article ne s'applique pas en temps de grève.

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

L'Entreprise encourt une pénalité pour non réalisation de l'offre pour les KCC non réalisés.

La pénalité est proportionnelle au kilométrage de la course.

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

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

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

Article 29 - Engagement de service et d'information par l'Entreprise en cas de grève.

1. Plan de transport adapté :

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

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

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

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

2. Plan d'information des voyageurs :

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

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

Les prévisions de service modifié sont transmises au STIF 24 heures avant leur mise en application. L'information devra être actualisée pour prendre en compte l'évolution de la perturbation.

L'Entreprise élabore un plan d'information des voyageurs qui est basé sur :

- la fiabilité de la prévision annoncée 24 heures avant le début de la perturbation ;
- le respect du plan d'information des voyageurs joint en Annexe B.4.

3. Remboursement des voyageurs :

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

Ce remboursement des voyageurs est à la charge de l'Entreprise. Ses modalités sont précisées dans l'Annexe B.5.

4. Audits et contrôles :

L'Entreprise transmet au STIF les données de référence permettant de vérifier l'exécution du plan de transport adapté et du plan d'information.

Ces résultats sont transmis au STIF à J+10 après la fin de la grève et sont récapitulés dans le tableau de bord trimestriel.

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

L'Entreprise communique au STIF, au 15 du mois suivant la période de grève, l'Annexe B.6 où sont récapitulées les données quantitatives concernant le remboursement voyageur.

CHAPITRE II - QUALITE DE SERVICE

Article 30 - Principe généraux.

Dans le cadre du cycle contractuel prévu au Cahier des charges régional, la qualité de service est un élément majeur du service public de transports de voyageurs.

La première génération de contrat (contrats de Type I) avait pour objectif de mettre en place un système commun d'évaluation de la qualité de service. Il était basé sur des objectifs raisonnables, avec des paliers permettant d'inciter les entreprises moins sensibilisées, à une situation plus harmonisée avec celles ayant déjà une démarche qualité aboutie.

La base commune d'indicateurs qui constituait le système de qualité de service du contrat de Type 1 demeure dans le présent contrat, enrichie de plusieurs indicateurs. Les niveaux d'exigences sont par ailleurs relevés, ayant normalement été atteints par chaque entreprise au passage de la première à la deuxième génération de contrat.

L'objectif du présent contrat est, après la mise en place de la première phase, d'aboutir à un système plus abouti fonctionnant pleinement.

Trois thèmes sont complétés par de nouveaux indicateurs :

- Régularité et gestion des correspondances ;
- Information en temps réel et en cas de situation perturbée imprévue ;
- Disponibilité des équipements (introduction dans la mesure des nouveaux équipements)

Ils doivent permettre d'établir un lien entre les investissements réalisés, les coûts d'exploitation qui en découlent et le niveau de qualité de service attendu. Ainsi la plupart des nouveaux indicateurs correspondent à des équipements mis en service pour améliorer la qualité du service produit et dont l'entreprise à la charge du bon fonctionnement.

Article 31 - Thèmes prioritaires de la qualité de service.

Les engagements qualité portent sur les six thèmes suivants :

- 1) La régularité et la gestion des correspondances avec les modes ferrés (départs décalés) ;
- 2) L'information des voyageurs, et notamment en situation perturbée prévue ou imprévue ;
- 3) L'équipement et le suivi des véhicules, notamment concernant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ;
- 4) Le confort et la netteté/propreté des véhicules ;
- 5) L'attitude commerciale de l'Entreprise et de ses personnels, et notamment l'attitude du conducteur et la réponse aux réclamations ;
- 6) La lutte contre la fraude.

Article 32 - Critères d'appréciation de la qualité de service (indicateurs).

La qualité de service est appréciée au travers d'un ensemble d'indicateurs se référant pour la plupart à la dernière norme européenne relative à la qualité de service dans les transports. L'objectif des indicateurs retenus dans le cadre des différents contrats est de mobiliser les entreprises et leur personnel dans une démarche concrète d'amélioration de la qualité de service rendue aux voyageurs.

Tous les indicateurs suivis sont soumis à incitation financière. Seul l'indicateur « Taux de contrôle » n'est pas soumis à incitation financière.

Le calcul du bonus-malus associé à la qualité de service est décrit à l'Article 64 - du présent contrat.

Parmi les nouveaux indicateurs du présent contrat, deux seront définis en 2009:

- Indicateur « Départs décalés » ;
- Indicateur « Information en cas de situation perturbée imprévue ».

Compte tenu des difficultés pour définir ces deux indicateurs, il est nécessaire de travailler avec les entreprises pour trouver la méthode de mesure la plus adaptée.

En ce qui concerne l'indicateur sur l'information en cas de situation perturbée imprévue, il convient d'étudier les méthodes de mesure des entreprises qui expérimentent déjà cet indicateur pour définir les cas de situation perturbée imprévue et trouver un engagement satisfaisant pour les voyageurs.

Quant à l'indicateur sur les départs décalés, il est étroitement lié à l'indicateur régularité et la mise en place du premier risque d'impacter sur le résultat du second. Il convient donc dans un premier temps de mettre en œuvre l'indicateur régularité pour toutes les entreprises, et d'expérimenter la mesure des départs décalés avec quelques entreprises.

Pour ces deux indicateurs, une réflexion associant le STIF et les entreprises avancées sur ces sujets est menée en 2009.

Par ailleurs, trois indicateurs déjà suivis à titre informatif (dont un, la régularité, par une partie seulement des entreprises) sans incidence financière dans le Contrat de Type 1, seront désormais suivis soumis à bonus – malus :

- « Régularité » ;
- « confort de conduite » ;
- « réponse aux réclamations ».

Pour certains indicateurs, le bonus-malus est assorti de pénalités en cas de situations considérées comme inacceptables.

Le calcul des pénalités pour situation inacceptable est décrit à Article 64-2 - du présent contrat.

Article 33 - Modalités de mesures.

La définition et les modalités de mesures de chaque indicateur sont décrites à l'Annexe B.1 du présent contrat relative au système de qualité de service et aux « fiches indicateurs ».

Ces mesures sont à la charge de l'entreprise. Elles sont réalisées en interne à l'entreprise ou externalisées à un prestataire selon les principes définis dans les fiches indicateurs.

Un seuil minimal de mesures à effectuer est défini dans la fiche indicateur.

L'ensemble de ces mesures fait l'objet d'un tableau de bord rempli sur une base trimestrielle par l'Entreprise et transmis annuellement au STIF conformément à l'Annexe B.1.

L'Annexe B.1 du présent contrat est finalisée en 2009 pour les indicateurs dont la méthode de mesure n'est pas encore définie lors de la signature du contrat.

Dans ce cas, l'Annexe B.1 peut être modifiée par simple accord entre le STIF et l'Entreprise, moyennant un échange écrit.

Le tableau ci-après présente en conséquence la liste des indicateurs suivis avec incidence financière dans le présent contrat ainsi que les situations inacceptables.

Indicateurs soumis à bonus - malus		
thème	indicateurs	Situation inacceptables
Régularité et Gestion des correspondances	Régularité/Ponctualité	+ 2 situations inacceptables
	Gestion des départs décalés	
Information voyageur	Information théorique aux points d'arrêt	+ 1 situation inacceptable
	Information théorique à bord des véhicules	+ 1 situation inacceptable
	Information temps réel aux points d'arrêt	
	Information temps réel à bord des véhicules	
	Information en cas de situation perturbée imprévue	
Equipement et suivi des véhicules	Taux de disponibilité des équipements embarqués	
Confort et netteté/propreté des véhicules	Etat et netteté intérieure et extérieure des véh.	
Attitude commerciale de l'entreprise et de ses personnels	Attitude conducteur	+ 4 situations inacceptables
	Confort de conduite	
	Réponse aux réclamations	
Indicateur non soumis à bonus - malus		
Lutte contre la fraude	Taux de contrôle	

Article 34 - Niveau de service et intéressement.

1. L'objectif fixé correspond au niveau de qualité de service minimum requis. Celui-ci est encadré par une valeur supérieure et une valeur inférieure :

La valeur supérieure correspond au bonus maximal ;

La valeur inférieure correspond au malus maximal ;

Entre ces deux valeurs l'entreprise perçoit un bonus ou un malus proportionnel.

Ces valeurs sont fixées en début de contrat. Des objectifs intermédiaires peuvent être fixés en fonction du niveau de départ. Dans ce cas les bornes supérieures et inférieures respecteront les mêmes écarts que celles de l'objectif final, et donneront lieu à incitation financière de la même manière

L'enveloppe financière totale dédiée à l'intéressement est relevée par rapport au contrat type 1 pour tenir compte du nombre plus important d'indicateurs suivis et soumis à incitation financière. Le montant de cette enveloppe financière est de 1% du coût annuel HT d'exploitation du réseau, indexé par l'indice K11 défini à l'Article 67-1 -.

De plus il n'est pas le même pour tous les indicateurs, les thèmes prioritaires bénéficiant d'un bonus-malus plus important. L'importance est évaluée en fonction des priorités pour les voyageurs, et sont les suivants :

- 1 - Régularité et gestion des correspondances : 15% ;
- 2 - Information voyageur : 30% ;
- 6 - Attitude commerciale de l'entreprise et de ses personnels : 30% ;
- 4 - Equipement et suivi des véhicules : 15% ;
- 5 - Confort et netteté/propreté des véhicules : 10%.

Au sein de chaque thème le bonus-malus est réparti équitablement entre les différents indicateurs et n'est déclenché pour certains qu'après mise en service des équipements correspondants.

L'objectif de chaque indicateur est précisé dans les fiches indicateurs figurant à l'Annexe B.1.

Pour les indicateurs qui doivent être définis en 2009, les objectifs seront définis au même moment.

- 2. L'Entreprise s'engage à mesurer trimestriellement chaque indicateur.

Le mode de calcul des bonus-malus est décrit à l'Article 64 -.

CHAPITRE III - COMMUNICATION

Article 35 - Principes de gouvernance des actions de communication

Article 35-1 - Preamble.

Le terme Communication dans les articles qui suivent doit être pris dans son sens le plus large et recouvre tous les types d'actions en terme de communication (relations presse, actions commerciales, marketing et événementielles, achats d'espaces, dépliants, mailings, Internet, projets et chantiers, mise en services et inauguration, signalétique et habillage...), tous les publics (voyageurs, élus, institutionnels...).

Il est nécessaire que les actions de communication s'inscrivent en cohérence avec une Politique Commune de Communication qui définit des axes, des expressions, des moyens et des temps de communication.

Le STIF est légitime à définir cette Politique Commune de Communication en concertation avec l'Entreprise et les autres transporteurs, il en assure la cohérence.

Le contrat a pour objectifs d'assurer la cohérence et l'efficacité des communications, informations et signes perçus par le voyageur en Ile-de-France et de clarifier les rôles respectifs entre le STIF et les transporteurs aux yeux des voyageurs.

L'Entreprise s'engage à respecter les dispositions prévues par ce contrat dans les partenariats, accords ou convention (économique, culturel, sportif...) que l'Entreprise pourrait engager avec des tiers ou dans le cadre d'autres organismes et entrant dans le champ de la Politique Globale de Communication.

Article 35-2 - Champ d'application de la politique commune de communication

L'ensemble des actions de communication entre dans le cadre de la Politique commune de Communication à l'exception de :

- - la communication « corporate » (valeurs propres de l'Entreprise) ;
- - la communication concernant les emplois, le recrutement de salariés ;
- - les communications liées à des actions de prospection en dehors de l'Île-de-France ;
- - la communication interne des entreprises ;
- - l'information voyageurs ponctuelle de proximité.

La garantie de la cohérence régionale de chaque Communication entrant dans le champ de la Politique commune de communication est symbolisée par la présence systématique du logo du STIF adapté et proportionné à celui du transporteur émetteur.

Lorsque sur un projet ponctuel ou sur des services permanents entrant dans le champ d'application de la politique commune de communication, une identité visuelle, une terminologie ou un axe créatif sont définis par le STIF en concertation avec l'Entreprise, l'ensemble des réalisations s'y référant est en cohérence avec l'identité visuelle, la terminologie ou un l'axe créatif définis par le STIF.

La Communication corporate de l'Entreprise et la communication liée à la prospection de nouveaux marchés en dehors de l'Île-de-France sont exclues du champ d'application du contrat. Elles ne peuvent en aucun cas être prises en compte dans le calcul des contributions du STIF issu du compte financier prévisionnel sous-jacent au contrat.

Article 35-3 -

Article 35-4 - Elaboration de la politique commune de communication

1. Échanges STIF / Entreprise.

L'Entreprise présente au moins une fois par an, par écrit au cours d'une réunion, son plan prévisionnel de communication de façon aussi détaillée que possible (brief simplifié, dates, actions d'accompagnement...) ainsi que la liste des événements susceptibles de constituer des temps de communication (mises en service de projets, mises en chantier d'opérations, créations de nouveaux services, réalisations d'enquêtes voyageurs...).

Au cours de cette réunion, le STIF présente le programme prévisionnel des dossiers susceptibles d'être inscrits à l'ordre du jour de ses Conseils à venir, ainsi que les axes et temps de communication prévus.

Ces échanges permettent d'engager une phase de concertation, au cours de laquelle le STIF fait part de ses remarques (coordination à effectuer, demande en précisions, demande de moyens supplémentaires, demande en opportunité ou ajournement d'une action, refus d'une campagne ...). La Politique Commune de Communication est définie à l'issue de ces échanges.

2. Réunion générale de coordination.

Si une coordination avec d'autres transporteurs, collectivités ou partenaires est nécessaire, le STIF organise une réunion générale et définit les thèmes à développer ainsi que la répartition de leur maîtrise d'ouvrage.

Article 35-5 - Suivi de la Politique Commune de Communication

1. Réunions régulières de suivi

Aux fins d'une information réciproque, des réunions de travail sont organisées entre le STIF et l'Entreprise. La fréquence de ces réunions est modifiable selon les nécessités. En l'absence de réunions programmées, l'Entreprise prend l'initiative d'informer le STIF par écrit de façon détaillée en amont de tous projets de communication. Ces réunions de travail permettent notamment :

- de suivre les réalisations de communication de l'Entreprise et celles du STIF ;
- de réagir sur certaines opportunités ;
- d'échanger en continu sur l'actualité des transports susceptible de donner lieu à une action de communication ;
- de valider les actions de l'Entreprise avant leur mise en œuvre.

2. Principes de validation.

Le STIF est associé en amont de toute action de communication, et aux étapes clés du déroulement du projet.

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

Article 36 - Identité du STIF et cohérence inter-régionale.

Article 36-1 - Principes et obligations

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

Il est nécessaire que les entreprises soient systématiquement proactives sur ces questions, et avant tout renouvellement, mise à jour, création de documents, de mobiliers, de matériels et d'infrastructures, la question de la présence de l'identité du STIF soit posée et qu'une proposition soit formulée au STIF.

Article 36-2 - Les marques

Les marques ayant fait l'objet d'un dépôt par le STIF auprès de l'INPI sont la propriété du STIF, qu'il s'agisse de marques verbales ou semi-figuratives (logos). Pour toute autorisation d'utilisation des marques actuelles du STIF (dont la liste est précisée dans l'annexe F1 du présent contrat), l'Entreprise doit impérativement prendre contact par courrier avec la Direction de la Communication du STIF.

Les nouvelles marques verbales, figuratives ou semi-figuratives, ayant pour vocation de constituer la dénomination d'un titre de transport, ou le titre de transport lui-même ou d'un service de transport décidé par le STIF sont déposées par les services du STIF auprès de l'INPI.

L'Entreprise s'engage à transférer au STIF, selon des modalités restant à définir, les Les marques verbales, figuratives ou semi-figuratives relatives à un service de transport ou un titre de transport dont elle est propriétaire ou copropriétaire pour une exploitation au titre du réseau.. La liste des marques dont l'Entreprise accepte le transfert de propriété et les modalités pratiques de gestion de l'ensemble des marques ainsi déposées sera définie dans une Annexe mise au point ultérieurement.

Article 36-3 - Habillage du matériel roulant

L'Entreprise s'engage à apposer le logo du STIF à l'intérieur de chaque véhicule (y compris affrété) participant à l'exploitation du service de référence. Le logo du STIF, dont la taille sera proportionnée à la taille du logo de l'Entreprise, est apposé à l'intérieur du véhicule à un endroit approprié à définir.

l'habillage extérieur des véhicules est défini par le STIF à partir de sa charte d'habillage (cf. Annexe F.6) du matériel roulant en Ile-de-France pour tous les véhicules neufs ou faisant l'objet d'un programme de rénovation. L'entreprise s'engage à ce que ces véhicules respectent tous la charte du STIF.

L'entreprise fait valider par le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur son réseau (logo, habillage réseau)

Article 36-4 - Supports et documents de communication voyageurs

L'Entreprise s'engage à indiquer sur tout support de communication et d'information voyageurs son lien avec le STIF par la présence du logo du STIF.

Tout nouveau document de communication, papier (dépliants, affiches, flyers...) ou électronique (sites internet, Wap...), produit pour la première fois par l'Entreprise fait l'objet d'une concertation avec le STIF.

La mise à jour, le renouvellement, ou les modifications mineures de documents existants ne nécessitent pas la validation du STIF. En revanche, ils intègrent le logo du STIF.

Les informations ponctuelles de service, notamment les travaux sur la voirie, la déviation temporaire d'une ligne, n'impliquent pas une validation du STIF, ni la présence de son logo.

Article 36-5 - Signalétique, cartographie et représentation des modes

Les éléments relatifs à l'information voyageurs sont développés en cohérence avec les orientations du Schéma Directeur de l'Information Voyageurs (SDIV).

Dans ce cadre, les principes de représentation du service de référence utiles à l'organisation et au déroulement des déplacements des voyageurs (cartographie, représentation des modes, signalétique ...) sont définis et déterminés par le STIF, en collaboration avec les transporteurs.

L'Entreprise consulte le STIF et fait valider par ce dernier l'ensemble des éléments nouveaux ou à renouveler relatifs à la signalétique, la cartographie et la représentation des modes avant production. Les Parties s'efforcent de trouver des solutions compatibles avec les normes des différents réseaux de transports franciliens.

Article 36-6 - Les espaces de transport

Pour que la cohérence et l'unité du système de transport soient perceptibles par le voyageur dans leur globalité, l'ensemble du mobilier et des infrastructures devra intégrer progressivement l'identité du STIF sous réserve du respect des prérogatives de l'ensemble des parties sous la responsabilité du gestionnaire d'infrastructures.

Article 37 - Diffusion par le réseau de l'Entreprise.

Article 37-1 - Documents produits par le STIF

L'Entreprise diffuse tout type de documents et objets (dépliants, guides...) relatifs aux transports en commun produit par le STIF à travers son réseau sous réserve de la faisabilité technique de l'opération.

Article 37-2 - Mise à disposition du réseau d'affichage dans les dépendances du réseau de transport de l'Entreprise

Les parties s'efforcent de prévoir des espaces (stations, matériels roulants...) réservés pour la communication du STIF à certaines périodes de l'année. Les parties se rapprochent afin d'étudier la création d'un réseau commun « STIF-Entreprise » de diffusion et de présentation d'affiches et de dépliants à l'intérieur des réseaux de transport.

TITRE VI - BIENS ET INVESTISSEMENTS

CHAPITRE I - REGIME DES BIENS.

Article 38 - Biens mis à disposition de l'entreprise.

L'entreprise ne doit utiliser les biens mis à sa disposition que pour l'exécution du service de référence, sous réserve des dispositions prévues à l'Article 5-2 - du présent contrat.

Article 38-1 - Mise à disposition.

Le STIF s'engage à mettre à disposition de l'Entreprise, l'ensemble des biens qui figurent sur les plans qui seront joints en Annexe D.3 et décrits sur les fiches qui sont jointes en Annexe D.3 à la date d'effet du présent contrat.

Le STIF met à disposition de l'Entreprise le mobilier et le matériel strictement nécessaires à l'exploitation du service, mentionnés dans la liste jointe en Annexe D.3.

Une copie des notices techniques, des modes d'emploi et des CCTP de l'ensemble des équipements nécessaires à l'exploitation du service est également remise à l'Entreprise.

Article 38-2 - Inventaire

Un état des lieux et un inventaire des équipements mis à la disposition par le STIF intervient dans un délai de 3 mois suivant la prise d'effet du contrat. Ils font l'objet d'un procès verbal de remise établi contradictoirement entre les parties et signés par un représentant du STIF et un représentant de l'Entreprise. Ces documents sont joints en Annexe D.3 aux présentes.

Cet inventaire précise notamment leur situation juridique et leur état apprécié sous différents aspects (état général des constructions, entretien, sécurité, fonctionnement de certaines installations particulières...). Celui-ci peut prendre différentes formes : photographies, état des lieux à dire d'expert...

La mise à disposition des installations comporte précisément :

- les immeubles proprement dits et les installations fixes ;
- les équipements, matériels et mobiliers nécessaires à l'exploitation du service

Cette mise à disposition est consentie à l'Entreprise, à charge pour cette dernière d'en assurer l'entretien courant et le maintien en l'état.

Une remise à jour du relevé d'inventaire est effectuée à l'initiative de l'Entreprise, contradictoirement entre les parties, au moins une fois par an ; elle est portée en annexe du rapport annuel et porte modification de l'Annexe D.3.

Article 38-3 - Cession-mise au rebut

L'Entreprise informe le STIF de toute cession ou mise au rebut des biens (hors véhicules) dont elle est propriétaire et affectés à l'exploitation du service, dans les conditions prévues à l'Article 46 -(suivi des investissements).

Article 39 - Biens propres.

Les biens propres sont les biens appartenant à l'Entreprise, hors biens de reprise tels qu'indiqués à l'Article 79-3 - du présent contrat.

L'Entreprise peut librement affecter les biens propres à la parfaite exécution de ses obligations contractuelles, si elle les juge utiles et nécessaires.

Article 40 - Biens de reprise.

L'ensemble des biens affectés par l'Entreprise à l'exploitation du service constitue des biens de reprise et font l'objet d'un inventaire figurant en Annexe D.2 du présent contrat. L'inventaire des biens de reprise est mis à jour annuellement et est adressé au STIF en annexe du rapport annuel prévu à l'Article 69-3 -.

L'Entreprise met en place un système permettant le suivi des biens de reprise, de sorte que leur présence physique et leur affectation à la gestion du service puisse être vérifiées à tout moment.

CHAPITRE II - OBLIGATIONS RELATIVES AUX BIENS

Article 41 - Entretien et maintenance.

L'Entreprise est en charge et responsable de la réalisation des travaux d'entretien et de maintenance du patrimoine affecté à la mise en œuvre du service public de transport.

Les travaux d'entretien et de maintenance comprennent toutes les opérations normales permettant d'assurer le maintien en état des biens, jusqu'au moment où leur vétusté ou une défaillance rend nécessaire des travaux de remplacement ou de renouvellement.

L'Entreprise planifie et exécute les prestations de maintenance et d'entretien de façon à obtenir pour chaque équipement une longévité au moins égale à la durée de vie moyenne indiquée par son constructeur et à conserver les performances initiales dudit équipement. La maintenance des matériels roulants et des équipements mécaniques fait l'objet d'un plan de maintenance.

L'Entreprise met en œuvre dans ce but une gestion préventive permettant de déceler, à l'aide des mesures appropriées à chaque équipement, les usures excessives et autres dégradations avant qu'elles ne provoquent sa défaillance.

S'agissant du matériel roulant, l'Entreprise doit notamment se conformer strictement :

- Aux recommandations du constructeur en matière d'entretien périodique des divers organes du véhicule. Il se procure à cet effet toute la documentation technique nécessaire ;
- Aux injonctions de mis en ordre émanant du Service des Mines et consécutives aux visites réglementaires de sécurité.

L'Entreprise effectue le rajeunissement apparent (éclairage, peinture, sièges...) des véhicules de manière à ce qu'ils conservent un aspect attrayant et valorisant de l'image de marque du réseau.

L'Entreprise est tenue d'entretenir les véhicules et matériels d'équipement d'intérieur des véhicules. Il doit laver la carrosserie des véhicules régulièrement (sauf en période de gel), tenir les intérieurs toujours propres, effectuer tous les graissages, vidanges, réglages, changements de pièces demandés par le constructeur.

Un état du stock des pièces détachées est être tenu à jour.

L'Entreprise vérifie le bon fonctionnement des équipements d'accessibilité des véhicules et notamment des palettes embarquées de façon à prendre en charge tout PMR se présentant à

l'embarquement. Tout défaut de fonctionnement doit être répertorié dans un carnet tenu à bord des véhicules qui précise le motif d'indisponibilité et la date du constat.

L'Entreprise doit, en outre, effectuer toutes les réparations quelles qu'elles soient, dues à des pannes ou des accidents. L'Entreprise tient à jour un cahier d'entretien par véhicule.

Un effort particulier est demandé à l'Entreprise pour limiter le plus possible les nuisances de bruit et de pollution pouvant être occasionnées par les véhicules du réseau. L'Entreprise est tenue de procéder fréquemment à toute vérification (notamment analyses de l'échappement des moteurs, réglages ou améliorations de nature à déceler et réduire ces nuisances).

Article 42 - Renouvellement et rénovation.

L'Entreprise est en charge et responsable des opérations de renouvellement du patrimoine affecté à la mise en œuvre du service public de transport, hors les biens mis à la disposition par le STIF. Les travaux de renouvellement et de rénovation comprennent toutes les opérations qui consistent à réhabiliter ou à remplacer par un bien neuf, les biens devenus impropres à l'usage pour lequel ils ont été conçus (coût de maintenance élevé, présomption de panne, disponibilité insuffisante, matériel obsolète...).

Par renouvellement, il est entendu le remplacement d'un bien par un autre pouvant être différent de celui abandonné, mais de même destination et potentiel de performance au moins équivalent.

Par rénovation, il est entendu la réhabilitation d'un bien de façon à restaurer ses performances et à prolonger sa durée de vie.

Ces opérations de remplacement ou de réhabilitation sont réalisées de façon à garantir les niveaux de performance des biens, notamment leur âge conformément à l'Article 43-2 - et leur durée d'utilisation, compte tenu de l'évolution technique et technologique.

Les opérations de renouvellement et de rénovation font l'objet d'un programme pluriannuel d'investissement joint en Annexe D.2 du présent contrat.

L'Entreprise présente tous les deux ans sa politique de maintenance, de rénovation et de renouvellement de ses matériels roulants, et tous les 4 ans sa politique de maintien en état du patrimoine par grandes familles d'équipements.

Article 43 - Matériel roulant.

Article 43-1 - Parc de matériel roulant.

L'âge des véhicules est calculé au 1^{er} janvier de chaque année et le mode de calcul de l'âge moyen des véhicules est intégré à l'Annexe D.1 du présent contrat.

L'Entreprise transmet annuellement au STIF un état détaillé et exhaustif de la situation au 1^{er} janvier de son parc utilisé sur les lignes régulières objet du présent contrat, y compris les services scolaires des lignes régulières, réserve incluse, appelé Annexe D.1 « Etat du parc ».

L'Annexe D.1 définit en particulier les caractéristiques de chaque véhicule : marque, type, sa date de mise en service, les équipements embarqués, l'accessibilité PMR, sa norme environnementale, le nombre de km effectués par le véhicule, la ou les lignes régulières où le véhicule est affecté.

L'Annexe D.1 fournit les éléments financiers sur le mode de détention (acquisition, location, crédit bail), le prix d'acquisition, les contributions perçues, l'amortissement comptable, les frais financiers.

L'Annexe D.1 fait l'objet d'un envoi annuel au plus tard le 31 janvier de chaque année.

Compte tenu de son plan d'investissement, l'entreprise s'indique dans un plan (Annexe F.5), ligne par ligne, la date prévisionnelle à laquelle la ligne est entièrement exploitée avec des véhicules accessibles.

En cas de non respect de ce plan d'affectation, l'entreprise encourt une pénalité de 1000 € HT par véhicule et par mois calendaire de non affectation.

Article 43-2 - Plan d'investissement du parc

Le parc de véhicules fait l'objet d'un plan d'investissement pour toute la période du contrat, conformément à l'Annexe D.2. L'âge moyen du parc est établi de façon à être inférieur ou égal à 7 ans réels, aucun véhicule ne dépassant l'âge de 15 ans réels hors réserve et 18 ans réels pour les véhicules de réserve.

L'Annexe D.2 définit le parc utilisé pour l'exploitation de ce réseau et son évolution pour la durée du contrat. Le coût de l'évolution du parc est pris en compte dans la maquette de charges négociées entre le STIF et l'Entreprise.

L'Annexe D.2 fait l'objet d'un envoi annuel au plus tard le 31 janvier de chaque année.

A la demande du STIF, l'Entreprise tient à disposition du STIF tout document relatif à ces informations lui permettant d'effectuer des contrôles. De plus, le STIF a accès à toutes les pièces justificatives permettant de vérifier le bien-fondé et le respect de ce plan d'investissement.

Article 43-3 - Pénalité pour non respect du plan d'investissement

Dans le cas du non-renouvellement des véhicules tel que prévu au plan d'investissement de l'Annexe D.2, le montant des amortissements et des frais financiers correspondant est déduit de la contribution C2, telle que définie à l'Article 53-3 -. Les charges calculées (marge et aléa) sont également ajustées en conséquence.

NB : l'âge moyen s'apprécie par référence à l'Annexe D.5

En cas de

- dépassement de l'âge moyen de 7 ans réels au 1er janvier (avec une tolérance de 1%) ; l'Entreprise s'expose à une « Pénalité âge moyen » = (Nombre de mois de dépassement) X 10 000 €
- dépassement de l'âge réel de 15 ans pour les véhicules en circulation sur les lignes régulières du contrat et ne faisant pas partie de la réserve ; l'Entreprise s'expose à une Pénalité « âge réel maximum » = (Nombre de mois de dépassement) X nombre de véhicule x 5000 €
- non fourniture de l'ensemble des informations relatives à l'Annexe D.1, à l'Annexe D.2 ou à l'Annexe D.5 (Soit 0 ou une valeur mais pas de case vide au sein des documents), l'Entreprise s'expose à une Pénalité « production de documents » dont le montant est fixé à l'Article 75 -

Cette pénalité n'exonère pas l'Entreprise de l'obligation de fournir les documents concernés.

Article 43-4 - Prestations pour le compte de tiers

L'Entreprise s'engage à n'utiliser l'ensemble des biens listés en Annexe D.3 que pour le service de référence.

Toutefois, par dérogation à l'alinéa précédent et dans le but d'optimiser et valoriser l'ensemble des moyens dont elle dispose pour réaliser le service de référence, l'Entreprise peut assurer des prestations pour le compte de tiers dans les conditions et limites fixées ci-après.

- ces prestations ne peuvent être assurées que d'une façon accessoire à l'activité principale de service public, à laquelle elles ne peuvent en aucun cas nuire ; l'activité principale de service public étant, en toutes circonstances, prioritaire sur les prestations accessoires,
- les kilomètres (commerciaux, HLP et techniques) réalisés au titre des prestations accessoires ne peuvent représenter plus de XX% de l'offre de référence (taux précisé à l'Annexe F.4),
- ces prestations ne peuvent pas être réalisées en dehors de l'Île-de-France sauf autorisation écrite du STIF et services spéciaux scolaires
- ces prestations doivent faire l'objet d'un contrat écrit entre l'Entreprise et le tiers pour le compte duquel elles sont réalisées ;
- le STIF est exonéré de toutes responsabilités notamment en cas de dommages causés par l'Entreprise à son cocontractant ou à des tiers.-

Le compte d'exploitation annexé au présent contrat fixe un taux d'abattement applicable aux coûts d'amortissement des véhicules affectés au réseau. Ce taux est défini, d'une part, compte tenu des limites fixées aux prestations accessoires précisées ci-dessus et, d'autre part, d'un niveau prévisionnel de prestations accessoires cohérent avec la disponibilité du parc de véhicules.

L'Entreprise ne peut prétendre obtenir du STIF le versement pour quelque cause et sous quelque forme que ce soit, d'une contrepartie financière à raison de prestations effectuées par elle pour le compte de tiers.

L'Entreprise joint au rapport annuel visé à l'Article 69-3 - un état récapitulatif de l'ensemble des prestations qu'elle a réalisé pour le compte de tiers au titre du dernier exercice clos.

Ce document détaille notamment :

- l'objet des prestations fournies et leurs destinataires,
- leur volume (en km) et le pourcentage que constituent ces services par rapport au service de référence.
- le montant (en € HT) de ces prestations.

Le STIF pourra à tout moment procéder ou faire procéder à un audit de tout document de l'Entreprise relatif aux prestations pour compte de tiers effectuées par l'Entreprise, et notamment à un audit de sa comptabilité. A cet égard, l'Entreprise s'engage à mettre à la disposition du STIF tout document requis par ce dernier.

CHAPITRE III - PROGRAMMATION ET SUIVI DES INVESTISSEMENTS REALISES PAR L'ENTREPRISE

Les investissements concernés par le présent chapitre recouvrent les opérations de renouvellement et de rénovation des biens nécessaires à la réalisation du service de référence, ainsi que les opérations de nouvelles acquisitions.

Article 44 - Principes généraux

L'Entreprise s'engage à la réalisation du programme prévisionnel d'investissement figurant en Annexe D.2 du présent contrat.

Le STIF finance ce programme :

- par la prise en charge d'une fraction du coût des investissements et des frais financiers correspondant,
- et/ou par le versement de subventions.

Le régime de financement peut-être modulé par le STIF au cours du contrat et être décliné par type de bien. La modification du régime de financement entraîne l'ajustement, à la hausse ou

à la baisse, les frais financiers. Le régime de financement pour l'année N est déterminé au mois d'octobre n-1 ou, au plus tard, lors du vote du budget de l'année N.

Le STIF s'assure de la cohérence du programme prévisionnel d'investissement de l'Entreprise avec sa politique des transports, et plus particulièrement les schémas directeurs qu'il pilote (Schéma directeur de l'Information Voyageurs, de l'Accessibilité, des Gares Routières, Plan de Déplacements Urbains...). Ainsi, pour chacune des opérations figurant au programme prévisionnel d'investissement, et avant toute acquisition ou travaux, l'Entreprise communique, dans les conditions précisées à l'article 46a, un dossier technique et financier au STIF pour instruction.

Article 45 - Programmation des investissements

Les parties conviennent que les investissements relatifs à l'information voyageur et aux systèmes d'aide à l'exploitation et prévus au plan d'investissement contracté sont purement indicatifs (normes en mutation, phase de définition des besoins non achevée).

Article 45-1 - Présentation

Le programme d'investissement est présenté sous la forme d'un tableau comprenant notamment :

- La dénomination de l'opération de rénovation ou de renouvellement regroupé par famille (Matériel roulant, Equipements véhicules, Equipements points d'arrêts, Installations fixes...) ;
- Les nouvelles acquisitions regroupées par famille ;
- L'année prévisionnelle de la réalisation de l'acquisition ;
- Les principaux éléments de dimensionnement (nombres de véhicules, types d'équipements, etc) et de choix technique ;
- Le coût prévisionnel de l'opération (pour les véhicules, reprendre le coût négocié en amont de la signature du contrat).

Article 45-2 - Ajustement de la programmation

Cette programmation peut faire l'objet, chaque année, d'ajustements par le STIF après instruction des dossiers techniques communiqués par l'Entreprise notamment pour tenir compte des besoins du service. L'entreprise présente les conséquences de cet ajustement sur les coûts d'investissement, la sécurité de l'utilisateur et des tiers le cas échéant, les coûts d'exploitation, les objectifs de qualité de service et les recettes prévisionnelles.

Article 46 - Réalisation du programme d'investissements - Conditions de réalisation du PI

Article 46-1 - Principes généraux

L'acquisition des matériels prévus au plan d'investissement ou la réalisation de travaux ne peuvent être engagés qu'après et sur la base de l'accord écrit du STIF.

L'instruction réalisée par le STIF permet, sur la base du dossier remis par l'Entreprise et d'échanges complémentaires, de valider l'opportunité de la réalisation de l'investissement, notamment sur les aspects suivants :

- cohérence avec les politiques et la programmation globale du STIF,
- pertinence des solutions techniques proposées et des caractéristiques des équipements envisagés,
- dimensionnement de l'investissement au regard de la capacité à faire de l'entreprise, des besoins spécifiques du réseau et de la stratégie d'équipement des autres réseaux connexes,
- chiffrage des coûts d'investissement et de fonctionnement,

Le versement de la subvention (ou de la fraction de C2 le cas échéant) s'effectuera en totalité au vu de copies de factures d'achat fournies par l'Entreprise ; en outre, s'agissant des véhicules :

- un courrier daté du transporteur => demande de paiement
- un extrait de l'Annexe F.4 avec surlignés les véhicules concernés par la demande
- copies cartes grises
- copies factures bus/cars
- copies factures équipements (y compris équipements visés par l'annexe F4)
- un relevé d'identité bancaire (RIB)
- le cahier des charges du véhicule de base
- 2 Photos du véhicule sur angle avant et arrière avec immatriculation visible
- Attestation de sortie des véhicules sortant en stipulant bien le devenir du matériel sortant.

Un éventuel écart entre le prix stipulé dans le plan d'investissement convenu entre les parties et la facture ne sera pas pris en considération pour le paiement ; le montant figurant dans l'Annexe F.4 est donc forfaitaire, conformément au principe de prise en charge du risque industriel par l'entreprise, le plan d'investissement prévaut.

Article 46-2 - Véhicules

L'Entreprise transmet, avant le 30 juin de l'année N-1, au STIF, pour instruction, les dossiers techniques et financiers relatifs à chacune des opérations prévues en année N.

Le STIF communique sa réponse (motivée en cas d'écart avec le plan d'investissement initial) avant le 30 novembre de l'année N moins 1. En l'absence d'écart avec le plan d'investissement initial, le défaut de réponse du STIF dans le délai imparti vaut acceptation. En cas d'écart avec le plan d'investissement initial, le défaut de réponse du STIF dans le délai imparti vaut rejet de la demande.

Chaque dossier technique et financier relatif aux véhicules prend la forme du document figurant à l'Annexe D.4. Aucun véhicule ne peut être financé si ce document n'est pas complet.

Article 46-3 - Autres équipements que le matériel roulant

L'Entreprise transmet au STIF, pour instruction, les dossiers techniques et financiers relatifs à chacune des opérations qu'elle souhaite réaliser, dans un délai minimal de 9 mois avant la date de début des travaux.

Article 47 - Réalisation du programme d'investissements – suivi de la réalisation

L'Entreprise rend compte annuellement au STIF, dans le cadre du comité de suivi et du rapport annuel, de la réalisation du programme d'investissement.

L'Entreprise tient à jour annuellement un tableau suivi du programme d'investissement présentant :

- Les dépenses d'investissement réalisées par famille/opération ;
- Les coûts prévisionnels du programme d'investissement par famille/opération.

L'Entreprise adjoint à ce tableau un commentaire permettant d'expliquer les décalages entre les dépenses réalisées et les coûts prévisionnels.

Dans le cas où l'Entreprise ne réaliserait pas l'intégralité du plan d'investissement contractuel, elle s'engage à reverser la différence entre le montant des dépenses (dotation aux amortissements et frais financiers associés) réalisées et le montant des dépenses (dotation

aux amortissements et frais financiers associés) prévues au programme d'investissement. Si l'investissement est simplement décalé, le plan d'investissement est décalé d'autant (début et fin de la comptabilisation).

Article 48 - Information en cas de modification du programme d'investissement

Dans le cas où une modification susceptible d'entraîner un risque sur le maintien en l'état de fonctionnement du système de transport est envisagée, l'Entreprise informe le STIF et lui présente les conséquences éventuelles de la modification envisagée.

Afin de permettre au STIF de veiller au respect des objectifs poursuivis, les parties conviennent de soumettre au comité de suivi les modifications significatives du programme d'investissements susceptibles d'avoir un impact sur le confort, la régularité ou la qualité de service offert aux voyageurs.

A cette fin, l'Entreprise transmet au STIF les informations et documents requis pour la bonne compréhension de ces modifications :

- Les raisons financières, techniques, réglementaires ou autres qui justifient la modification envisagée ;
- L'impact financier de la modification et les mesures à prendre, le cas échéant, pour financer le surcoût ou réaffecter les fonds ;
- L'évaluation de l'impact sur la qualité de service ;
- Les conséquences de la modification envisagée ;
- Les mesures envisagées, le cas échéant, pour résorber le retard consécutif à la modification dans la réalisation du programme d'investissements.

Le STIF se réserve le droit de solliciter la communication de documents ou d'informations supplémentaires, et de faire procéder à tout audit, notamment sur l'impact financier de la modification. L'Entreprise s'engage à transmettre ces documents ou informations dans un délai maximum de 20 jours ouvrés à compter de la demande.

En cas de modification demandée par le STIF, l'Entreprise établit une étude d'impact dans les meilleurs délais.

L'Entreprise prend en compte l'avis rendu par le comité de suivi et prend toutes les mesures utiles et requises pour s'y conformer.

TITRE VII - REGIME FINANCIER

Le STIF introduit un objectif général de transparence des coûts et de meilleure efficacité économique de la prestation transport. Dans cette perspective, le contrat constitue à la fois un outil de maîtrise de la dépense publique, et d'incitation, par des mécanismes d'intéressement, à la réalisation des engagements et à la performance de l'Entreprise.

La préoccupation de maîtrise financière est au cœur de la relation contractuelle entre le STIF et l'Entreprise. Dans l'esprit des conventions de Délégations de Service Public conclues par d'autres Autorités Organisatrices comparables et dans la perspective de l'entrée en vigueur du Règlement Européen portant Obligations de Service Public, les objectifs du régime financier présenté ci-après sont respectivement :

La clarté du mécanisme de rémunération :

- individualisation des versements du STIF par nature de charges (fonctionnement / investissement) ;
- séparation de ce qui relève de la couverture de charges par rapport à ce qui constitue un intéressement.

Sa lisibilité :

- prévisibilité des dépenses du STIF : le STIF verse un forfait indépendant du niveau réel des charges et des recettes voyageurs ;

CHAPITRE I - LA REMUNERATION

Tous les montants du contrat et de ses avenants sont exprimés en euros HT.

Article 49 - Principes généraux relatifs à la rémunération.

L'Entreprise assure l'exploitation du service de référence défini au Titre II aux conditions financières définies dans le présent Titre.

Le service contractualisé entre le STIF et l'Entreprise donne lieu à l'établissement d'un compte financier du service, traduisant l'équilibre économique du contrat. Il comprend l'ensemble des produits et charges supportés par l'Entreprise et fait apparaître une juste rémunération pour marge et aléas, contrepartie des risques assumés par l'Entreprise.

Le compte financier prévisionnel figure en Annexe E.1 au contrat, accompagné de ses hypothèses d'élaboration.

Le compte financier est établi selon les principes de permanence des méthodes comptables et d'auditabilité décrits au TITRE VIII -.

L'entreprise perçoit les recettes de trafic collectées, les contributions liées aux recettes reconstituées et reçoit une contribution financière du STIF, au titre de l'exécution des obligations de service public qui lui sont imposées, laissant la possibilité de réaliser un bénéfice raisonnable.

Les ressources de l'Entreprise sont les suivantes :

- les recettes de trafic collectées et les contributions liées aux recettes reconstituées, telles que modulées du partage de risque entre le STIF et l'Entreprise selon les dispositions de l'Article 50 - ;
- Les recettes liées aux activités annexes et toute autre ressource perçue par l'Entreprise
- les contributions versées par le STIF :
 - une contribution C1 liée aux charges d'exploitation destinées à couvrir les obligations de service public liées au présent contrat (la taxe professionnelle et la taxe foncière font l'objet chaque année d'un remboursement à l'Euro/l'Euro) ; la contribution C1 est détaillée à l'Article 53-2 - ;
 - d'une contribution C2 au financement des investissements, décrite à l'Article 53-3 -.
- les autres concours publics dont l'Entreprise est susceptible de bénéficier pour la réalisation du service de référence et qui participent à l'équilibre du contrat.

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

- un intéressement à la vente, décrit à l'Article 57 -
- un intéressement à la qualité du service produit, décrit dans l'Article 64 -;

- des pénalités sur l'exécution du contrat définies à l'Article 28 -, notamment en cas de non-réalisation de l'offre kilométrique du service de référence.

Article 50 - Les recettes de trafic.

Article 50-1 - Modalités de détermination des recettes de trafic.

Les recettes de trafic sont déterminées par ligne à partir, d'une part, des tarifs et des prix annuels définis pour les forfaits mentionnés au point b/ ci-dessous, et d'autre part, du trafic voyageurs mesuré par les validations et par les comptages.

Les règles de calcul des recettes de trafic sont les suivantes :

1. Recettes de trafic collectées

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

$$RT1 = (P(t+ ; DT) \times NV(t+ ; DT)) + (P(t+ ; PT) \times NV(t+ ; PT)) + (P_{t+u} \times NV_{t+u}) + (P_{tab} \times NV_{tab})$$

- Pour les abonnements avec des tiers payants (carte scolaire, carte Rubis) et les autres recettes tarifaires collectées (Mobilis, ticket Jeune week-end, Paris Visite) :

$$RT2 = \text{Participation voyageurs} + \text{Recettes tiers}$$

2. Contributions liées aux recettes de trafic reconstituées

- Pour les forfaits Intégrale, forfaits Navigo semaine ou mois, Imagine'R, Forfaits Solidarité Transport et Gratuité Transport ainsi que pour le forfait carte de circulation police :

$$CRR = [P_v + P_s \times S_m] \times NV_{FOR}$$

Les contributions liées aux recettes reconstituées font l'objet d'un reversement par le STIF tel que prévu à l'Article 53 - et suivants.

Avec :

- $P_{(t+ ; PT)}$: prix ticket t+ carnet plein-tarif ; $P_{(t+ ; DT)}$: prix du ticket t+ carnet demi-tarif ; P_{tab} : prix du ticket d'accès à bord ; P_{t+u} : prix du ticket t+ à l'unité
- P_v et P_s : prix voyageur et section révisés annuellement par décision du STIF. Les valeurs de P_v et P_s TTC pour l'année 2008 sont respectivement égales à 0,0718 € 0,1662 €. Chaque année, P_v et P_s seront actualisés de la hausse (ou des hausses) de l'année précédente des forfaits considérés tel que détaillé à l'Annexe E3.
- NV : nombre annuel de tickets d'accès à bord ; nombre annuel de premières validations de tickets t+ (unité ou carnet) ; nombre annuel de voyageurs pour les forfaits conformément à l'Annexe E2.
- S_m : sectionnement moyen de la ligne, fixé pour toute la durée du contrat selon la dernière enquête origine-destination réalisée dans le cadre des comptages,
- la recette de trafic d'une carte scolaire correspond au prix public (35% de son prix de référence tel que défini à l'Annexe C.5)

Article 50-2 - Modifications des règles de calcul des recettes de trafic.

Les modifications des règles de calcul des contributions liées aux recettes reconstituées en cours de contrat feront l'objet d'un avenant pour traiter leurs répercussions sur les objectifs de recettes de trafic et sur la contribution forfaitaire C11 définie à l'Article 53-2 -.

Deux évolutions des règles de calcul sont programmées, à défaut d'être appliquées au début du présent contrat, au vu des contraintes méthodologiques et techniques qu'elles imposent.

1. Pour les contributions liées aux recettes reconstituées

Il s'agit à court terme, d'avoir un calcul distinguant trois types de forfaits ayant chacun des prix Pv et Ps différents qui permettent de reconstruire plus finement une recette par voyageur.

Les traitements des comptages ne permettant pas de faire cette distinction à la signature du présent contrat, des développements de nouveaux logiciels sont effectués par le STIF d'ici 2010 afin de pouvoir déduire la répartition du trafic escomptée en fonction des extractions des validations réalisées par l'Entreprise.

A partir de 2010, le calcul selon des prix moyens communs à tous les forfaits est remplacé par un calcul distinct pour chacun des trois types de forfaits suivants : Intégrale, Forfaits Navigo semaine ou mois et carte de circulation police ; Imagine' R (Scolaire et Etudiant) ; Forfait Solidarité Transport (le trafic du Forfait Gratuité Transport n'entrera pas dans le calcul de ces recettes).

Les prix par type de forfait sont détaillés dans le tableau suivant :

Forfaits :	Intégrale, Forfaits Navigo semaine ou mois et carte de circulation police		Imagine'R (Scolaire et Etudiant)		Forfait Solidarité Transport	
	Pv	Ps	Pv	Ps	Pv	Ps
Prix 2008 en Euros TTC 2008	0,0858	0,1986	0,0588	0,1361	0,0208	0,0481

2. A compter du 1er janvier 2011

Les contributions liées aux recettes reconstituées seront fondées sur la fréquentation mesurée par les données de validation remontées au système d'information du STIF (SIDV) telles qu'elles sont décrites à l'Article 22 -

La nouvelle méthode de détermination du trafic maintiendra le niveau de l'intéressement aux recettes de trafic de l'Entreprise, et un avenant viendra concrétiser les évolutions liées à l'application de cette méthode.

Sauf incapacité du STIF à mettre en œuvre une solution viable, la non signature de l'avenant par l'entreprise sera définie en liaison avec les entreprises ou leur mandataire ; elle entraînera, à compter du 1^{er} janvier 2011, une majoration de l'objectif de recettes de 2% par semestre sur une durée de 2 ans. Cette augmentation entraîne mécaniquement un ajustement de la participation du STIF et, le cas échéant, des collectivités signataires de la convention tripartite.

Article 50-3 - Calcul de l'objectif de recettes de trafic

Pour chaque année du contrat, un objectif de recettes de trafic est fixé selon les règles détaillées à l'Article 50-1 -. Cet objectif, exprimé aux tarifs et prix de l'année 2008, est repris dans le tableau reproduit à l'Annexe F.4.

Les objectifs de recettes de trafic sont calculés à partir du trafic mesuré pris en compte dans les factures de 2008 détaillé par ligne et par titre, valorisé aux tarifs et prix de 2008 en appliquant un effet volume pour chaque année. Les prévisions de recettes 2008, ayant permis de proposer ces objectifs de recettes sont détaillés à l'Annexe E.3.

Le montant de l'objectif de recettes de trafic annuel est revu :

- En le complétant des montants résultant des dispositions des Article 50-2 -, Article 50-4 -, Article 60 -Article 61 -Article 62 -et et Article 63-1 - ;

- En cas de transfert de trafic entre réseaux de contrats différents suite à une décision de modification de l'offre du STIF, à la hausse ou à la baisse.

Article 50-4 - Prise en compte des effets des décisions tarifaires du STIF.

1. Compensation de l'écart entre l'indexation liée à l'évolution des charges et les hausses tarifaires

Le taux d'évolution tarifaire de l'année n par rapport aux tarifs et prix de l'année 2008 est obtenu en faisant le rapport entre les recettes de trafic de l'année n valorisées au tarifs et prix de l'année n de chaque titre de transport et les recettes de trafic de l'année n valorisées aux tarifs et prix de l'année 2008.

La différence entre l'objectif de recettes de trafic pour l'année n revalorisé par le taux d'évolution tarifaire de l'année n ainsi calculé et ce même objectif actualisé par la formule d'indexation de la contribution C11 fait l'objet d'un reversement par l'Entreprise lorsque cette différence est positive et d'une compensation par le STIF si elle est négative.

2. Prise en compte des modifications tarifaires (modifications, création ou suppression de titres)

En cas de modification tarifaire décidée par le STIF, qu'il s'agisse d'une modification de la tarification d'un titre existant (en dehors de la revalorisation annuelle des tarifs dont les impacts sont compensés conformément à l'Article 50-4 -1/) de la création ou de la suppression d'un titre, le STIF et l'Entreprise évaluent les impacts de cette modification tarifaire sur l'ensemble des recettes de trafic. Ce calcul est établi sur plusieurs années pour tenir compte des évolutions de tendance des titres existants et de la montée en charges des mesures nouvelles.

Dans ce cadre :

- l'objectif de recettes de trafic est ajusté, à la hausse ou à la baisse, en fonction de la variation des recettes de trafic évaluée pour la modification tarifaire envisagée,
- le STIF soit verse une compensation à l'Entreprise, égale à la perte de recettes de trafic générée par la modification, soit, si la modification a pour effet d'augmenter les recettes de trafic, réduit ses contributions à proportion de la hausse de recettes ainsi générée ;
- un avenant formalise les conséquences de ces modifications tarifaires.

Article 50-5 - Transferts entre titres scolaires

L'année intermédiaire entre deux comptages, lorsque le montant de la variation des recettes des cartes scolaires par rapport à l'année précédente est supérieur en valeur absolue à 2% du montant des recettes de trafic pour l'ensemble des lignes concernées :

- soit le STIF versera une compensation à l'Entreprise égale à la moitié du montant de la baisse des recettes carte scolaire,
- soit le STIF réduira ses contributions de l'année à proportion de la moitié de la hausse des recettes carte scolaire.

Article 50-6 - Intéressement aux recettes de trafic

Un intéressement aux recettes de trafic, fondé sur la variation des recettes de trafic par rapport aux montants objectifs définis à l'Article 50-3 -, est mis en place.

L'écart (positif ou positif et négatif selon les stipulations de l'Annexe F.4) entre les recettes de trafic réalisées, fondées sur le trafic mesuré, et l'objectif de recettes de trafic, valorisé aux prix moyens de l'année, est partagé, à parts égales, entre le STIF et l'Entreprise.

Les recettes de trafic réalisées tiennent compte de l'effet des grèves, conformément à l'Article 50-7 -.

Article 50-7 - Prise en compte de l'effet de la grève sur les recettes de trafic

Conformément aux dispositions de l'Article 29 -, en cas de perturbations significatives résultant d'un préavis de grève pour un jour donné, lorsque le service prévisible est inférieur ou égal à 75 % du service contractuel de référence, l'impact sur les recettes de trafic des titres journaliers est neutralisé pour le STIF lorsque, au moment de l'établissement de la facture annuelle, l'objectif des recettes de trafic de l'Entreprise n'est pas atteint pour l'année de la grève considérée.

Dans ce cas, la neutralisation de l'effet de la grève sur le trafic mesuré consiste à rétablir le niveau de recettes de trafic de l'Entreprise pour les titres journaliers au niveau d'un jour moyen, par déclaration par l'Entreprise d'une recette de trafic reconstituée des titres journaliers non validés le jour de grève, de telle sorte que :

- recette de trafic d'un jour moyen pour les titres journaliers = recette de trafic réelle du jour de grève + recette de trafic reconstituée des titres journaliers non validés le jour de grève.

Le mécanisme de partage annuel des risques est appliqué au total des recettes de trafic, qui comprend les recettes de trafic reconstituées par l'Entreprise à partir d'un jour moyen pour l'ensemble des jours de grèves visés à l'Article 29 -.

Le montant de recettes de trafic d'un jour moyen pour les titres journaliers est établi à partir des éléments de calcul de l'objectif de recettes de trafic et s'élève aux montants prévus à l'Annexe F.4 :

Ces montants, définis aux tarifs 2008, sont actualisés annuellement selon l'augmentation tarifaire moyenne décidée par le STIF.

Si la durée de la grève est supérieure à cinq jours consécutifs, le STIF et l'Entreprise procèdent à une réévaluation de l'estimation correspondante pour tenir compte, le cas échéant, des pertes de recettes de trafic des abonnements.

Article 51 - Les recettes annexes.

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

Article 52 - Participations financières des collectivités

Le service de référence tel que défini en Annexe A.3 intègre les contributions financières versées par le STIF ainsi que des participations financières d'une ou de plusieurs collectivités.de collectivités.

Le STIF et l'Entreprise font leurs affaires de mettre en place une convention de partenariat avec la ou les Collectivité(s) concernées afin de garantir ces participations et ainsi maintenir le niveau du service de référence.

Les modalités, notamment financières de cette convention de partenariat sont négociées avec les Collectivités.

Dans l'hypothèse où la participation financière évoquée ci-dessus n'est pas accordée par la collectivité ou si cette dernière décide de se retirer avant le terme du présent contrat, , les parties conviennent, au plus tard dans les 6 mois suivants cette décision, de redéfinir les modalités de fonctionnement du service de référence, notamment une réduction de l'offre, afin de garantir l'équilibre du contrat depuis l'origine ou compte tenu des nouvelles conditions d'exploitation.

Article 53 - Les contributions du STIF

Article 53-1 - Principe général

Les contributions versées par le STIF à l'Entreprise au titre du présent contrat se décomposent en :

- une contribution « C1 » liée aux charges d'exploitation couvrant les obligations de service public décrites à l'Article 5-2 -. Cette contribution est constituée de trois composantes :
 - une contribution forfaitaire « C11 » couvrant les charges liées à l'exploitation ;
 - une contribution « C12 » couvrant les impôts et taxes payées à l'euro-l'euro selon le réseau ;
 - une contribution « C13 » couvrant l'écart entre les recettes de trafic prévisionnelles indexées selon les modalités prévues pour la contribution C11 et le montant des recettes de trafic prévisionnelles actualisé des décisions tarifaires du STIF ;
- Une contribution forfaitaire « C2 » pour le financement des investissements ;
- Les contributions liées aux recettes reconstituées décrites à l'Article 50 -.

Les contributions forfaitaires versées par le STIF sont actualisées et versées à l'Entreprise selon les modalités définies aux Article 66 - et Article 67 -. Elles ne varient pas en fonction du volume de trafic, sauf dans les cas décrits aux Articles Article 50-2 -, Article 50-4 -, Article 60 -, Article 61 -, Article 62 - et Article 63-1 -.

Toutefois, les contributions versées par le STIF à l'Entreprise peuvent être ajustées en cours d'exécution du contrat pour tenir compte des mesures nouvelles décidées en cours de contrat traitées par voie d'avenant (sur la tarification ou sur la consistance du service de référence).

Article 53-2 - Contribution d'exploitation « C1 » relative aux obligations de service public

Elle contribue à couvrir l'ensemble des charges prévisionnelles d'exploitation encourues pour la mise en œuvre des obligations de service public contractuelles, figurant au compte d'exploitation prévisionnel.

1. Le montant « C11 » .

Le montant forfaitaire C11 est établi au moment de prise d'effet du présent contrat, pour chaque année de son exécution, pour l'offre de référence initiale décrite à l'Article 9 -.

Le terme C11 est indexé chaque année par application de la formule décrite à l'Article 67-1 -1, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à fin septembre de l'année n.

Le montant forfaitaire de C11, exprimé en milliers d'euros H.T. 2008, s'établit avant indexation aux montants figurant à l'Annexe F.4

Le montant de cette contribution est revu en le complétant des montants résultant de l'application des dispositions des Article 50-2 -, Article 50-4 -, Article 60 -Article 61 -Article 62 -Article 63-1 -Article 63-1 -.

2. Le montant « C12 »

Le montant de la contribution C12 correspond aux charges d'impôts et taxes, qui sont répercutées au STIF à « l'euro / l'euro »

Les impôts et taxes sont constitués de la taxe professionnelle, de la taxe foncière.

Pour déterminer la part de ces impôts et taxes imputables au présent contrat, les parties conviennent d'utiliser la clef de répartition suivante : nombre de véhicules CT2/nombre de véhicules total de l'entreprise.

Le montant de C12, exprimé en milliers d'euros HT courants, est repris à titre strictement indicatif dans le tableau figurant à l'Annexe F.4.

3. Le montant « C13 »

Le montant de C13 est nul à la prise d'effet du présent contrat. Ses modalités de calcul sont décrites à l'Article 50-4 -.

Article 53-3 - La contribution « C2 » au financement des investissements.

Le STIF participe au financement des investissements prévus au Programme Pluriannuel d'Investissement défini à l'Article 44 - et à l'Annexe D.2, via la contribution C2, qui est composée de :

- La contribution C21, qui couvre l'effort d'investissement réalisé par l'Entreprise au titre du contrat
- La contribution C22, qui couvre les frais financiers supportés à raison des investissements réalisés.

Conformément à l'instruction fiscale 3 A 7-06 du 16 juin 2006, les composantes de la contribution C2 n'entrent pas dans le champ d'application de la TVA. La contribution C21, compte tenu de son caractère d'aide à l'investissement, n'entre pas dans le calcul du rapport d'assujettissement à la taxe sur les salaires.

Les frais financiers sont forfaitisés. Le montant initial est calculé sur la base du taux actuel réel de la dette appliqué à une assiette constituée, pour chaque exercice, de la différence entre la valeur nette comptable d'ouverture et de la moitié des dotations aux amortissements économiques de l'exercice, telles que définis en annexe (plan d'investissement ou maquette financière).

Le montant forfaitaire C2 est établi au moment de la notification du présent contrat, pour chaque année de son exécution, sur la base des charges prévisionnelles figurant en annexe (plan d'investissement ou maquette financière)

Le terme C2 est indexé chaque année par application de la formule décrite à l'Article 67-1 -, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à fin septembre de l'année n.

Le montant forfaitaire de C2, exprimé en milliers d'euros H.T. 2008, s'établit avant indexation aux montants figurant dans le tableau de l'Annexe F.4.

CHAPITRE II - RECETTES DIRECTES

Article 54 - Recettes directes au titre des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers sur support Navigo

L'Entreprise peut vendre des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers sur support Navigo.

Le produit de la vente sont réputées être les recettes directes de l'Entreprise en l'absence de répartition entre entreprises de transport.

Les recettes directes sont déduites du montant des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) décrites à l'Article 50-1 -.

Les recettes directes du mois m sont déclarées au STIF le 15 du mois m+1. Elles correspondent à la somme des titres vendus valorisés au tarif public au moment de leur validité. La déclaration distingue les ventes de forfaits mensuels valables le mois m et les ventes de forfaits valables le mois m+1. De même, les ventes des forfaits hebdomadaires sont déclarées pour chaque semaine de validité. Les forfaits d'une durée inférieure à 1 semaine sont déclarés par mois de vente.

La déclaration mensuelle est faite par l'Entreprise par l'intermédiaire de son mandataire pour le compte de l'Entreprise, sur la base des données communiquées par celle-ci.

Les ventes par type de titre et par couple de zones sont déclarées mensuellement par l'Entreprise par l'intermédiaire de son mandataire à la RATP et à la SNCF le 5 du mois m+1. Cette déclaration est faite en agrégeant l'ensemble des ventes des entreprises du mandataire. Les recettes directes perçues le mois m par l'Entreprise sont déduites sur les CRR facturées le mois m+2.

Pour le forfait journalier Mobilis, les recettes de trafic de ce titre sont collectées par les entreprises publiques qui en reversent une quote-part directement à l'Entreprise ou par l'intermédiaire de son mandataire, en fonction de l'usage de ce titre sur son réseau. Cette quote-part des recettes Mobilis est prise en compte dans les recettes de trafic collectées décrites à l'Article 50-1 -.

En cas de modification des conditions de vente du forfait journalier, ces dispositions seront réexaminées par les Parties.

Article 55 - Recettes directes au titre des forfaits Imagine'R

Les recettes directes du titre Imagine'R sont attribuées à l'Entreprise en fonction de l'usage des cartes Imagine'R sur son réseau.

Les recettes directes sont déduites du montant des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) décrites à l'Article 50-1 -.

Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+

L'Entreprise peut vendre des tickets t+. Le produit de la vente par l'Entreprise à travers son réseau de vente défini à l'Article 23-1 - du présent contrat constitue ses recettes de vente ticket t+.

Les recettes obtenues par l'Entreprise après répartition entre entreprises de transport des recettes des ventes de ticket t+ en carnet (plein tarif et demi-tarif) constituent ses recettes directes.

Les recettes directes de l'Entreprise sont calculées à partir du nombre de validations divisé par 0,98 pour tenir compte du stock mort sur le ticket t+.

CHAPITRE III - INTERESSEMENT A LA VENTE

Article 57 - Financement du système de vente des dépositaires et intéressement à la vente des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers

Le dispositif décrit ci-dessous concerne le réseau de ventes décrit à l'Article 23-2 - du présent contrat. Ce réseau de ventes est composé de dépositaires et de points de vente gérés directement par des salariés de l'Entreprise.

Pour les ventes de forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers, il utilise un terminal de rechargement nécessitant la présence d'une personne physique.

Dans ce cas, la partie fixe des coûts de vente du réseau rattaché au serveur de l'Entreprise ou de son éventuel mandataire est prise en compte par le STIF au travers du financement de l'équipement de vente (FEV).

Le FEV, calculé par point de vente, est de 17% du chiffre d'affaires annuel des forfaits mensuels hebdomadaires et journaliers (FMHJ), plafonné à 10.000 euros HT par an et par appareil de vente actif, rattaché au serveur de vente collectif. En cas de durée de rattachement inférieure à un an d'un appareil de vente, le plafond est calculé, pour cet appareil, prorata temporis du nombre entier de mois de rattachement.

La partie proportionnelle des ventes est prise en compte par le STIF sous forme de l'intéressement proportionnel à la vente (IPV). L'IPV HT vaut 4,5% du chiffre d'affaires annuel des ventes de FMHJ HT. Elle couvre notamment la rémunération des dépositaires ainsi que la participation aux frais communautaires du GIE.

Le financement de la vente HT pour chacun des points de vente est donc :

Pour un chiffre d'affaires annuel des FMHJ inférieur ou égal à 10.000 euros :

$$FV = FEV + IPV = CA * 4,5\% + CA * 17\%$$

Pour un chiffre d'affaires annuel des FMHJ supérieur à 10.000 euros :

$$FV = CA * 4,5\% + 10\ 000 * 17\%$$

Avec :

FV : Financement de la vente HT ;

CA : Chiffre d'affaires annuel des FMHJ HT.

En cas de projet de création d'un nouveau canal de distribution conformément aux dispositions de l'Article 23-5 - paragraphe 2 du présent contrat, les Parties conviennent de se rapprocher pour en étudier préalablement l'impact sur l'économie du contrat, notamment en matière de coût global de vente et d'intéressement.

Article 58 - Intéressement à la vente de la carte Imagine'R

L'intéressement est fixé à 6% de la quote-part de recettes directes du produit de la vente HT des cartes Imagine'R perçues par l'Entreprise.

Article 59 - Intéressement à la vente du Ticket t+

L'Entreprise perçoit un intéressement à la vente calculé selon la formule suivante :

-

$$\ll \text{IPV HT} = 6\% (\text{NtDT} \times \text{PtDT} + \text{NtPT} \times \text{PtPT})$$

Avec :

- - NtDT : nombre de ticket t+ vendus en carnet demi-tarif ;
- - PtDT : prix du ticket t+ HT vendu en carnet demi-tarif ;
- - NtPT : nombre de ticket t+ vendus en carnet plein-tarif ;
- - PtPT : prix du ticket t+ HT vendu en carnet plein-tarif »

CHAPITRE IV - LES ADAPTATIONS DE LA REMUNERATION LIEES A L'EXECUTION DU SERVICE DE REFERENCE

Article 60 - Principe général.

Les modifications significatives du service de référence (complément ou suppression) décidées par le STIF au cours du contrat dans les conditions prévues à l'Article 11 - donnent lieu à un ajustement des contributions du STIF. Cet ajustement est fondé sur la variation marginale des coûts de production induits par la modification de l'offre de référence.

Le cas échéant, une évaluation forfaitaire de la variation de recettes de trafic attendue est établie conjointement par l'Entreprise et le STIF.

Un avenant prend en compte les conséquences sur les contributions du STIF et sur les objectifs de recettes de trafic de ces modifications significatives de l'offre de référence. L'avenant devra indiquer l'impact des modifications d'offre sur la maquette financière

Article 61 - Ajustement des objectifs de recettes

Pour les modifications intervenues l'année n, l'évaluation forfaitaire des variations attendues de recettes de trafic telle que évaluée conjointement par le STIF et l'Entreprise vient modifier l'objectif de recettes de trafic à partir de l'année n+1.

Article 62 - Ajustement des contributions.

Le calcul du montant de charges supplémentaires est effectué sur la base de la variation marginale des coûts de production nécessaire à la réalisation de l'offre modifiée l'année n, sur la base d'un devis dont le modèle type est fourni par le STIF à l'Entreprise..

Pour l'année n, le montant de la contribution C11 est ajusté des charges de l'offre nouvelle, selon la formule suivante :

$$C11n' = C11n + \text{ajustement de } C11n$$

A partir de l'année n+1, le montant de la contribution C11 est ajusté des charges de l'offre nouvelle, minorées ou majorées du montant prévisionnel des variations estimées de recettes de trafic liées à cette modification du service de référence, selon la formule suivante :

$$C11n+1' = C11n+1 + \text{ajustement de } C11n+1$$

Avec :

- ajustement de C11n = montant des charges n liées à la modification d'offre.
- ajustement de C11n+1 = montant des charges n+1 liées à la modification d'offre +/- montant de recettes de trafic n+1 induites par l'offre modifiée.

En outre, la contribution C2 peut être revue si la modification de l'offre a des impacts sur les charges liées aux investissements :

$$C2n' = C2n + \text{ajustement de } C2n$$

Les nouvelles contributions C11n' et C2n' ainsi déterminées se substituent alors contractuellement aux C11n0 et C2n0 pour la détermination, d'une part des acomptes définis à l' Article 66 - et d'autre part des contributions calculées dans le cadre de la facturation annuelle.

Article 63 - Mesures tarifaires

Article 63-1 - : Création d'un titre ou modification significative d'un titre.

Pour toute décision du STIF de création de nouveaux titres ou de modification importante des conditions d'utilisation d'un titre existant, un avenant prendra en compte, en cas d'impact significatif, les conséquences de ces décisions, notamment sur les dépenses ou économies supplémentaires éventuelles.

Article 63-2 -

Article 63-3 - Cas d'alerte à la pollution.

Les dispositions de la loi sur l'air du 30 décembre 1996 ainsi que de l'arrêté inter-préfectoral du 24 juin 1999 font obligation au Transporteur d'offrir la gratuité, au moins sur certaines communes, des transports collectifs.

En cas d'alerte à la pollution, le STIF a décidé que la gratuité est offerte aux clients occasionnels sur l'ensemble des services contractuels les jours couverts par les décisions prises par le Préfet de Région en application de la loi sur l'air. La perte de recettes de trafic correspondante est compensée par le STIF selon les bases précisées à l'Annexe F.4

Cette compensation fait partie intégrante des recettes de trafic définies à l'Article 50-1 -.

A ce titre, elle est prise en compte pour le calcul du partage des risques prévu à l'Article 50-3 -.

Ces montants, définis aux conditions tarifaires de l'année 2008, sont actualisés en fonction de l'augmentation tarifaire moyenne décidée par le STIF.

Les dépenses supplémentaires (renforcements des services et dépenses exceptionnelles de communication) font l'objet d'un devis proposé au STIF qui, après accord, en assure le remboursement. En l'absence de réponse dans un délai d'un mois, l'accord du STIF est réputé acquis.

Si la durée d'une alerte à la pollution devait être supérieure à cinq jours consécutifs, le STIF et l'Entreprise procèdent à une réévaluation de l'estimation correspondante pour tenir compte, le cas échéant, des pertes de recettes de trafic liées aux abonnements.

Article 63-4 - Autres mesures de gratuité partielle ou totale.

Pour les autres cas où une mesure de gratuité totale ou partielle doit être appliquée à l'ensemble des services, à la demande du STIF, les modalités de calcul sont les mêmes que celles en cas d'alerte à la pollution. En cas de mesures limitées à certaines lignes, l'Entreprise précise au STIF, pour accord et avant application de la mesure, les estimations de recettes correspondantes.

CHAPITRE V - INCITATIONS FINANCIERES EN TERMES D'OFFRE REALISEE ET DE QUALITE DE SERVICE

Article 64 - Incitation financière à la qualité de service.

Article 64-1 - Bonus/Malus relatifs aux indicateurs de qualité de service.

Les engagements souscrits contractuellement pour la qualité de service au chapitre 2 du Titre II trouvent leur contrepartie dans un système d'incitation du type « bonus/malus » décrit dans les Annexes B.1 et B.2.

Le résultat d'un indicateur, à l'exception de l'indicateur « taux de contrôle », est exprimé en % et correspond à un taux de conformité, calculé en rapportant le nombre d'observations conformes au service de référence, au nombre d'observations totales (cf. Annexe B.1 du présent contrat sur les méthodes de mesure des indicateurs de qualité de service).

Jusqu'au 31 décembre 2010, deux systèmes sont amenés à cohabiter :

- Soit l'entreprise souhaite rester dans le système du Contrat type 1 jusqu'à cette échéance afin de se préparer aux nouvelles exigences, auquel cas le système d'intéressement reste celui du Contrat type 1.
- Soit l'entreprise souhaite basculer dans le nouveau système d'intéressement dès la signature du contrat, auquel cas ce sont les principes ci-dessous qui s'appliquent. En outre, le montant du bonus-malus appliqué est plus important dans ce système que dans le système précédent.

En tout état de cause, à partir du 1^{er} janvier 2011, toutes les entreprises auront basculé au présent système :

Description du système :

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

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

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

Principe général de calcul :

$$\text{Bonus} = \text{bonus maximum} * \frac{\text{Valeur} - \text{Objectif}}{\text{Valeur Sup} - \text{Objectif}}$$

$$\text{Malus} = \text{malus maximum} * \frac{\text{Valeur} - \text{Objectif}}{\text{Valeur Inf} - \text{Objectif}}$$

Si l'Entreprise n'est pas en mesure de présenter une mesure pour l'indicateur, elle encourt le malus maximal.

Les valeurs communes, définies pour chaque indicateur, restent les mêmes pour toute la durée du contrat. Pour certaines entreprises, en fonction des résultats au moment de la signature du contrat, des paliers sont définis les premières années pour certains indicateurs. Les valeurs « objectifs », « supérieur » et « inférieur » progressent alors chaque année pour atteindre rapidement les valeurs communes.

Rappel du système du contrat type 1 (valable jusqu'au 31 décembre 2010) :

Pour chaque indicateur, le calcul du bonus-malus repose sur les principes suivants :

1. Un « point objectif » de qualité de service est fixé contractuellement pour chaque indicateur ; il est identique pour toutes les entreprises concernées par le cahier des charges régional (Xobj) ;

Xobj est exprimé en pourcentage et est précisé pour chaque indicateur en annexe 7 du contrat type I ;

2. Le « point de référence » est mesuré puis fixé contractuellement pour 2007 (Xref₀), pour chaque indicateur et pour chaque entreprise ; il est exprimé en pourcentage ; il est actualisé chaque année et dès 2008 (Xref_n) par application d'un pas de progression annuel conformément à la formule suivante :

$$Xref_n = Xref_{n-1} + [10\% * (Xobj - Xref_0)]$$

$$\text{En 2008, } Xref_{n-1} = Xref_0 = Xref_{2007}$$

3. Un « Bonus maximal » est défini. Il correspond à l'atteinte du « point objectif » de qualité de service fixé pour cet indicateur. Il est appelé « Bmax » et la valeur du Bonus maximal (Bmax) est identique pour les 5 indicateurs.

Un Malus maximal (Mmax) est défini dont le montant est identique à celui de Bonus maximal.

4. Le bonus ou le malus se calcule comme suit pour chaque indicateur :

Si le résultat de l'indicateur est supérieur ou égal à l'objectif de qualité de service Xobj, l'Entreprise perçoit le bonus maximum :

$$\text{Si } X_n \geq X_{obj}, \text{ alors Bonus} = B \text{ max}$$

Si la mesure est comprise entre le niveau de référence actualisé de l'Entreprise et l'objectif de qualité de service, l'Entreprise perçoit un bonus proportionnel à l'écart constaté :

$$\text{Si } X_{réf}_n \leq X_n < X_{obj}, \text{ alors Bonus} = B \text{ max} * \frac{(X_n - X_{réf}_n)}{(X_{obj} - X_{réf}_n)}$$

Si la mesure est inférieure au niveau de référence actualisé de l'Entreprise, celle-ci acquitte un malus dont la valeur est absolue par point d'écart et plafonnée à la valeur du malus maximal :

Si $X_n < X_{\text{réf } n}$, alors $\text{Malus} = M_{\text{max}}/6 * [(X_{\text{réf } n} - X_n)*100]$ avec $\text{Malus} \leq M_{\text{max}}$

Pour chaque année de calcul n , le bonus-malus total de l'Entreprise est égal à la somme des bonus diminués des malus :

$$(\text{Bonus} / \text{Malus})_{\text{total}} = \sum_{i=1}^5 (\text{Bonus}_i - \text{Malus}_i)$$

Avec :

- i : indice de l'indicateur ($i = 1$ à 5)
- $i = 1$ pour l'indicateur « Information théorique aux points d'arrêt »
- $i = 2$ pour l'indicateur « Information théorique à bord des véhicules »
- $i = 3$ pour l'indicateur « Taux de disponibilité des équipements des véhicules »
- $i = 4$ pour l'indicateur « Etat et netteté intérieurs et extérieurs des véhicules »
- $i = 5$ pour l'indicateur « Attitude du conducteur »

Article 64-2 - Pénalités pour situation inacceptable.

Pour quatre indicateurs, le bonus-malus est éventuellement complété d'une pénalité pour situation inacceptable dans les cas suivants :

Régularité et gestion des correspondances :

- 1 Passage en avance ;
- 2 Retard supérieur à 15 minutes du fait de l'Entreprise ;

Information écrite aux points d'arrêts en situations perturbées prévues :

3 en cas d'absence d'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle d'une situation perturbée dès lors qu'elle était prévue ;

Information écrite à bord du véhicule en situations perturbées prévues :

4 de manière identique, en cas d'absence d'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle d'une situation perturbée dès lors qu'elle était prévue

Attitude du conducteur :

- 5 si le conducteur fume à bord du véhicule ;
- 6 ou téléphone en conduisant ;
- 7 ou n'est pas disponible pour renseigner un client hors raisons de service.
- 8 ou refuse de prendre en charge un Usager en Fauteuil Roulant sur une ligne déclarée accessible à un arrêt déclaré accessible non lié à une impossibilité technique.

Il est rappelé qu'en cas de constat d'un même manquement à la fois par l'Entreprise dans le cadre de ses mesures de qualité de service et par le STIF dans le cadre de ses contrôles ponctuels relatifs au Règlement d'exploitation, seule la pénalité pour situation inacceptable s'applique.

(1)	Passage en avance.	400 euros
(2)	Retard supérieur à 15 minutes du fait de l'Entreprise.	400 euros
(3)	Absence, à un point d'arrêt impacté par une situation perturbée prévue, de l'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle de cette perturbation.	300 euros
(4)	Absence, à bord d'un véhicule d'une ligne impactée par une situation perturbée prévue, de l'information sur la nature, la date, le début et la fin prévisionnelle de cette perturbation.	300 euros
(5)	Le conducteur fume à bord du véhicule.	300 euros
(6)	Le conducteur téléphone en conduisant.	200 euros
(7)	Le conducteur n'est pas disponible pour renseigner les clients car il discute avec un collègue ou un habitué.	200 euros
(8)	Refus de prise en charge d'un Usager en Fauteuil Roulant sur une ligne déclarée accessible à un arrêt déclaré accessible non lié à une impossibilité technique	200 euros

Dans le cadre de la définition en 2009 des indicateurs « départs décalés » et « information en cas de situation perturbée imprévue », de nouvelles situations inacceptables peuvent éventuellement être ajoutées.

Article 64-3 - : Pénalités pour écarts constatés lors d'un contrôle effectué par le STIF

Le STIF peut mandater un prestataire pour contrôler les mesures effectuées par l'entreprise. En cas d'écarts constatés entre les contrôles effectués par le STIF et les mesures effectuées par l'entreprise, celle-ci peut, lorsqu'elle a obtenu du bonus, encourir une annulation totale de ce bonus dans les deux cas suivants :

- en cas d'écart significatif constaté entre la mesure STIF et la mesure entreprise (pour information, est considéré comme « significatif » un écart de 10% ou plus) ;
- lorsque la mesure effectuée par le STIF donne un résultat qui aurait engendré un malus alors que le résultat des mesures effectuées par l'entreprise donne lieu à bonus. Dans ce cas le malus est alors appliqué.

CHAPITRE VI - MODALITES DE FACTURATION ET DE REGLEMENT

Article 65 - Factures prévisionnelles

Sans objet.

Article 66 - Règlement des acomptes mensuels

Les acomptes mensuels sont établis sur la base du montant des contributions C11, C13 et C2 définies aux Article 53-2 - et Article 53-3 -. Ils sont versés mensuellement, sur la base d'échéanciers annuels.

L'Entreprise transmet au STIF un échéancier des versements mensuels de l'année n, le 15 du mois de décembre n-1 et le 15 du mois précédent la hausse tarifaire pour l'année n. Lorsque les dates de versement prévues ci-après se trouvent être un jour non ouvré, les versements correspondants sont effectués le dernier jour ouvré qui précède.

L'Entreprise transmet par courrier au STIF la facture d'acompte correspondante le 20 du mois qui précède le mois de la facturation, la date figurant sur le cachet de La Poste, ou son équivalent faisant foi.

En cas de non-respect du calendrier des versements mensuels des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de facturation. Tout retard dans la transmission de la facture par l'Entreprise décale d'autant la date limite de versement par le STIF.

Les contributions du STIF sont versées par le STIF selon les modalités définies aux Article 66-1 -, Article 66-3 - et Article 66-4 -.

Article 66-1 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C11.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C11 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C11n0 prévus à l'Article 53-2 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C11n = C11n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C11 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Article 66-2 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution C12.

Les acomptes pour la contribution C12 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C12n0 prévus à l'Article 53-2 --, actualisés par application de la formule suivante :

$$C12n = C12n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C12 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Article 66-3 - : Règlement des acomptes mensuels des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées.

Les acomptes pour les contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) sont versés le 26 de chaque mois.

Ces acomptes sont calculés avec les prix de l'année en cours et sur la base des derniers comptages intégrés conformément à l'Annexe E.2.

Article 66-4 - : Règlement des acomptes mensuels de la contribution C2.

Les acomptes pour la contribution forfaitaire C2 sont versés le 26 de chaque mois sur la base des montants C2n0 prévus à l'Article 53-3 -, actualisés par application de la formule suivante :

$$C2n = C2n0 * In$$

Avec In : dernière indexation définitive connue pour la contribution C2 augmentée de l'inflation prévisionnelle retenue dans le projet de loi de finances pour l'année n.

Article 66-5 - : Règlement des subventions véhicule

Les subventions actualisées véhicules sont versées dans un délai de 3mois à compter de la réception du dossier complet (cf. Article 46-1 -).

En cas de non-respect de ce calendrier de versement par le STIF, celui-ci verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de la facturation.

Article 67 - Facturation annuelle

Article 67-1 - : Indexation.

1. La contribution C11 est indexée chaque année par application de la formule suivante :

avec $C11_n = C11_{n_0} \times K11_n$; avec

$$K11_n = X_n \left(a \frac{S_n}{S_0} + b \frac{C_n}{C_0} + c \frac{IPS_n}{IPS_0} \right)$$

Avec $a+b+c = 1$

[Les valeurs de a, b et c sont déterminés à l'Annexe F.4 et correspondent à la structure des charges d'exploitation de chaque contrat]

$C11_{n_0}$ = forfait contractuel C11 exprimé en euros 2008 pour l'année n, correspondant aux montants indiqués à l'article 50-2XX.

S : Salaires, revenus et charges sociales - Salaires mensuels de base de l'ensemble des salariés (indices trimestriels) - Activités économiques - Transports et entreposage(www.indices.insee.fr ; identifiant : - 1567433) ; $S_0 = 97,55$

C : indice mensuel Gazole (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641310) ; $C_0 = 201,573$

IPS : indice des prix des services (www.indices.insee.fr ; identifiant : 641257) ; $IPS_0 = 122,658$

2. La contribution C2 est indexée chaque année par application de la formule suivante :

$$C2_n = C2_{n_0} \times K2_n ; \text{ avec } K2_n = d + e \times K11_n$$

[La valeur de d correspond aux frais financiers et celle de e correspond aux dotations aux amortissements de chaque contrat, elles figurent en Annexe F.4]

3. Le montant annuel forfaitaire de subvention véhicule est indexé chaque année par application de la formule suivante

avec $S_n = S_{n_0} \times K3_n$; avec

$$K3_n = \left(\frac{IPA \& A_n}{IPA \& A_0} \right)$$

Avec

S_{n_0} = forfait contractuel de subvention exprimé en euros 2008 pour l'année n, correspondant aux montants indiqués dans l'Annexe F.4

IPA&A : IP de l'offre intérieure des produits industriels - Autobus et autocars, (indices mensuels) (www.indices.insee.fr ; identifiant : - 1559272) ; $S_0 = 104,76$

Pour chaque indice I, I_n est la moyenne arithmétique sur 12 mois d'octobre n-1 à septembre n ou 4 trimestres de septembre n-1 à juin n.

Article 67-2 - Reglement de la facture annuelle

Au 31 mars de l'année n+1 au plus tard, l'Entreprise transmet une facture récapitulative faisant apparaître pour l'ensemble des éléments constituant la contribution définitive du STIF après actualisation, les éléments suivants :

- les composantes de la contribution relative aux charges relevant des OSP :
 - la contribution « C11 » le cas échéant modifiée pour tenir compte des évolutions d'offre ;
 - la contribution C12
 - la contribution « C13 »
- la contribution relative au financement des investissements « C2 » ;
- Les contributions liées aux recettes reconstituées CRR définitives,
- les incitations financières (bonus/malus, intéressements) ;
- Les autres rémunérations éventuelles dont, le partage des risques sur les recettes défini à l'Article 50-6 - et celles liées au transfert entre titres scolaires décrit à l'Article 50-5 -.

L'Entreprise établit également un avoir correspondant :

- aux éventuelles pénalités liées à l'exécution du service définies aux Article 21-1 -, Article 21-3 -, Article 28 - et Article 75 -;
- au partage défini à l'Article 62 - si les recettes de trafic sont supérieures à l'objectif fixé de l'année n.

La facture annuelle reprend :

- le montant de la facture annuelle ;
- le montant des acomptes versés ;
- le solde à payer (avec le cas échéant les avoirs).

Le STIF règle à l'Entreprise, après vérification, le solde de l'année n entre les acomptes mensuels d'une part, la facture annuelle et l'avoir d'autre part, au plus tard dans les 45 jours suivants la réception par le STIF de la facture annuelle et de l'avoir.

En cas de désaccord, le STIF réserve le règlement du solde à hauteur du montant qu'il juge litigieux. Le cas échéant, le STIF règle, une fois le litige résolu, des intérêts de retard sur la base du nombre de jours de retard de versement.

En cas de non-respect du calendrier de versement des concours publics par le STIF, le STIF verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de la facturation.

Les factures sont accompagnées des pièces justificatives suivantes :

- les fichiers justifiant le calcul des recettes de trafic ;
- un détail du calcul des indices d'actualisation des rémunérations ;
- le calcul détaillé des bonifications et pénalités ;
- les justificatifs de paiements des Impôts et Taxes ;
- le calcul du partage des recettes de trafic ;
- le compte-rendu financier de l'exploitant intégré au rapport annuel tel que décrit à l'Article 69-3 -.

Toutes les annexes à la facture annuelle sont formellement validées par l'Entreprise.

Un modèle de facture annuelle est proposé à l'Annexe E.4.

CHAPITRE VII - FISCALITE

Article 68 - Fiscalité

Article 68-1 - : Généralités.

L'Entreprise supporte tous les impôts et taxes relatifs à l'exécution des missions qui lui sont dévolues dans le cadre du présent contrat, selon la réglementation en vigueur. Elle assume seule les pénalités liées à tout redressement fiscal éventuel concernant la gestion qui lui est confiée, consécutif à une application ou à une interprétation erronée de sa part des textes en vigueur sous réserve des dispositions de l'Article 68-3 -.

Article 68-2 - Les impôts et taxes supportés par l'entreprise.

La taxe professionnelle et les taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties sont réglées par l'Entreprise, après vérification des éléments constitutifs de chacun des rôles d'imposition. L'Entreprise fait le nécessaire pour obtenir le plafonnement de ses cotisations de taxe professionnelle auquel elle peut prétendre, selon les possibilités offertes par la législation fiscale.

La taxe professionnelle et les taxes foncières liées au service objet du présent contrat sont remboursées par le STIF à « l'euro / l'euro », sur la base des justificatifs des paiements effectués et d'une copie des rôles d'imposition. Le STIF rembourse à l'Entreprise la taxe professionnelle nette des dégrèvements/plafonnements accordés par l'administration fiscale.

Tous les autres impôts et taxes existant au 31 décembre 2008 et relatifs à la gestion du service sont à la charge de l'Entreprise.

L'impact de la suppression de la taxe professionnelle prévue par la loi de Finances pour 2010 sera évalué dans le courant de l'année 2010 et sera intégré au présent contrat par voie d'avenant.

Article 68-3 - : Taxe sur la valeur ajoutée et taxe sur les salaires

L'Entreprise ayant la qualité d'exploitant du service est le seul redevable de la TVA due, selon les conditions de droit commun, au titre de l'activité de service public confiée.

En cas de changement de la doctrine ou de la législation fiscale en matière de TVA et/ou de taxe sur les salaires, les parties conviennent de se rapprocher pour tenir compte de ces changements et aménager le présent contrat sans modification de son équilibre économique.

Dans le cas où une des composantes des sommes versées par le STIF à l'Entreprise serait placée hors du champ d'application de la TVA celle-ci serait facturée sans TVA au STIF.

Le montant de taxe sur les salaires qui en découlerait serait alors pris en compte dans le calcul de la contribution C1 versée par le STIF.

Article 68-4 - : Transfert des droits à déduction de la TVA

En application des dispositions de l'Article 210-1 et suivants de l'Annexe II au code général des impôts, le STIF transfère à l'Entreprise les droits à déduction de la TVA correspondant aux investissements réalisés par le STIF et mis à la disposition de celle-ci.

Le STIF, propriétaire des biens, délivre à l'entreprise une attestation précisant :

- la nature et la situation des biens
- la base d'imposition hors taxe des biens utilisés par l'entreprise
- le montant de la taxe correspondant
- l'identité des parties
- la référence aux articles 210 – 1 et suivants de l'annexe II du CGI
- la nature du contrat liant les parties et la date de mise à disposition des biens
- la date d'exigibilité de la taxe.

Le STIF adresse une copie de cette attestation au service des impôts dont il dépend.

Au vu des justificatifs fournis par le STIF, l'Entreprise procède sans délai ni différé aux formalités nécessaires à la récupération de cette TVA, soit par imputation sur la taxe due au titre de ses recettes, soit par demande de remboursement formulée auprès de l'administration fiscale compétente.

La taxe ainsi récupérée est reversée au STIF au plus tard le 30 du mois suivant celui du remboursement de la taxe.

Toute contestation ou remise en cause par l'administration fiscale du droit à déduction ou du quantum de la taxe dont il est prétendu à la récupération ou qui aura été restituée est portée sans délai à la connaissance du STIF. Les parties examinent ensemble le bien fondé des rappels et engagent toutes voies de défense utiles.

Les rappels non contestables ou devenus définitivement exigibles, qui auront été appliqués, majorés des sanctions fiscales et des frais contentieux engagés à la demande du STIF, sont remboursés par le STIF dans les 30 jours de leur règlement sur présentation de justificatifs par l'entreprise sauf faute ou erreur avérée de sa part.

TITRE VIII - MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT

CHAPITRE I - INFORMATION, SUIVI ET CONTROLE

Article 69 - Informations sur l'exécution du contrat

Article 69-1 - : Principes généraux

Le STIF et l'Entreprise ont une obligation réciproque de transparence et de réactivité dans la transmission de l'information relative à la gestion du service, notamment en ce qui concerne les conditions d'exploitation et des difficultés rencontrées.

L'Entreprise porte à la connaissance du STIF et ce, dans les plus brefs délais, tout incident grave qui par sa portée est susceptible d'avoir une influence, de quelque nature que ce soit, sur les conditions d'exploitation du service de référence. Lorsque cette information est transmise verbalement elle doit être confirmée par écrit.

L'Entreprise transmet toutes les informations que le STIF peut demander ainsi que tous les tableaux de bords, rapports, documents de nature contractuelle, dans un délai raisonnable que le STIF peut fixer.

Seuls les modèles type spécifiques, communiqués par le STIF à l'entreprise, doivent être utilisés pour la transmission des informations sur l'exécution du contrat. En cas de non respect de ce principe, le STIF se réserve le droit de ne pas valider les documents présentés, et ceux-ci seront considérés comme non-reçus. Dès lors, l'Entreprise s'expose à la pénalité décrite à l'Article 75 -.

Si l'Entreprise ne donne pas droit à la demande d'informations une fois le délai de réponse échu, le STIF peut engager un Contrôle ou un Audit dans les conditions fixées à l'Article 62 du présent contrat. Les informations communiquées par l'Entreprise au STIF doivent pouvoir contribuer à assurer, auprès de tous les responsables locaux et des administrateurs du STIF, la meilleure lisibilité possible des conditions d'exécution de la présente convention.

Le STIF est garant vis-à-vis de l'Entreprise du respect de la confidentialité des informations correspondantes, dans les conditions prévues par la loi n°78-753 du 17 juillet 1978.

Toutes les informations sont transmises de préférence par voie électronique sous format standard, facilement exploitable.

Article 69-2 - : Information trimestrielle et annuelle sur l'exécution du contrat

1 Information trimestrielle

L'Entreprise fournit l'Annexe A.5 du présent contrat, au plus tard le dernier jour du mois suivant la fin du trimestre.

2 Information annuelle

L'Entreprise fournit annuellement les informations précisées aux Annexes Annexe A.3, Annexe A.4, Annexe D.1, Annexe D.2 et Annexe F.2.

Les résultats de qualité de service décrits à l'Annexe B.1 doivent être fournis au plus tard le dernier jour du premier mois suivant la fin de l'année.

Les dates de remise d'information sont indiquées en prenant pour référence la date de notification du présent contrat.

Article 69-3 - Rapport annuel

Sur le fondement des principes des articles L 1411-3 et R 1411-7 du Code Général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005, l'Entreprise transmet chaque année au STIF et, au plus tard dans les cinq mois suivant la clôture de l'exercice comptable, un rapport contenant les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du présent contrat, une analyse de la qualité de service et les tableaux complétés figurant en Annexe F.2.

Au sein du rapport annuel, l'Entreprise présente un commentaire du Plan d'Investissement pour l'année écoulée et sur la durée du contrat :

- Pour le matériel roulant : Explication des principaux facteurs d'évolution, l'impact quantitatif sur le parc, l'impact qualitatif sur le parc et l'impact sur les coûts d'exploitation ;
- Pour les autres biens : Explication des principaux facteurs d'évolution et l'impact sur les coûts d'exploitation.

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

Le présent rapport est remis au STIF entre le 1^{er} avril et, au plus tard, le 1^{er} juin de l'année n+1, concernant l'exercice n. En cas de non respect de cette contrainte calendaire, l'Entreprise s'expose à la pénalité décrite à l'Article 75 -.

Ce rapport comprend notamment :

a) Eléments financiers.

- un compte-rendu financier. L'objectif de ce compte-rendu financier est de porter à la connaissance du STIF les éléments d'information nécessaires pour apprécier les conditions d'exploitation du service de référence, des activités annexes et le suivi de la politique de gestion des biens et investissements. Le compte-rendu financier devra notamment comporter les éléments suivants :
- le compte de résultat de l'exercice présenté et commenté par nature de produits et charges concourant à l'exécution de la convention, selon le format en vigueur dans l'Entreprise. Il comporte en regard le budget pour l'année n, le réalisé de n-1 et la prévision pour n+1.

Si 85% au moins du chiffre d'affaire de l'entreprise est généré par le STIF, l'entreprise communique la partie du rapport de gestion relative à cette activité.

- Pour les établissements supportant le contrat :
 - la présentation des règles de comptabilité analytique utilisées pour élaborer le compte financier du service
 - l'indication, pour chaque ligne de charges et de produits ayant fait l'objet d'une imputation analytique sur le contrat du STIF, de la nature, la valeur de la clé de répartition utilisée ainsi que du montant total à répartir
- Il présente également ;
- une analyse des résultats et de leur évolution par rapport au budget et à l'année passée, notamment au regard des principaux événements de l'exercice.
- le chiffre d'affaires ventilé entre contributions du STIF, recettes voyageurs et autres recettes. Les versements du STIF feront également apparaître les contributions forfaitaires, les différentes formes d'intéressements perçus et le partage des risques.

- une présentation analytique des comptes décomposant les produits et charges par grandes fonctions (conduite, entretien et maintenance du matériel roulant et des installations fixes, services en stations ...).
- une communication des coûts unitaires rapportés à la production (Kms Commerciaux KCC) et aux voyageurs transportés (voyages-kilomètres) ;
- un état détaillé des immobilisations avec le plan d'amortissement afférent.
- Ainsi que les autres éléments financiers prévus à l'Article L 1411-3 du Code général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005.

b) Compte rendu technique.

- l'état des travaux réalisés par l'Entreprise au cours de l'exercice ;
- L'état des travaux envisagés par elle et l'état de vieillissement des équipements constaté et prévisible sur l'exercice à venir ;
- la liste des contrats de prestations et de sous-traitance conclus en application de l'Article 8 - du présent contrat
- un état récapitulatif de l'ensemble des prestations qu'elle réalise pour le compte de tiers au titre du dernier exercice clos
- Un bilan des moyens matériels engagés. Celui-ci doit comprendre un compte-rendu détaillé des cessions et acquisitions de biens mentionnés en Annexe D.2 (transmission d'une copie des factures d'investissement), des assurances souscrites (uniquement en cas de modification des polices d'assurances), ainsi que les inventaires et états des lieux établis contradictoirement.
- Un état du renouvellement des biens et immobilisations nécessaires à l'exploitation du service ;
- Ainsi que les autres éléments financiers prévus à l'Article L 1411-3 du Code général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005.
- Le lieu de remisage des bus par lignes
- Adresse du ou des dépôts et le nombre de véhicules par dépôt
- Mise à jour du programme d'investissement

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

- les comptes annuels (bilan, compte de résultat détaillé et annexes) de l'exercice clos de l'Entreprise, certifiés conformes par un Commissaire aux comptes agréé, ainsi que la liasse fiscale ;
- un tableau des effectifs de l'Entreprise au 31 décembre de l'année échue ;
- un tableau faisant apparaître le nombre des départs et des recrutements lors de l'année échue ;

L'Entreprise peut adjoindre à ce rapport annuel tous les documents qu'elle juge nécessaires pour apporter au STIF une information détaillée portant sur les conditions d'exécution du Service de référence.

Article 70 - Comité de suivi.

Article 70-1 - Organisation et fonctionnement.

Pour accompagner la vie du réseau, les parties de la présente convention se réunissent au sein d'un comité de suivi.

Ce comité sera présidé par le STIF.

Instance de concertation, le comité aura notamment pour mission de suivre l'exécution du présent contrat d'exploitation et de guider son évolution.

Il examine toutes les questions relatives à la programmation de l'offre ou des investissements et formule des avis sur des modifications potentielles de l'offre.

L'ordre du jour du comité de suivi est établi conjointement entre le STIF l'Entreprise dans le cadre d'un rendez-vous préparatoire.

Chaque partie à la présente convention peut abonder l'ordre du jour de chaque réunion du comité de suivi sous réserve d'en avertir les autres parties quinze jours avec la session du comité.

Le comité se réunit annuellement dans les locaux du STIF, ainsi qu'à la demande expresse d'une ou des parties, en tant que de besoin justifié par la partie demanderesse.

Sauf urgence, les parties sont averties trois semaines avant la date de la réunion du comité.

Les réunions donnent systématiquement lieu à l'établissement d'un compte rendu validé par l'ensemble des parties.

Article 70-2 - Attributions

Le comité de suivi traite notamment :

- Du suivi de la qualité de service ;
- Du rapport annuel rédigé chaque année par l'entreprise ;
- De l'évolution de l'offre de service

Article 71 - Contrôle de l'exécution du contrat.

Article 71-1 - Contrôle de l'exécution du contrat par l'Entreprise.

Il revient à l'Entreprise de s'assurer par tous moyens de la réalité de l'efficacité et de l'efficience de l'exploitation, et de veiller au respect des obligations figurant au présent contrat.

Ce devoir général de contrôle s'exerce sans préjudice des droits reconnus au STIF en tant qu'autorité organisatrice, dans le cadre des contrôles et audits qu'il peut décider de mener.

Article 71-2 - Droit général de contrôle et d'audit par le STIF.

Conformément à l'Article L 1611-4 du Code Général des Collectivités Territoriales, le STIF dispose d'un droit d'audit et de contrôle se rapportant à l'exécution par l'Entreprise du présent contrat, qu'il exerce soit directement, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs qu'il mandate à cet effet.

Le droit de contrôle vise à assurer le STIF de la bonne exécution par l'Entreprise du service de référence prévu par le présent contrat et il consiste à vérifier sur pièces et sur place les documents et informations attestant que les services et prestations sont exécutés conformément aux stipulations de la présente convention.

Il vise également à permettre au STIF de s'assurer de l'étanchéité entre les activités exercées par l'Entreprise (et ses filiales) au titre du contrat et ses autres activités.

Sans préjudice des stipulations de l'alinéa précédent et afin de réaliser ce même contrôle, le STIF se réserve en outre le droit de faire procéder à des contrôles inopinés sur le réseau défini à l'Article 9 - du présent contrat, tout en respectant les règles de sécurité.

Le droit d'audit vise notamment à examiner tous les éléments comptables et financiers nécessaires à l'établissement du compte de l'Entreprise et à évaluer les méthodes et outils employés par l'Entreprise afin de recueillir, agréger et restituer au STIF les informations servant à l'établissement des tableaux de bord et du compte-rendu général d'activité.

Compte tenu du caractère stratégique pour l'Entreprise des informations relatives aux données financières, le droit d'audit en matière financière s'exerce par l'intermédiaire d'agents du STIF accrédités ou d'organismes extérieurs mandatés par le STIF et sous réserve d'un engagement de confidentialité.

Le STIF s'engage à communiquer à l'Entreprise la liste des auditeurs internes accrédités à cet effet et à prévenir l'Entreprise de toute modification de ladite liste.

Les frais et honoraires de l'intervention des organismes extérieurs restent à la seule charge du STIF.

Article 71-3 - Modalités d'exercice des contrôles ou audits.

Les contrôles de la qualité peuvent comprendre des contrôles inopinés, de type « client mystère ». Ces contrôles doivent se faire dans le respect des règles de sécurité (en particulier respect des plans de prévention hygiène et sécurité).

Dans les autres cas de contrôle et d'audit, l'Entreprise est informée de la décision d'audit du STIF, au minimum 15 jours ouvrés avant la date d'intervention des missions d'audits et de contrôle.

Dans le cadre des audits ou des contrôles, le STIF ou les organismes extérieurs mandatés par le STIF peuvent demander à l'Entreprise, la délivrance de tout élément d'information en lien avec l'offre de services prévue par le présent contrat. Ces éléments sont communiqués par l'Entreprise dans un délai raisonnable.

L'entrave dans l'obtention d'un élément demandé dans le cadre d'un audit ou d'un contrôle fait l'objet de pénalités fixées dans l'Article 75 -.

Les résultats des contrôles et audits (pour leur partie « analyse ») sont obligatoirement communiqués à l'autre partie dans un délai raisonnable fixé d'un commun accord.

Tout écart constaté en faveur du STIF ou de l'Entreprise ou tout manquement dans l'allocation des fonds versés par le STIF fait l'objet d'un reversement au profit du STIF ou de l'Entreprise.

Par ailleurs, si un audit fait apparaître un manquement aux dispositions du présent contrat, l'Entreprise s'expose à l'application des pénalités correspondantes. Il appartient au STIF, et à lui seul, de tirer les conclusions relatives aux insuffisances relevées lors des vérifications.

En cas de désaccord persistant sur les résultats des audits ou des contrôles la procédure de conciliation est engagée par la partie la plus diligente dans les conditions prévues à l'Article 85 - du présent contrat.

CHAPITRE II - VIE DU CONTRAT.

Article 72 - Responsabilité.

L'Entreprise est seule responsable des dommages de toute nature subis par les tiers, les usagers et les fournisseurs dont le fait générateur trouve sa source dans l'exploitation du service.

Elle s'engage à garantir intégralement le STIF contre tous litiges, demandes ou recours indemnitaires qui seraient dirigés contre lui à raison de tels dommages.

Article 73 - Assurances.

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

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

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

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

L'Entreprise s'engage par ailleurs à :

- Prévenir immédiatement et par tous moyens le STIF en cas de retard dans le paiement des primes de la part de l'Entreprise. Le STIF a la faculté de se substituer à l'Entreprise défaillante pour effectuer ce paiement, sans préjudice de recours contre ce dernier.
- Affecter intégralement l'indemnité versée par la compagnie d'assurance à la remise en état des biens affectés au service dont l'exploitation est confiée à l'Entreprise par le présent contrat.

Les travaux y afférents sont réalisés sous le contrôle du STIF suivant un échéancier mis au point d'un commun accord entre le STIF et l'Entreprise ; les travaux de remise en état débutent immédiatement après le sinistre, sauf cas de force majeure ou impossibilité liées aux conditions d'exécution des expertises. L'Entreprise ne peut prétendre à aucune indemnité pour plus-values éventuelles résultant de ces travaux.

Les parties prennent toute disposition pour éviter, autant que possible, qu'il y ait interruption dans l'exécution du service, que ce soit du fait du sinistre ou du fait des travaux de remise en état engagés à la suite du sinistre.

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

Article 74 - Garantie à première demande

Dans le délai de trois mois suivant la prise d'effet du présent contrat, l'Entreprise fournit au STIF une lettre garantie « Maison mère » qui sera jointe en Annexe XX pour un montant plafonné à 6 % du chiffre d'affaires annuel.

Cette garantie a pour objet de couvrir :

- le paiement des pénalités dues par l'Entreprise, en cas de non versement dans les conditions prévues à l'Article 75 -;
- les coûts d'une éventuelle remise en état du matériel ou des biens susceptibles d'être repris par le STIF en fin de contrat ;
- le remboursement des dépenses engagées par le STIF – ou par un tiers qu'il se sera fait substituer – pour l'exécution des mesures provisoires prévues à l'Article 77 -(Cas de la mise en régie provisoire)

Cette garantie sera actionnée par le STIF, après mise en demeure adressée à l'Entreprise et demeurée infructueuse dans le délai de 7 jours calendaires.

Tout appel au garant par le STIF en application du présent article prend la forme d'une notification et doit :

- être adressée par lettre recommandée avec accusé de réception indiquant le montant des sommes dues et le motif de la mise en œuvre de cet article ;
- être signée par un représentant habilité du STIF ;
- comporter en annexe, une copie de la mise en demeure adressée à l'Entreprise et préciser que dans le délai imparti ce dernier n'a pas rempli ses obligations ;
- indiquer dans quels délais doivent être versées les sommes dues.

Parallèlement, un titre exécutoire sera émis et transmis à la société mère, ainsi qu'à l'Entreprise.

Le garant peut opposer au STIF toutes les exceptions et invoquer tous moyens de défense dont le Délégué bénéficie au titre du présent contrat.

CHAPITRE III - SANCTIONS – FIN DE LA CONVENTION - INDEMNITES

Article 75 - Sanctions Pécuniaires

Après mise en demeure par voie de lettre recommandée avec accusé de réception restée sans réponse pendant 15 jours, des sanctions pécuniaires pourront être prononcées par le STIF à l'encontre de l'Entreprise, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celle-ci pourrait être tenue par ailleurs :

- en cas de non mise en place de la garantie prévue à l'Annexe F.3, l'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 15000 € par mois de retard ;
- en cas de non soumission de l'un des documents que l'Entreprise est tenu de présenter au titre des présentes, l'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 1000 € par mois de retard ;
- en cas de non communication d'informations dans l'un des documents que l'Entreprise est tenue de présenter au titre des présentes. L'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 500 € par mois de retard, tant que les documents complets n'auront pas été communiqués au STIF ;
- en cas de non respect des conditions relatives au réemploi du matériel roulant précisées à l'Article 43-4 - du présent contrat. L'Entreprise sera redevable de plein droit d'une pénalité d'un montant forfaitaire de 10 € par kilomètre irrégulier réalisé Cette pénalité s'applique notamment à partir du premier kilomètre réalisé au-delà du seuil autorisé à l'Annexe F.4 de l'offre de référence, ou effectué – hors cas d'autorisation expresse du STIF- en dehors d'Ile-de-France ..

Le STIF peut toutefois décider de ne pas les appliquer en considération des difficultés particulières et inhabituelles rencontrées par l'Entreprise, des agissements imputables à un tiers, et des efforts déployés par l'Entreprise pour s'acquitter de bonne foi de ses obligations.

Ces pénalités sont traitées selon les règles comptables en vigueur, dans le cadre de la facture annuelle

Article 76 - Sanctions coercitives

Le STIF peut procéder à la mise en régie provisoire aux frais de l'Entreprise, sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, dans les hypothèses suivantes :

- La sécurité publique vient à être compromise. L'exécution d'office est précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans un délai fixé par le STIF et approprié au cas d'espèce.
- Si le service n'est pas exécuté ou s'il n'est exécuté que partiellement, le STIF peut également prendre provisoirement, aux frais de l'Entreprise, toutes les mesures nécessaires à la continuité de l'exploitation du service.

Article 77 - Sanction résolutoire.

Sauf cas de force majeure ou causes exonératoires de responsabilité, le STIF peut résilier la convention de plein droit et sans qu'il soit besoin de remplir aucune formalité judiciaire, notamment dans les cas suivants :

- liquidation judiciaire de l'Entreprise ;
- dissolution de l'Entreprise ;
- cession du bénéfice du présent contrat à un tiers sans son autorisation ;
- radiation devenue définitive de l'Entreprise du registre des transports valant interdiction pour cette dernière d'exercer l'activité de transport public routier ;
- interruption non justifiée de plus de 30 jours consécutifs de l'exploitation de tout ou partie des services ;
- manquement grave ou répété des engagements contractuels pris par l'Entreprise à travers le présent contrat, après une mise en demeure non suivie d'effet dans le délai d'un mois ;
- manquement grave ou répété en matière de sécurité, et notamment de défaut grave d'entretien des installations ou du matériel mettant en péril les usagers par l'Entreprise.

La résiliation requiert une délibération du Conseil du STIF, notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception. Cette mesure devra être précédée d'une mise en demeure restée sans effet dans le délai de 10 jours.

En cas de résiliation anticipée et quel qu'en soit le motif, toutes dispositions stipulées au présent contrat qui en régleraient la fin trouveront à s'appliquer pleinement.

Article 78 - Résiliation.

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

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

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

De la même façon, l'Entreprise peut résilier le contrat moyennant un préavis de neuf (9) mois à tout moment des présentes, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celle-ci peut être tenue par ailleurs.

Article 79 - Sort des biens en fin de convention.

Article 79-1 - Biens appartenant au STIF.

A l'échéance normale ou anticipée du contrat, l'Entreprise est tenue de remettre au STIF, en état normal d'entretien et à titre gratuit, tous les biens et équipements mis à sa disposition par le STIF, sur le fondement de l'Article 38 - et des Annexe D.1 et Annexe D.2 des présentes.

Au jour de la cessation du présent contrat, le STIF est subrogé à l'Entreprise dans tous ses droits et obligations envers des tiers.

Six mois avant la fin de l'exploitation, les parties estiment et arrêtent, à l'amiable ou à dire d'expert, les travaux nécessaires à la remise en bon état d'entretien et de fonctionnement,

compte tenu d'un usage normal des installations, équipements et matériels mis à la disposition de l'Entreprise par le STIF.

L'Entreprise exécute ces travaux avant l'expiration du présent contrat ou verse au STIF une indemnité correspondant à leur montant, au plus tard à l'expiration du présent contrat.

Un inventaire physique des biens est effectué contradictoirement entre les parties 2 mois avant la fin de l'exploitation. Cet inventaire est validé ou modifié le jour de la fin du contrat en présence ou non d'un huissier de justice. Suite à cet inventaire définitif, les clés des bâtiments sont remises au STIF par l'Entreprise.

Article 79-2 - Biens de reprise.

1. Etat des biens

Sur demande expresse du STIF, l'Entreprise s'oblige à lui fournir, dans un délai de 15 jours consécutifs à sa demande et sous peine de sanctions pécuniaires, telles que prévues dans l'Article 75 -, un état détaillé, immobilisation par immobilisation, de tous les biens figurant à l'actif du bilan de l'Entreprise faisant ressortir les biens (brut, amortissements, net et subventions associées) nécessaires à l'exécution du service. Cet état sera complété, le cas échéant, du descriptif des biens faisant l'objet de leasing et de toutes opérations déconsolidantes.

2. Matériel roulant

Le STIF ou le successeur éventuel de l'entreprise, rachète à l'Entreprise tout ou partie du matériel roulant qu'il jugerait nécessaires à l'exploitation, à sa valeur contractuelle nette des amortissements contractuels, minorée de la quote-part des subventions qui restent à reprendre.

Ainsi, l'entreprise restitue au STIF la part des subventions qui lui ont été versées et non reprises en fin de contrat.

2 mois avant la fin du contrat, un expert choisi d'un commun accord par le STIF et l'Entreprise détermine :

- i. la valeur marchande théorique du parc compte tenu de son niveau d'équipement et de son âge et du kilométrage,
- ii. La valeur marchande du parc qu'il examine

Si la valeur réelle est inférieure à la valeur théorique, l'entreprise verse la différence au STIF (ou cette somme est déduite du reste à payer par le STIF ou le candidat retenu) ; en cas de mauvais entretien, le STIF a également la possibilité de percevoir cette somme ET de ne pas reprendre les véhicules (ni le STIF ni le candidat retenu ne paient la valeur résiduelle figurant dans le plan d'investissement).

L'Entreprise ne peut en aucun cas, refuser ou s'opposer de quelque manière que ce soit à la reprise du matériel décidée par le STIF.

3. Installations fixes

1 – Dans le cadre du règlement n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, dit règlement OSP, à compter de 2017, les lignes de transport de voyageurs par autobus seront attribuées après mise en concurrence en région Ile-de-France.

Les Parties reconnaissent dès à présent que les dépôts d'autobus sont des infrastructures dont la disponibilité est essentielle afin d'assurer une égalité entre les candidats dans la perspective de cette future mise en concurrence.

2 – Le STIF s'engage à informer régulièrement et complètement son cocontractant de la préparation des conditions d'entrée en vigueur du règlement OSP et notamment des modalités de mise en concurrence qui seront envisagées. Le STIF informera également son cocontractant

de la politique foncière qu'il envisage à l'égard des dépôts d'autobus, afin de mettre en œuvre une concertation avec les personnes concernées.

3 – Le cocontractant s'engage à porter à la connaissance du STIF l'ensemble des éléments matériels juridiques, techniques et financiers, se rapportant à la situation foncière des dépôts qu'il utilise pour la réalisation de l'offre de référence. Sur la base de ces informations, les Parties s'engagent à mener de bonne foi des discussions sur la question foncière dans la perspective de la mise en œuvre du règlement OSP. Ces discussions doivent permettre l'adoption par les Parties d'un Document de Traitement de la question foncière tenant compte de la spécificité de chaque dépôt, et notamment de leur affectation, en tout ou partie, pour la réalisation du service de référence..

[4 – Le cocontractant s'engage à faire ses meilleurs efforts afin de faire participer aux discussions prévue au point 3 le ou les propriétaires des terrains et des installations correspondant aux dépôts d'autobus utilisés dans le cadre de la réalisation de l'offre de référence. (cette stipulation ne serait insérée dans les contrats que lorsque l'exploitant n'est pas le propriétaire des dépôts)]

5 – Si le Document de Traitement cité au point 3 ci-dessus le prévoit, et pour les dépôts qu'il retient les Parties s'engagent à mener de bonne foi une discussion portant sur la valorisation des dépôts d'autobus et notamment sur la valorisation des terrains et des installations [et sur la définition d'une valeur locative (dans le cas où l'exploitant est également propriétaire des dépôts)].

Cette valorisation sera notamment réalisée sur la base des principes suivants :

- prise en considération de la nature subventionnée de l'activité de service public exercée grâce aux dépôts,
- transparence quant aux conditions de financement de ces équipements,
- valorisation et rémunération réaliste de ces actifs sur la base de modèles économiques de moyen / long terme,
- avis préalable des domaines et / ou d'un expert immobilier.

6 – Les parties conviennent d'établir dans les 6 mois de la signature de la présente convention un calendrier des modalités de mise en œuvre des engagements pris aux points 1 à 5 du présent article. Ce calendrier prévoit au moins un bilan annuel de la mise en œuvre de ces engagements.

Article 79-3 - Biens propres.

Les biens propres restent la propriété de l'entreprise à l'issue du contrat. Les logiciels nécessaires à l'exécution du service dont l'Entreprise reste propriétaire peuvent faire l'objet d'une licence d'utilisation accordée au STIF

Article 79-4 - Les opérations de remplacement (projet)

Les opérations visées par le présent article sont celles permettant le remplacement d'un immeuble ou d'une dépendance d'immeuble nécessaire à la réalisation du service public par d'autres installations répondant mieux aux exigences de l'exploitation ou de la technique (les « opérations de remplacement »).

Une opération de Remplacement a pour objet le financement, en tout ou en partie, de la construction, l'aménagement ou l'acquisition d'un bien nécessaire à la poursuite de l'activité de l'Entreprise.

Compte tenu de la complexité des opérations en cause, et notamment de leur déroulement selon une durée importante qui ne trouvera sa conclusion qu'une fois levés les divers aléas contractuels et administratifs auxquels leur mise en œuvre est subordonnée, le processus décisionnel se déroulera en deux phases :

1. Accord de Principe.

Afin d'obtenir l'accord de principe du STIF l'autorisant à entreprendre une opération de remplacement, l'Entreprise devra présenter au STIF un dossier détaillé précisant tout à la fois les remplacements prévus et justifiant les aliénations et éventuelles acquisitions envisagées.

Ce dossier comprendra l'ensemble des éléments qu'aura pu recueillir l'Entreprise, en phase de faisabilité, de nature à étayer sa démarche :

- aspect stratégique et technique de l'opération,
- montage juridique envisagé et analyse des raisons pour lesquelles le montage proposé est retenu,
- partenaires pressentis,
- éléments de coût (connaissance du marché, évaluation des services fiscaux si elle est connue...)
- planning prévisionnel,
- modalités de financement,
- .../...

Pour ce faire l'Entreprise sera autorisée à effectuer, sous sa responsabilité, toutes démarches de nature à lui permettre d'apprécier la faisabilité de l'opération et initialiser les démarches nécessaires à la poursuite éventuelle de sa proposition (consultation de promoteur/ investisseurs, négociation et signature de protocoles d'intention non contraignants etc...).

Après réception et étude du dossier détaillé, le STIF, par courrier de son Directeur Général, transmet à l'Entreprise un accord de principe.

Le STIF demeure entièrement libre d'accepter ou de refuser de donner cet accord de principe. Le STIF informera néanmoins l'Entreprise des motifs qui l'ont conduit à refuser l'accord de principe.

En cas de refus, l'Entreprise fera son affaire des conséquences de cette décision sur les éventuels engagements précontractuels qu'elle aura pu souscrire.

En cas d'accord de principe, l'autorisation du STIF vaudra autorisation donnée à l'Entreprise pour engager toutes démarches en vue d'aboutir à la signature d'avant-contrats avec les partenaires à l'opération.

Pendant cette phase de mise au point, le STIF sera tenu informé de l'avancement du dossier au cours de réunions trimestrielles avec l'Entreprise. Au moins une fois par an, cette information prendra également la forme d'un rapport écrit. Une information complémentaire écrite (comportant une copie de la demande de permis de construire et de démolir) devra être fournie au STIF préalablement au dépôt par l'Entreprise de la demande du ou des permis de construire se rapportant à l'opération de remplacement.

2. Deliberations des Organes deliberants.

Au terme des discussions, les modalités juridiques et économiques de l'opération de remplacement seront arrêtées dans un document contractuel signé entre le STIF, l'Entreprise et éventuellement les différents partenaires qui concourent à sa réalisation.

Cet engagement sera signé sous condition suspensive de l'agrément des organes délibérants respectifs de l'Entreprise et du STIF, ainsi que sous les conditions suspensives usuelles en pareille matière (droit de préemption, obtention des autorisations de construire éventuellement nécessaire, devenues définitives,...).

Article 80 - Continuité du service en fin de contrat

Le STIF aura la faculté, sans qu'il en résulte un droit à indemnité pour l'Entreprise, de prendre pendant la dernière année du présent contrat toute mesure pour assurer la continuité du service public, en réduisant autant que possible la gêne qui en résulterait pour l'Entreprise.

D'une manière générale, le STIF pourra prendre toutes les mesures nécessaires pour faciliter le passage progressif du présent contrat au nouveau régime d'exploitation ou au nouvel exploitant.

A la fin du présent contrat, le STIF ou le nouvel exploitant sera subrogé aux droits de l'Entreprise.

Article 81 - Reprise des autres contrats et engagements de l'entreprise

1. Dans un délai d'un an avant le terme du contrat, l'Entreprise adresse au STIF copie de l'ensemble des contrats nécessaires à la réalisation du service de référence et susceptibles d'être poursuivis au-delà du terme du contrat.

Elle lui adresse en particulier les baux immobiliers conclus par l'Entreprise pour les biens nécessaires à la réalisation du service de référence.

En cas de cessation du présent contrat (échéance normale ou anticipée), pour quelque cause que ce soit, le STIF se réserve le droit de poursuivre ou de faire poursuivre ces contrats par le tiers de son choix.

Le STIF notifie sa décision à l'Entreprise et à son cocontractant dans un délai de 2 mois à compter de la date de notification de la résiliation ou 9 mois avant l'échéance du contrat.

2.

L'Entreprise devra veiller à ce que soient insérées dans les contrats qu'elle passe avec des tiers, les stipulations propres à permettre l'application du présent article.

Dans un délai de 3 mois à compter de la prise d'effet du présent contrat, l'Entreprise fera ses meilleurs efforts pour mettre en conformité avec les stipulations du présent article les contrats passés avec des tiers avant la conclusion du présent contrat.

Il est bien entendu que lesdites stipulations ne concernent pas :

- les contrats passés par l'Entreprise en application d'un contrat passé pour son compte par une société la contrôlant (au sens de l'article L.233-3 du Code de commerce) ;
- les contrats passés par l'Entreprise avec une société la contrôlant ou placée sous le même contrôle (notamment les contrats d'assistance technique) ;
- les baux immobiliers conclus par l'Entreprise.

3. En cas de méconnaissance par l'Entreprise d'une des stipulations du présent article, qui rendrait notamment impossible la poursuite par le STIF ou tout tiers désigné par lui de l'un des contrats, le STIF pourra obtenir une prestation de même nature, aux frais et risques de l'Entreprise.

4. Un an avant la cessation du présent contrat, l'Entreprise communique au STIF les informations nécessaires à la mise en application de l'article L 1224-1 du code du travail.

Article 82 - Engagements financiers à la fin du contrat

Au terme du présent contrat, l'Entreprise établit dans le délai d'un mois, un état des créances et des dettes reprises par le STIF ou le successeur et assumées par ces derniers.

Cet état détaillé fera notamment apparaître :

- les charges payées par l'Entreprise et couvrant une période n'entrant pas dans le périmètre de son contrat d'exploitation ;

- les sommes, quelles qu'en soient la nature, origine ou destination, subsistant dans son patrimoine et versées par des tiers, personnes privées ou publiques, sous forme de concours, subventions ou participations afin de contribuer au développement des moyens du service public exploité couvrant une période en dehors des ses obligations inhérentes au présent contrat ne faisant plus partie de son contrat d'exploitation ;
- les sommes qu'elle a constituées, provisionnées ou réservées dans ses documents comptables et budgétaires afin de garantir le parfait paiement à leur échéance normale des obligations légales, réglementaires ou contractuelles dans lesquelles le STIF ou le successeur seront tenus de se substituer à lui à raison du transfert ou de la reprise du service ;
- les charges à payer, relatives à tout contrat annuel qui sera cédé au STIF ou au successeur au prorata du temps du dernier contrat d'exploitation ;
- une somme correspondant aux droits acquis par les salariés transférés en vertu de l'Article L 1224-1 du code du travail et non échus à la date du transfert du service public confié, lorsqu'il résulte de ce transfert que le STIF ou le successeur seront tenus de l'intégralité de ces droits à leur échéance ;
- les provisions passées, entre autres, pour départ à la retraite ;
- et toute autre charge liée à l'exploitation du service confié incombant à l'Entreprise.

Si cet état fait apparaître un solde en faveur de l'Entreprise, alors le successeur verse ce solde à l'Entreprise, dès le début de son exploitation.

Si cet état fait apparaître un solde en faveur du successeur, alors le l'Entreprise verse ce solde au successeur, dès la fin de son exploitation.

Cet état devra impérativement être validé par l'expert comptable de l'Entreprise, ainsi que par le STIF. Un protocole transactionnel peut valider l'accord financier.

A la fin du contrat, si le programme prévisionnel d'investissement n'a pas été réalisé en totalité (en volume et/ou en valeur), alors l'entreprise verse au STIF l'écart entre le montant réel d'investissement et le montant prévisionnel.

Les sommes dues en application des dispositions du présent Article sont versées en capital dans les 3 mois suivant le terme de du présent contrat et à défaut, portent intérêt au taux applicable en matière d'intérêts moratoires des marchés publics.

CHAPITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 83 - Révision et sauvegarde.

Les Parties procèdent d'un commun accord au réexamen des conditions financières, à la demande motivée de l'une d'entre elles, en cas de survenance d'événements ou de modifications législatives ou réglementaires majeures et non prévisible avec suffisamment de certitude quant à leur occurrence à la date du contrat, tendant à bouleverser substantiellement l'équilibre économique et financier du contrat.

Pour apprécier l'impact de ces événements, les parties s'appuient sur toutes données économiques et financières utiles et disponibles. La révision du contrat peut notamment intervenir dans les cas suivants :

- si une vérification de toute nature réalisée par le STIF montre que le STIF supporte des charges indues ou bien qu'une contribution versée par le STIF est excessive notamment du fait d'un changement de méthode comptable, les parties conviennent d'examiner ensemble les modalités d'ajustement des contributions du STIF ;
- en cas de modifications législatives et réglementaires en matière sociale, fiscale, para fiscale et d'imposition de toute nature (évolution de taux fiscaux, création ou suppression d'impôts, taxes et redevances ou changements de règles déterminant l'assiette, les taux ou les modalités de calcul des impôts, taxes et redevances) venant affecter les impôts et/ou taxes et/ou charges autres que ceux couverts par la contribution versée par le STIF ;
- Plus particulièrement, en cas de remise en cause, quelle qu'en soit l'origine, de l'abattement supplémentaire de 20 % pour frais professionnels dont bénéficie le personnel de conduite de l'Entreprise à la date d'entrée en vigueur du présent contrat.
- En cas de cession de l'entreprise ou de modification de la structure de détention du capital de l'entreprise titulaire du contrat.

Les Parties procèdent à l'amiable au réexamen des conditions financières sur l'initiative de l'une d'elles et sur la base des éléments justificatifs fournis par celle-ci.

En cas de fusion de l'entreprise ou de sa maison mère avec une société tierce, les parties se rencontreront pour impacter dans le contrat les économies en résultant.

Article 84 - Recours à la procédure d'avenant.

Article 84-1 - Cas général.

Le présent contrat et ses annexes autres que celles listées à l'Article 84-2 - ne peuvent être modifiées que par voie d'avenant écrit et signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque parties.

Article 84-2 - Cas particulier.

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre le STIF et l'Entreprise, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant au présent contrat sont :

- Annexe A.2: Règlement d'exploitation
- Annexe A.3: Service de référence
- Annexe A.4: Autres Conventions

- Annexe A.5: Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation
- Annexe A.6 Tableau de bord 2-Suivi de l'offre de référence

- Annexe B.1: Système de qualité de service et indicateurs et tableaux de bord
- Annexe B.2: Synthèse des bonus malus par indicateurs
- Annexe B.3: Protocole sur les échanges de données entre l'entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique
- Annexe B.6: Tableau de bord-Suivi du remboursement voyageur
- Annexe B.7: Formulaire des réclamations PMR
- Annexe B.9 Application de la norme SIRI en Ile-de-France

- Annexe C.6: Réseau de dépositaires ;;
- Annexe C.7: Réseau d'Agences

- Annexe D.1: Etat du parc de véhicules
- Annexe D.2: Plan d'investissement
- Annexe D.3: Etat des lieux et inventaire
-
- Annexe E.2: Evaluation du trafic par les comptages
- Annexe E.4: Modèle de facture de régularisation annuelle

- Annexe F.1: Marques
- Annexe F.2: Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier)

Ces modifications sont notifiées par courrier simple à l'Entreprise.

Dans ces cas, si la modification apportée a une conséquence économique, les Parties conviennent de se rapprocher pour en mesurer les effets et, éventuellement, en tenir compte par voie d'avenant.

Article 85 - Procédure de conciliation.

En cas de litige né de l'interprétation ou de l'exécution de la présente Convention, les parties pourront mettre en œuvre, sans que ce soit un préalable obligatoire à toute contestation juridictionnelle, une procédure de conciliation selon les modalités suivantes :

- La mise en œuvre de la procédure est décidée par l'une ou l'autre partie
- Chaque partie désigne un expert dans les 10 jours qui suivent,
- Les experts remettent leurs conclusions aux parties sous 10 jours,

La consultation des experts constitue un avis qui ne s'impose pas aux parties.

Article 86 - Redressement, liquidation judiciaire et contrôle fiscal.

L'Entreprise porte sans délai à la connaissance du STIF l'ouverture d'une procédure de redressement ou de liquidation judiciaire à son encontre, ainsi que le résultat même provisoire de tout contrôle fiscal.

Article 87 - Jugement des contestations.

Sous réserve des stipulations de l'Article 85 -, les contestations qui s'élèvent entre le STIF et l'Entreprise au sujet de l'interprétation et de l'exécution du présent contrat, sont soumises au Tribunal Administratif de Paris.

Article 88 - Election de domicile.

Pour l'application des dispositions du présent contrat, les parties font élection de domicile :

- le STIF, en son siège administratif, 41 rue de Châteaudun 75009 Paris ;
- l'Entreprise, en son siège social.

Les notifications ou mises en demeure faites entre les parties au titre des dispositions du présent contrat sont valablement effectuées par lettre recommandée avec avis de réception, adressée à leur domicile respectif dans le ressort de l'exploitation.

Article 89 - Non validité partielle.

Si une ou plusieurs dispositions du présent contrat se révélaient nulles ou étaient tenues pour non valides ou déclarées telles en application d'une loi, d'un règlement ou d'une décision définitive d'une juridiction compétente, les autres dispositions gardent toutes leurs force et leur portée sauf si la ou les dispositions invalides présentaient un caractère substantiel et que leur disposition remettait en cause l'équilibre contractuel.

Les parties feront leurs meilleurs efforts pour substituer à la disposition invalidée une disposition aussi valide que possible ayant un effet équivalent.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

TABLE DES ANNEXES

A. OFFRE	104
Annexe A.1 Liste des lignes exploitées dans le cadre de la présente convention ;	104
Annexe A.2 Cahier des charges Régional et Règlement d'exploitation....	105
Annexe A.3 Service de référence	106
Annexe A.4 Autres Conventions.....	107
Annexe A.5 Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation.....	108
Annexe A.6 Tableau de bord 2-Suivi de l'offre de référence	109
B. QUALITE DE SERVICE	110
Annexe B.1 Système de qualité de service et indicateurs et tableaux de bord	110
Annexe B.2 Synthèse des bonus malus par indicateurs	111
Annexe B.3 Protocole sur les échanges de données entre l'entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique	112
Annexe B.4 Plan d'information voyageurs pour la continuité du service.	113
Annexe B.5 Modalités de remboursement des voyageurs en cas de grève	114
Annexe B.6 Tableau de bord-Suivi du remboursement voyageur.....	115
Annexe B.7 Formulaire des réclamations PMR.....	116
Annexe B.8 Information voyageurs	117
Annexe B.9 Application de la norme SIRI en Ile-de-France.....	118
Annexe B.10 Procédure d'alerte	119
C. TARIFICATION	120
Annexe C.1 Données de validation et indicateurs de qualité associés.....	120
Annexe C.2 Conventions spécifiques	121
Annexe C.3 Charte du système télébilletique NAVI GO.....	122
Annexe C.4 Procédures de gestion du Ticket t+ ;	123
Annexe C.5 Carte scolaire.....	124
Annexe C.6 Réseau de dépositaires ;	125
Annexe C.7 Réseau d'Agences	125
Annexe C.8 Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires	125
Annexe C.9 Equipements de vente NAVI GO.....	125
D. BIENS ET INVESTISSEMENTS	126

Annexe D.1	Etat du parc de véhicules.....	126
Annexe D.2	Plan d'investissement.....	127
Annexe D.3	Etat des lieux et inventaire.....	128
Annexe D.4	Modèle contractuel de « dossier technique » à faire valider avant tout achat de véhicule	128
Annexe D.5	Âge du parc	128
E.	REGIME FINANCIER	129
Annexe E.1	Compte financier prévisionnel du contrat (annexe confidentielle) 129	
Annexe E.2	Evaluation du trafic par les comptages	130
Annexe E.3	Objectifs de recettes voyageurs.....	131
Annexe E.4	Modèle de facture de régularisation annuelle.....	132
F.	AUTRES ANNEXES	133
Annexe F.1	Marques	133
Annexe F.2	Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier) 134	
Annexe F.3	Garantie bancaire / Engagement de la Société Mère.....	135
Annexe F.4	Spécificités du réseau	135
Annexe F.5	Schéma Directeur d'Accessibilité - Lignes retenues et échancier proposé	135
Annexe F.6	Charte d'habillement	135
Annexe F.7	Prescriptions relatives à l'équipement des véhicules	135

A. OFFRE

Annexe A.1 Liste des lignes exploitées dans le cadre de la présente convention ;

Annexe A.2 Cahier des charges Régional et Règlement d'exploitation

Annexe A.3 Service de référence

Annexe A.4 Autres Conventions

Annexe A.5 Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation

Annexe A.6 Tableau de bord 2-Suivi de l'offre de référence

B. QUALITE DE SERVICE

Annexe B.1 Système de qualité de service et indicateurs et tableaux de bord

Annexe B.2 Synthèse des bonus malus par indicateurs

Annexe B.3 Protocole sur les échanges de données entre l'entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique

Annexe B.4 Plan d'information voyageurs pour la continuité du service

Annexe B.5 Modalités de remboursement des voyageurs en cas de grève

Annexe B.6 Tableau de bord-Suivi du remboursement voyageur

Annexe B.7 Formulaire des réclamations PMR

Annexe B.8 Information voyageurs

Annexe B.9 Application de la norme SIRI en Ile-de-France

C. TARIFICATION

Annexe C.1 Données de validation et indicateurs de qualité associés

Annexe C.2 Conventions spécifiques

Annexe C.3 Charte du système télébillettique NAVIGO

Annexe C.4 Procédures de gestion du Ticket t+ ;

Annexe C.5 Carte scolaire

Annexe C.6 Réseau de dépositaires ;

Annexe C.7 Réseau d'Agences

Annexe C.8 Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires

Annexe C.9 Equipements de vente NAVI GO

D. BIENS ET INVESTISSEMENTS

Annexe D.1 Etat du parc de véhicules

Annexe D.2 Plan d'investissement

Annexe D.3 Etat des lieux et inventaire

Annexe D.4 Modèle contractuel de « dossier technique » à faire valider avant tout achat de véhicule

Annexe D.5 Âge du parc

E. REGIME FINANCIER

Annexe E.1 Compte financier prévisionnel du contrat (annexe confidentielle)

Annexe E.2 Evaluation du trafic par les comptages

Annexe E.3 Objectifs de recettes voyageurs

Annexe E.4 Modèle de facture de régularisation annuelle

F. AUTRES ANNEXES

Annexe F.1 Marques

Annexe F.2 Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier)

Annexe F.3 Garantie bancaire / Engagement de la Société Mère

Annexe F.4 Spécificités du réseau

Annexe F.5 Schéma Directeur d'Accessibilité - Lignes retenues et échéancier proposé

Annexe F.6 Charte d'habillage

Annexe F.7 Prescriptions relatives à l'équipement des véhicules

CONVENTION PARTENARIALE
(STIF / CAPS/ CAEE / TRANSDEV/SAVAC)
DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION DES
CONTRATS DE TYPE II

La présente convention est établie entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du [...].

Ci-après dénommé le « STIF »,

D'une première part,

ET

La Communauté d'agglomération du plateau de Saclay (CAPS), Etablissement Public de Coopération Intercommunale, dont le siège est situé en mairie de Palaiseau 91 Rue de Paris – 91120 PALAISEAU et dont son siège administratif est situé au 26 Rue Jean Rostand – Parc Orsay Université – 91898 ORSAY Cedex représentée par Francois LAMY, Président, autorisé à signer la présente par délibération n° en date du [...]

Ci-après dénommée « la CAPS »,

D'une deuxième part

ET

La Communauté d'Agglomération Europ'Essonne (CAEE), Etablissement Public de Coopération Intercommunale, dont le siège est situé 1 avenue du général De Gaulle – 91 300 MASSY, représentée par Vincent DELAHAYE, Président, autorisé à signer la présente convention par délibération en date du [...].

Ci-après dénommée « la CAEE »,

d'une troisième part,

La CAEE et la CAPS seront ci-après dénommées « Les Collectivités »

ET

La société CARS D'ORSAY, SAS au capital de 457 200 €, inscrite au RCS d'EVRY sous le n°579 807 041, dont le siège est situé au 5 rue Angiboust – ZI de la Fontaine de Jouvence à Marcoussis (91460), représentée par son Président, Monsieur Pascal BOUVROT.

La société T.I.P.S., Société Transports Interurbain du Plateau de Saclay, SAS au capital de 40 032 €, inscrite au RCS d'EVRY sous le n°380 289 850, dont le siège est situé au 5 rue Angiboust – ZI de la Fontaine de Jouvence à Marcoussis (91460), représentée par son Président, Monsieur Bernard STUMPF.

La société SAVAC, SAS au capital de 600 000 €, inscrite au RCS de VERSAILLES sous le n°679 801 605, dont le siège est situé au 37 rue Dampierre à Chevreuse (78460), représentée par son Président, Monsieur Géric BIGOT.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

D'une quatrième part,

Le STIF, la CAEE, la CAPS et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

TITRE I - Convention partenariale

CHAPITRE I - Sommaire

TITRE I - Convention partenariale	3
CHAPITRE I - Sommaire.....	3
CHAPITRE II - Préambule.....	4
Article 1 - Objet de la convention.	7
Article 2 - Durée.	7
Article 3 - Réseau et lignes entrant dans le champ d’application de la convention – offre de référence	7
Article 4 - Le comité de suivi.	7
Article 5 - Modifications du service de référence et programmation de l’offre	9
Article 6 - Mise à disposition de biens par les collectivités	12
Article 7 - Association de la collectivité au fonctionnement du réseau	14
Article 8 - Communication	22
Article 9 - Recours à la procédure d’avenant	24
Article 10 - Engagements financiers des Parties.....	25
Article 11 - Résiliation	26
Article 12 - Autres conventions.....	27
Article 13 - Règlement des litiges	27
TITRE II - Annexes	29

CHAPITRE II - Préambule

Les entreprises privées de transport d'Ile de France exploitent plus de 1 000 lignes régulières qui font l'objet d'une inscription au plan de transport régional ; ces lignes ont des vocations diverses :

- Certaines, complémentaires au réseau ferré, structurantes à l'échelle régionale, ont un caractère express avec un niveau de service normalisé et assuré par le STIF ;
- Certaines sont intégrées dans un réseau clairement identifiable, sur un bassin de transport, avec une identité visuelle particulière ;
- Certaines ne sont pas rattachables à un réseau mais ont également des fonctions de dessertes vers les gares et/ou les établissements scolaires et/ou les zones d'activité avec une participation d'une ou plusieurs collectivités ;
- Certaines ne sont pas rattachables à un réseau mais ont également des fonctions de dessertes vers les gares et/ou les établissements scolaires et/ou les zones d'activité sans cependant faire l'objet d'une intervention financière local.

L'Article 6 bis du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, fixe le cadre de référence entre le STIF et les entreprises privées de transports d'Ile-de-France.

Il prévoit que « des conventions pluriannuelles passées entre le STIF et les transporteurs autres que la RATP et la SNCF précisent la consistance et la qualité du service attendu des transporteurs ainsi que les conditions d'exploitation de leurs lignes ou de leur réseaux. Elles fixent, en outre les contributions apportées par le STIF compte tenu des engagements tarifaires qui leur sont applicables ainsi que de la réalisation des objectifs de qualité du service assignés ».

Ce cadre contractuel avec les entreprises privées doit par ailleurs respecter les dispositions du décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 selon lequel les entreprises privées, comme les entreprises publiques, disposent d'autorisations unilatérales par ligne qui leur sont attribuées par le STIF.

Par délibération du 13 décembre 2006, le Conseil du STIF a défini une nouvelle architecture contractuelle qui vise notamment à renforcer son rôle d'autorité organisatrice en matière de définition de l'offre, du niveau de service, ainsi qu'en matière de performance des entreprises de transport et de transparence financière.

Cette architecture contractuelle en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2007 est encadrée par les dispositions d'un cahier des charges régional répondant aux caractéristiques suivantes :

- L'engagement d'une contractualisation sur une durée totale de 10 ans (du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2016) ;

L'enchaînement, sur cette période, de deux contrats avec la même entreprise (sans mise en concurrence) :

➤ un 1^{er} contrat – dit « contrat de type 1 » – d'une durée de 4 ans maximum, conclu avec chaque entreprise pour l'ensemble des lignes qu'elle exploite et constituant un contrat de transition, d'une part, en ce qu'il s'inscrit dans le prolongement des dispositions contractuelles de la précédente convention et, d'autre part, en ce qu'il comporte des avancées significatives vers un véritable contrat de service public car il

permet en particulier de renforcer les engagements en matière d'offre réalisée, de mettre en œuvre un dispositif de suivi de qualité, d'intégrer la dimension communautaire, de mettre en place un reporting annuel exigeant sur les moyens nécessaires à l'exploitation, leurs coûts, les investissements et les résultats financiers.

➤ un 2nd contrat – dit « contrat de type 2 » – d'une durée allant jusqu'au 31 décembre 2016, portant sur le périmètre d'un réseau (plusieurs contrats de type II peuvent être passés avec la même entreprise) : ce contrat présente toutes les caractéristiques d'un contrat de délégation de service public dans lequel les engagements de l'entreprise de transport sont individualisés et le calcul des contributions financières fondé sur les coûts de production propres à chaque réseau. Il sera conclu pour une durée minimale de 6 ans.

A l'échéance de la période de 10 ans, les nouveaux contrats de service public seront attribués conformément aux dispositions législatives, réglementaires et européennes applicables à cette date.

- L'association des collectivités territoriales concernées par les réseaux de transport dans la perspective de la conclusion des contrats de type II.

La CAPS, en complément de l'action menée par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, accompagne depuis plus de 8 ans le développement des transports en commun sur son territoire.

La convention générale pour les lignes de bus du réseau local a été signée en janvier 2001. Elle constitue le cadre général des relations de la Communauté d'agglomération avec les transporteurs et définit le périmètre d'action, les droits et obligations de chaque partie ainsi que le régime financier applicable aux lignes de transport.

La CAPS conventionne 12 lignes de bus (269-02, 495, 496, 20-03 (06 21), 20-07 (06 22), 06-01, 06-07, 06-08, 39-04, 39-08, 39-19 et 39-32).

La Communauté d'agglomération apporte une participation financière aux 12 lignes qu'elle conventionne, destinée à maintenir et à renforcer les services et à améliorer la qualité de service.

Cette participation financière qui correspond au déficit des lignes, est forfaitaire pour un exercice annuel. Elle est fixée sur la base des charges et des recettes prévisionnelles de chaque ligne. La participation est ajustée en fin d'année en fonction des charges et recettes effectivement réalisées.

La CAEE, pour sa part, conventionne sur ce réseau la seule ligne de bus 006-019 Transdev Cars d'Orsay.

Les Collectivités représentent des partenaires essentiels qui partagent et renforcent par leurs actions historiques les objectifs définis par le STIF. Elles entendent, dans le cadre des compétences reconnues au STIF, continuer à participer activement à l'amélioration et au développement des transports publics sur l'ensemble de leurs territoires.

Dans cet objectif et parallèlement à la conclusion du Contrat de type II avec l'Entreprise en charge de l'exploitation du réseau, le STIF et les Collectivités déterminent le rôle que ces dernières entendent jouer dans le fonctionnement quotidien du réseau ainsi que les participations financières respectives.

La présente convention, qui n'a pas pour objet de déléguer tout ou partie des compétences du STIF aux collectivités, constitue en outre une opportunité de fixer le cadre des relations contractuelles qui seront reprises et enrichies au moment du passage de la CAPS en Autorité Organisatrice de Proximité avant juillet 2011.

Enfin, cette convention est étendue à l'Entreprise en charge de l'exploitation du réseau afin de lui rendre opposable l'ensemble des dispositions de l'accord conclu entre le STIF et les Collectivités. Les dispositions de la présente convention précisent celles de la convention d'exploitation de type 2 et l'emportent sur ces dernières en cas de divergence pour les articles relatifs au comité de suivi, à l'accessibilité et à la communication.

Ceci exposé, il est convenu entre les parties et arrêté ce qui suit.

Article 1 - Objet de la convention.

La présente convention s'inscrit dans le cadre du Cahier des charges régional qui traduit les rôles respectifs :

- du STIF, Autorité organisatrice qui fixe, conformément à l'ordonnance n°59-157 du 7 janvier 1959, les relations à desservir, désigne les exploitants, définit les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services et veille à la cohérence des programmes d'investissement. ;
- des collectivités territoriales qui souhaitent être associées à la mise en œuvre des contrats d'exploitation ;
- des entreprises exploitant les lignes de transport public de voyageurs inscrites au plan de transport.

Cette convention a pour objet de définir les conditions dans lesquelles la CAPS accompagne l'exécution du contrat d'exploitation des lignes de transport public (269 02, 495, 496, 20 03, 20 07, 06 01, 06 08, 06 07, 39 04, 39 08, 39 19, 39 32) du réseau CAPS, desservant les communes de Palaiseau, Igny, Vauhallaan, Orsay, Saclay, Saint-Aubin, Bures-sur-Yvette, Gif-sur-Yvette, Villiers-le-Bâcle, Gometz-le-Châtel, définies dans le contrat d'exploitation n° [CT2/XXX] conclu avec d'une part Cars d'Orsay et TIPS et d'autre part SAVAC.

Cette convention a pour objet de définir les conditions dans lesquelles la CA d'Europ-Essonne accompagne l'exécution du contrat d'exploitation des lignes de transport public du réseau (06 19), desservant la commune de Villebon-sur-Yvette, définies dans le contrat d'exploitation n° [CT2/XXX] conclu avec l'entreprise Cars d'Orsay.

Article 2 - Durée.

La présente convention prend effet à compter de sa notification, par le STIF, à la dernière des parties, qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Elle est conclue pour la période comprise entre le 1^{er} juillet 2010 et le 31 décembre 2016. Conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, la présente convention ne pourra pas être renouvelée par tacite reconduction.

Article 3 - Réseau et lignes entrant dans le champ d'application de la convention – offre de référence

L'ensemble des lignes composant le périmètre du réseau sont définies en Annexe B.1.

Article 4 - Le comité de suivi.

Article 4-1 - Organisation et fonctionnement.

Pour accompagner la vie du réseau, les parties de la présente convention se réunissent au sein d'un comité de suivi. Ce comité est également celui prévu au contrat d'exploitation de type 2 conclu entre le STIF et l'Entreprise pour le réseau de transport. Ce comité sera composé paritairement du STIF, de l'Entreprise et des Collectivités à raison d'un représentant à nombre égal pour tous ses membres. Aucun membre n'ayant voix prépondérante.

Ce comité sera présidé par le STIF. Les Collectivités assureront la vice-présidence.

Le comité aura notamment pour mission de suivre l'exécution de l'exploitation de la présente convention et du contrat d'exploitation de type 2 du réseau et d'émettre des avis sur les évolutions nécessaires du réseau, de guider son évolution.

Il examine toutes les questions relatives à la programmation de l'offre ou des investissements et formule des avis sur des modifications potentielles de l'offre. Ces avis seront transmis, si nécessaire, aux assemblées délibérantes chargées de valider les modifications d'offres (le Conseil Communautaire pour la CAPS et la CAEE et Conseil d'Administration pour le STIF).

L'ordre du jour du comité de suivi est établi conjointement entre le STIF et les Collectivités dans le cadre d'un rendez-vous préparatoire.

L'offre annuelle de référence définie entre le STIF et le transporteur sera communiquée par écrit aux Collectivités et arrêtée au 1^{er} novembre de chaque année.

Chaque partie à la présente convention peut abonder l'ordre du jour de chaque réunion du comité de suivi sous réserve d'en avertir les autres parties quinze jours avant la session du comité.

L'Entreprise transmet aux Collectivités, préalablement à la réunion du Comité de suivi, les documents détaillés relatifs à l'exécution du service réalisé comportant notamment les éléments à caractère techniques et financiers qui figurent dans le rapport annuel transmis au STIF.

Au regard des informations confidentielles qui seront transmises, un engagement de confidentialité sera signé entre les Collectivités et l'Entreprise.

Le comité se réunit annuellement dans les locaux des Collectivités, ainsi qu'à la demande expresse d'une ou des parties, en tant que de besoin justifié par la partie demanderesse.

Sauf urgence, les parties sont averties trois semaines avant la date de la réunion du comité.

Les réunions donnent systématiquement lieu à l'établissement d'un compte rendu rédigé alternativement par le STIF et les Collectivités et transmis aux parties dans les 15 jours pour validation.

Article 4-2 - Attributions

Le comité de suivi traite :

- De l'exécution du service réalisé par l'Entreprise et notamment du suivi de la qualité de service, de la lutte contre la fraude, des incidents d'insécurité, des plaintes des usagers... ;
- De l'évolution de l'offre de service dans les conditions de l'article Article 5 - ci-dessous ;
 - Des projets relatifs à la vie du réseau ;
- Et de tout autre sujet à la demande d'une des parties ;
-

Article 5 - Modifications du service de référence et programmation de l'offre

Conformément à l'article 1er de l'ordonnance du n° 59-151 du 7 janvier 1959, le STIF est chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Ile de France, et à ce titre, il définit l'offre de transport et le niveau de la qualité de service. Il est donc doté du pouvoir de décision.

Néanmoins, chacune des parties à la présente convention peut être à l'initiative d'une modification de l'offre de référence, la prise en charge financière sera à chaque fois négociée entre les parties sur la base du compte d'exploitation prévisionnel.

En cas de désaccord persistant sur les modalités de cette prise en charge, l'une ou l'autre partie pourra solliciter l'arbitrage des instances décisionnelles du STIF.

Il existe deux types de modifications : les modifications temporaires et les modifications pérennes.

Article 5-1 - Modifications temporaires

Elles recouvrent le cas de travaux (inférieurs à un an) et perturbant de façon significative l'exploitation normale du service : déviation, ou exploitation en mode dégradé.

Les événements exceptionnels peuvent nécessiter des renforts d'offre ponctuels, afin de pouvoir assurer l'amplitude et la fréquence souhaitées à l'occasion d'une manifestation particulière pour une ou plusieurs lignes.

Par dérogation à la procédure approuvée par le conseil du STIF du 13 décembre 2006, ce type de modification ne requiert pas l'accord préalable du STIF, mais requiert l'accord préalable écrit des Collectivités dans le cadre de leurs missions telles que définies à l'Article 7.1.5.

L'Entreprise peut apporter des modifications temporaires à la consistance des services, sous réserves de l'accord préalable des collectivités et de l'information des collectivités et de la clientèle au minimum 8 jours avant la modification prévue.

En aucun cas, l'Entreprise ne peut diminuer l'offre de référence sans en avertir préalablement les Collectivités, dans un délai minimum de huit jours.

Les Collectivités peuvent demander à l'Entreprise d'apporter des modifications temporaires à la consistance des services.

Les Collectivités informeront l'Entreprise, dans les meilleurs délais des perturbations sur la voirie et des manifestations éventuelles concernant leur territoire respectif, ceci afin qu'elle prenne les mesures d'exploitation nécessaires et de lui permettre d'en informer efficacement la clientèle.

Dans le cas de travaux prévisibles sur leur voirie respective, les Collectivités demanderont à leurs services techniques de transmettre à l'Entreprise les arrêtés de circulation correspondants au moins 3 jours ouvrés avant le démarrage.

Sur leur territoire respectif, et en cas de travaux importants se déroulant sur plusieurs semaines et impliquant une déviation conduisant à supprimer la desserte d'arrêt, les Collectivités informeront l'Entreprise au moins 4 semaines avant le démarrage.

L'itinéraire de déviation devra être validé par les Collectivités au moins 2 semaines avant le démarrage prévu des travaux.

Article 5-2 - Modifications temporaires sans incidence financière

En instantané, le cumul de ces modifications temporaires ne peut pas conduire à une réduction ou augmentation de plus de 2% de l'offre annuelle de référence du réseau définie entre le STIF et le transporteur avec le contrat de type II. Chaque année, un avenant précisera l'offre annuelle de référence et précisera les comptes.

Article 5-3 - Modifications temporaires avec incidence financière

Tout demandeur (partie ou non de la présente convention) assure la charge financière du renfort de l'offre de référence (amplitude, fréquence) qu'elle sollicite.

Cette prise en charge financière pourra être négociée entre les parties sur la base du compte d'exploitation prévisionnel du réseau. Toute incidence financière donnera lieu à un avenant tripartite validé par les parties.

Article 5-4 - Modifications pérennes

- a) Modifications pérennes sans majoration de la participation du STIF ou des Collectivités

Par dérogation à la procédure approuvée par le conseil du STIF le 13 décembre 2006, des ajustements peuvent être effectués par l'Entreprise, sans décision préalable du STIF, mais avec accord préalable écrit des Collectivités dans le cadre de leurs missions telles que définies à l'Article 7.1.5.

De même, des ajustements peuvent être demandés par les collectivités et avec information écrite à l'Entreprise.

Il s'agit essentiellement de la desserte de nouveaux arrêts, sous réserve de l'accord préalable des gestionnaires de voirie, d'une modification de l'amplitude, d'une modification mineure de fréquences, d'une modification mineure d'itinéraires, par exemple suite à des changements de sens de circulation...L'Entreprise a également la possibilité d'affecter des services d'une sous-ligne à une autre. Ces ajustements ne doivent pas dégrader le volume d'offre globalement contractualisé.

La variation de l'offre de référence induite par ces ajustements ne peut conduire à une réduction de l'offre annuelle de référence de plus de 2%.

Chaque 31 décembre, le volume des kilomètres commerciaux contractuels (KCC) ne peut être dégradé par rapport au 31 décembre de l'année précédente

L'Entreprise propose à l'accord du STIF, avant le 15 janvier de chaque année, les réajustements qui ont été effectués, pour chaque ligne modifiée, afin de remettre à jour le service de référence.

L'Entreprise fournira au STIF et à la collectivité au 15 janvier l'Annexe A.1 qui détaille de manière exhaustive l'ensemble des modifications de l'offre de référence qui ont été effectuées dans l'année.

Toutefois, ces ajustements font l'objet dans tous les cas d'un accord du STIF préalable à leur mise en œuvre, dès qu'elles ont une répercussion sur une ligne exploitée par un autre opérateur, ou par l'Entreprise mais dans le cadre d'un autre contrat avec le STIF.

Dans le cas de difficultés particulières survenues après la mise en place d'une adaptation, ou lors de l'examen annuel par le STIF de l'ensemble des modifications, le STIF peut demander à l'Entreprise la remise en place du service tel qu'il était exploité.

b) Modifications pérennes avec incidence financière

Conformément à la procédure d'instruction adoptée par la délibération du STIF du 13 décembre 2006, les Collectivités sont consultées préalablement lors de l'instruction par le STIF des dossiers techniques de l'Entreprise.

Les propositions de modifications pérennes avec incidence financière sont présentées en comité de suivi, conformément aux dispositions prévues à l'article 4 ci-dessus. Il peut s'agir d'une augmentation ou le cas échéant d'une réduction de l'offre de référence.

Elles concernent notamment des renforts liés à la desserte de nouveaux quartiers, zones d'activité, établissements scolaires, ainsi que tout pôle générateur de trafic. Elles recouvrent des renforts d'amplitude, de fréquences en heures de pointe et en heures creuses. Elles peuvent s'inscrire dans le cadre d'une restructuration des services permettant de mieux prendre en compte les attentes des usagers. S'agissant de nouveaux itinéraires, elles peuvent constituer un meilleur maillage des liaisons existantes du réseau.

Toute demande de modification substantielle fait l'objet de la part de l'Entreprise d'une étude globale préalable, intégrant les conditions de mise en œuvre des mesures envisagées et leurs conséquences économiques. Les conclusions de cette étude sont présentées au STIF et aux Collectivités (si ces modifications touchent leur territoire) dans le cadre d'une réunion spécifique ou à l'occasion de la réunion du Comité de suivi.

La prise en charge par le STIF de ces modifications dans le cadre d'un cofinancement tient compte de différents critères liés à sa politique régionale garante de l'équité territoriale.

Il est rappelé à cette occasion que le territoire de la CAPS va nécessairement connaître une demande massive de transports en commun, due à l'émergence d'un Campus Cluster de dimension mondiale, à l'horizon 2015-2020. L'offre de transport devra permettre à cet horizon de répondre aux besoins de 30 000 à 40 000 personnes supplémentaires sur le territoire.

A cet égard, et sans caractère d'exhaustivité, on peut en citer plusieurs afin d'illustrer la façon dont les propositions sont examinées par le STIF afin de déterminer son niveau d'engagement financier :

- l'intégration de la proposition de modification dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique régionale décidée par son conseil. On peut citer à cet égard, les renforts relatifs aux désenclavements des quartiers en politique de la ville ;
- le taux de charge de la ligne concernée, requérant un renfort de moyens et/ou de fréquences de façon à assurer l'exploitation dans des conditions adéquates de régularité et de sécurité ;
- le niveau de renforts déjà mis en œuvre sur le secteur ;
- le niveau de service et de fréquentation préexistants ;
- l'efficacité de l'Entreprise en particulier du niveau de la qualité de service assuré ;

- l'efficacité du réseau mesurée par différents indicateurs relatifs à l'évolution de la vitesse commerciale, de la fréquentation, du taux de réalisation du service,
- l'estimation du niveau de trafic induit par la modification.

Qu'il finance ou non les moyens complémentaires d'exploitation nécessaires pour une modification de l'offre, le STIF, en application du contrat d'exploitation de type 2, finance (via les reconstitutions de trafic) l'usage supplémentaire induit. Dans le cadre de la négociation entre les parties, les Collectivités financeront au maximum la différence entre les dépenses et les recettes, estimées par le STIF sur la base du coût d'exploitation du compte d'exploitation prévisionnel, validé par les parties.

Les critères d'appréciation des Collectivités sans caractère d'exhaustivité pour un cofinancement des modifications du service de référence s'énoncent comme suit :

Pour la CAPS et la CAEE :

- Répondre à la demande des habitants en fonction des besoins identifiés

Article 6 - Mise à disposition de biens par les collectivités

Article 6-1 - Biens mis à disposition par les Collectivités

Pour la CAPS :

L'Entreprise utilise l'ensemble des biens, meubles et immeubles et équipements d'exploitation mis à disposition par les Collectivités (les biens sont cités ci-dessous).

A la date d'effet de la présente convention, la CAPS affecte gratuitement des moyens à l'exploitation du service:

- Pour la mise en œuvre de l'offre de transport sur la ligne 39 04, la CAPS loue à la commune de Gif-sur-Yvette pour un montant forfaitaire, par convention deux bus. Ces bus entreront dans le cadre du contrat d'exploitation de type 2 au travers du plan d'investissement prévisionnel.

Lors du renouvellement de ces véhicules, une subvention sera versée par le STIF suivant les modalités définies au contrat de type 2. La CAPS versera également une subvention dont le montant ne pourra être inférieur au loyer versé à la ville de Gif-sur-Yvette à la date de renouvellement des véhicules.

- les poteaux d'arrêt de bus des lignes objet de la convention.

Pour la CAEE :

A la date de la présente convention, la CAEE affecte gratuitement à l'exploitation du service :

- les poteaux d'arrêt de bus de la ligne 006-019.

Un inventaire des biens d'exploitation désignés est établi contradictoirement. Il est annexé à la présente convention (Annexe B.6). En complément de l'inventaire, il sera

dressé dès l'entrée en vigueur de la présente convention un procès-verbal contradictoire de l'état des biens mis à disposition respectivement par les Collectivités.

Le PV sera établi sur la base d'une photothèque produite par le transporteur et transmise à chacune des collectivités pour leurs biens respectifs, précisant l'état des poteaux à ce jour. En cas d'ajout d'arrêts de bus, la photothèque sera transmise pour avis contradictoire aux Collectivités. Cet ajout ne fera pas l'objet d'un avenant mais d'une annexe supplémentaire signée par les parties (Annexe B.6 bis).

Cet inventaire est mis à jour par les Collectivités au fur et à mesure de la mise à disposition de biens nouveaux et actualisé au 1er janvier de chaque exercice.

L'Entreprise est consultée par les Collectivités, pour avis, sur le programme des travaux à exécuter concernant leurs biens respectifs. Elle doit prendre toute disposition pour permettre la bonne exécution des études et des travaux ou de toute autre intervention nécessaire.

Les travaux ainsi entrepris le sont aux frais et risques des Collectivités et sous leur entière responsabilité. Ils sont exécutés dans les règles de l'art et dans le respect de toutes les réglementations en vigueur, de telle sorte que l'Entreprise ne puisse voir sa responsabilité mise en cause à leur égard.

L'Entreprise utilise les biens et équipements d'exploitation décrits à l'alinéa 1 dans l'état où ils se trouvent et qu'ils déclarent bien connaître, sans aucun recours contre les Collectivités pour quelque motif que ce soit.

L'Entreprise reconnaît ne pas pouvoir exiger de travaux ou de réparations autres que ceux expressément mis à la charge des Collectivités par la présente convention.

Article 6-2 - Entretien des biens meubles et immeubles mis à disposition par les Collectivités

Pour les points d'arrêt :

Les entreprises assurent l'entretien des points d'arrêt, sur leurs périmètres respectifs, leur remplacement demeurant à la charge de la CAPS et de la CAEE pour la ligne 006 006 019.

Pour les autres biens :

A la date de signature de la convention, il n'y a pas d'autre bien mis à disposition par la Collectivité. Si, au cours de la vie de la convention, d'autres biens étaient mis à disposition de l'Entreprise les dispositions suivantes s'appliqueraient.

L'Entreprise s'engage à assurer, eu égard à leur âge, leur état à la date d'effet de la présente convention et à leur destination, le bon entretien, incombant généralement à un locataire, des biens meubles, immeubles mis respectivement à sa disposition par les Collectivités, propriétaires.

L'Entreprise tient un journal de bord, par type d'équipement, des opérations d'entretien et de réparations réalisées. Ce document régulièrement mis à jour par les transporteurs est tenu à la disposition des Collectivités.

Les travaux d'entretien et de réparations courantes comprennent :

- d'une part, toutes les opérations permettant d'assurer le maintien en état de fonctionnement des biens mobiliers et immobiliers jusqu'au moment où leur vétusté et leur défaillance rend nécessaire des travaux de renouvellement, étant précisé que les grosses réparations au sens de l'article 606 du code civil incombent à la CAPS pour les biens dont elle est propriétaire ;
- d'autre part les opérations de nettoyage des immeubles permettant de garantir l'hygiène et la propriété des installations et des abords de ces dernières.
- Un cahier des charges technique pour l'entretien des biens pourra être mis à disposition par la Collectivité et figurera à l'Annexe B.6.

L'Entreprise assure en plus de ses obligations de maintenance :

- un maintien des matériels en conditions « standard » d'usage, de destination ou d'exploitation ;
- une gestion des stocks des pièces et composants qu'il pourrait constituer.

Article 6-3 - Retour des biens

Lorsque la convention expire par survenance du terme prévu, les biens propriété des Collectivités et affectés à l'exploitation sont restitués à ces dernières en bon état d'entretien et de fonctionnement compte tenu de leur âge, de leur destination et de leur usage.

La remise des biens fera l'objet d'un état des lieux contradictoire entre les Collectivités et les transporteurs. Un procès verbal contradictoire sera établi à cette occasion.

En cas de résiliation anticipée de la présente convention dans les conditions prévues à l'article 11 ci-dessous, le retour des biens s'effectue dans les mêmes conditions que prévues précédemment.

La mise à disposition des biens nécessaires à l'exploitation du service se fera à titre gracieux et pendant un délai expirant au terme initialement prévu de la convention.

Article 7 - Association de la collectivité au fonctionnement du réseau

Article 7-1 - Suivi du réseau

Pour garantir un suivi efficace du réseau, l'Entreprise transmet, chaque année entre le 1^{er} avril et le 1^{er} juin, aux collectivités signataires tous les documents remis au STIF pour son rapport annuel qui comprennent :

- L'offre de transport
 - o Offre existante et l'évolution (en global et par ligne, km/an avec et sans haut le pied, offre en heure de pointe et heure creuse,...)
 - o Offre non réalisée et pénalités année n-1
 - o Les propositions d'évolution d'offre durant l'année et sur 5 ans
- La demande
 - o La fréquentation existante et l'évolution depuis 10 ans (en global et par ligne, un jour ouvrable de base, le samedi et le dimanche en période scolaire et de vacances) sur la base des comptages STIF réalisés et sur la base des données de validation.
 - o La fréquentation estimée durant l'année et sur 5 ans.
- La qualité de service
 - o Le suivi des dysfonctionnements et réclamations d'usagers
 - o Les actions mis en œuvre
 - o Les propositions d'actions

- Le parc de véhicules
 - o Parc existant (en global et par ligne nombre, type,...)
 - o Evolution du parc durant l'année et sur 5 ans.

Pour garantir un suivi efficace du réseau, l'Entreprise transmet chaque année, aux Collectivités, les documents remis au STIF dans le cadre de son rapport annuel.

De manière générale, l'Entreprise s'engage à fournir toutes informations et à apporter à la collectivité les moyens nécessaires à sa prise de décision, lorsque celle-ci est requise.

a) Suivi de la qualité de service et de l'information voyageurs

Les Collectivités peuvent contrôler sur place et sur pièces à tout moment la réalisation par l'Entreprise des missions qui lui sont confiées en vertu de la présente Convention.

Ainsi, elles peuvent, à leurs frais, faire effectuer par des agents ou experts dûment mandatés des contrôles, qu'elles jugent utiles en vue de s'assurer de la bonne exécution des services.

A ce titre, l'Entreprise fournira des cartes de circulation ou des titres de transport gratuits et anonymes aux personnels du Service Déplacements de la CAPS permettant l'exécution de cette mission.

Par ailleurs, les personnels du Service Déplacement (ou leur représentants dûment accrédités par la CAPS) auront accès à l'ensemble des locaux et ouvrages affectés à l'exécution de la présente convention, afin de :

- contrôler le bon entretien des biens nécessaires à l'exploitation ;
- vérifier les conditions d'exploitation pour assurer que celles-ci sont conformes aux règlements en vigueur, et notamment ceux relatifs à l'hygiène, à la sécurité et aux règles de police ;
- procéder ou faire procéder à toute vérification technique sur les bus qui leur semblera utile.

En règle générale, La Collectivité s'engage à informer préalablement l'Entreprise de toute visite qu'elle souhaite effectuer dans ses locaux. Seule la constatation de manquements répétés aux points énoncés ci-dessus pourra justifier une visite sans information préalable. L'entreprise s'engage à faciliter l'accès aux locaux et véhicules aux personnels pré-cités.

Les Collectivités alerteront le STIF en cas de manquements répétés ou de dégradation de la qualité de service. Réciproquement, le STIF avertira les Collectivités des résultats d'enquêtes ou de contrôles qu'il effectuera ou fera effectuer sur le réseau, objet de la présente convention.

Ce suivi est réalisé selon le système de qualité de service du STIF dans le cadre du contrat d'exploitation de type 2.

b) Suivi de l'usage

L'Entreprise transmet aux collectivités les éléments relatifs à l'usage du réseau :

- Etat des lieux annuel et évolution de l'usage global du réseau (à partir du début du CT2)
- Usage par ligne

Elle doit alerter par un rapport circonstancié le comité de suivi sur les graves problèmes de charges rencontrés.

c) Suivi de l'offre

L'Entreprise transmet un rapport annuel entre le 1^{er} avril et le 1^{er} juin aux collectivités en fonction de leur territoire respectif les éléments relatifs à l'offre du réseau :

- Etat des lieux annuel et évolution de l'offre (en global et par ligne, km/an avec et sans hlp, offre en hp et hc,...)
- Offre non réalisée et pénalités

L'Entreprise alerte la collectivité sur les points noirs de circulation et leurs conséquences ainsi que sur les besoins d'évolution de l'offre.

d) Suivi des investissements de l'entreprise

L'Entreprise transmet aux Collectivités, en fonction de leur territoire respectif, les éléments relatifs aux investissements qu'elle communique au STIF, dans le cadre du contrat d'exploitation, notamment :

- Etat du parc de véhicules ;
- Programme d'investissement ;
- Etat des lieux et inventaire.
- Le bilan annuel de l'accessibilité

Lors des renouvellements de véhicules, les Collectivités seront consultées au préalable en Comité de suivi sur le choix du matériel. Il sera tenu compte de leurs remarques dans la mesure où cela ne modifie pas le budget prévu pour ces investissements et dans la mesure où le budget le permet.

Pour toutes les demandes complémentaires ayant un impact financier, un avenant à la présente convention devra nécessairement être conclu entre les parties.

e) Rôle dans l'instruction des modifications d'offres.

Le STIF confie expressément aux Collectivités le soin d'instruire et de décider des modifications temporaires (Article 5.1) et des modifications pérennes sans majoration financière (Article 5.2.1) en fonction de leur territoire respectif.

Article 7-2 - Relations avec les voyageurs

a) Traitement des réclamations

L'Entreprise traite les appels et plaintes par téléphone, courrier, courriel, et tient un registre des réclamations. Elle s'engage à répondre aux plaintes et réclamations dans un délai de deux semaines et dans un délai de 3 jours ouvrés pour les réclamations par courriel.

Elle transmet aux Collectivités, en fonction de leur territoire respectif, une synthèse récapitulative annuelle, ainsi qu'une synthèse trimestrielle plus élaborée et claire. Cette synthèse trimestrielle des réclamations par lignes et par thèmes puis par degré de pertinence (fondée/infondée, amenant un traitement, une réflexion ou juste lettre d'AR ou d'excuse...) met en évidence les dysfonctionnements et propose des pistes d'actions. les Collectivités avisent l'entreprise des réclamations dont elles sont destinataires et mentionnent les réponses qu'elles ont apportées aux usagers.

b) Comité local des transports.

Un comité local des transports est constitué, prenant la suite de comité instauré par la Région. Il vise à développer les échanges d'informations et la communication entre les Collectivités, l'Entreprise, et les usagers.

Il s'agit de présenter les informations sur la vie du réseau aux acteurs représentatifs de la vie locale, selon la volonté de concertation du STIF et des Collectivités, dans le cadre de la démocratie participative des collectivités.

Ce comité est réuni chaque année.

Il peut comprendre un ou plusieurs représentants du STIF, des associations d'usagers des transports, des collectivités non parties à la présente convention, des conseils de quartiers, des conseils des jeunes, des seniors, parents d'élèves...

La composition du Comité local des transports est arrêtée conjointement par le STIF et les Collectivités. L'ordre du jour des thèmes présentés est défini entre le STIF et les Collectivités.

La liste des invités est dressée par la CAPS et présentée préalablement aux autres parties. L'ordre du jour des thèmes présentés est défini par la CAPS.

c) Plan de transport adapté et information en cas de perturbation

Dans le cadre de la loi n°2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, le STIF doit définir avec l'Entreprise les dessertes prioritaires en cas de perturbation (Plan de Transport Adapté).

La loi prévoit aussi que l'Entreprise de transport doit fournir une information fiable aux usagers au plus tard 24 heures avant le début de la perturbation (Plan d'Information des usagers).

Les modalités d'application des plans de transport adapté et d'information des usagers sont définies à l'article 29 du contrat d'exploitation type 2, à savoir : « l'Entreprise s'engage à assurer 50% de l'offre de référence d'un jour normal sur l'ensemble de ces lignes. Selon le niveau de conflictualité, l'Entreprise met en place un plan de transport adapté, dont le niveau de service est de 50% de l'offre de référence pour l'ensemble de ces lignes.

Le plan de transport adapté détermine l'amplitude et la fréquence des dessertes (...) En cas de grève entraînant des perturbations de plus d'une journée, l'Entreprise s'engage à proposer aux voyageurs des moyens de substitution, dans la mesure de la disponibilité de ces derniers ».

L'Entreprise veille à transmettre dans les mêmes délais au STIF et aux Collectivités le plan de transport adapté et les documents prévus au plan d'information des usagers.

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

Article 7-3 - Maîtrise d'ouvrage

a) Fluidité du réseau

Les Collectivités s'engagent à améliorer les conditions de circulation des bus sur les voies dont elles sont gestionnaires.

b) Programmation d'aménagements de voiries

Les Collectivités s'engagent à améliorer, dans la limite de leurs compétences respectives, la vitesse commerciale des autobus et d'assurer la sécurité des usagers de la voirie.

Elle propose tous travaux d'aménagements routiers permettant d'améliorer la fluidité de la circulation des autobus sur le réseau. A titre d'exemple, les problématiques suivantes pourront être étudiées :

- l'impact du stationnement alterné,
- les voies bus,
- les priorités aux feux
- ...

A ce titre l'Entreprise, considérée comme partenaire des Collectivités, pourra également formuler des propositions d'aménagements visant à l'amélioration de la fluidité de la circulation des bus, tout en prenant en compte la sécurité des autres usagers de la voirie.

c) Aménagements d'arrêts.

Les Collectivités ou l'entreprise pourront étudier l'installation de points d'arrêts supplémentaires sur proposition des collectivités » ou de l'Entreprise :

Les aménagements et installations (abris, poteaux,...) seront fonction de la fréquentation de la ligne et du point d'arrêt.

Les collectivités ne sont pas compétentes sur la question des abris-bus. Néanmoins, elles feront leurs meilleurs efforts pour intervenir auprès des collectivités compétentes pour obtenir que :

- Les abris-voyageurs disposent d'un support d'information et d'une alimentation électrique, notamment aux fins d'en assurer l'éclairage ;
- les abris-voyageurs puissent supporter des éléments d'information dynamique ou statique »

L'Entreprise s'engage à mettre à jour l'information destinée aux voyageurs.

En cas de dégradation des poteaux ou de l'information, pour quelque motif que ce soit, ne nécessitant pas le remplacement du poteau d'arrêt, l'Entreprise procède à une remise en état dans un délai maximum d'une semaine après constatation de la dégradation par le personnel de l'Entreprise ou de la Collectivité.

d) Etudes / Rôle d'expertise locale

Compte tenu de leur connaissance du fonctionnement et des besoins en matière de déplacements sur leur territoire, les Collectivités prennent en charge la réalisation d'études d'adaptation de l'offre en matière de transports bus à l'échelon local.

Ces études permettent d'alimenter les réflexions du STIF sur la vie du réseau et sur la définition de ses relations avec son exploitant et de servir de support aux discussions entre le STIF et les Collectivités sur les évolutions d'offres ou créations d'offres nouvelles.

Le STIF s'engage parallèlement à transmettre aux Collectivités toute information sur le réseau permettant aux Collectivités d'exercer leur mission d'expertise locale, et notamment, les rapports de comptages ainsi que les bases de données relatives à l'offre globale sur leur territoire.

La CAPS a élaboré un document cadre (Plan de développement des transports) qui préconise les diverses améliorations possibles du réseau de transport. Le document a été présenté et validé au Conseil de la CAPS de décembre 2009.

La Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay souhaite faire du nouveau pôle scientifique un modèle de développement social, écologique et économique. Les déplacements sont au cœur de ce modèle, avec pour ambition d'éviter le recours systématique à la voiture et d'offrir une réponse adaptée à des besoins très divers.

Cet engagement passe par une amélioration de la desserte en transport en commun du territoire. La CAPS vise en ce domaine trois objectifs essentiels :

- Renforcer les facilités de déplacement pour les habitants, au sein des villes elles-mêmes
- Assurer les déplacements professionnels des habitants des vallées vers le plateau
- Assurer le déplacement des personnes extérieures au territoire vers les entreprises et centres de recherche locaux : salariés de la région parisienne, chercheurs et ingénieurs de province et de l'étranger.

Le plan de développement des transports de la CAPS doit permettre de renforcer l'efficacité et la lisibilité du réseau. Pour ce faire, quelques grands principes sont retenus :

- Hiérarchiser les lignes de bus du territoire et différencier leurs traitements, en fonction de leur caractère de lignes structurantes ou de lignes de desserte locale,
- Diversifier les modes de déplacement sur le territoire pour s'adapter aux différents besoins exprimés,
- Donner une identité à l'ensemble des modes de déplacements et faciliter le recours à cette nouvelle offre, pour l'ensemble des usagers,
- Adapter les voiries pour rendre le réseau de transports plus fiable.

e) Autres coordinations.

L'Entreprise peut être amenée à participer aux Conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPD), aux Contrats urbains de cohésion sociale (CUCS), ainsi qu'aux actions de prévention de l'insécurité...

L'Entreprise vise à assurer une bonne coordination avec les services des polices municipales, nationale, ferroviaire, et d'autres entreprises de transport public.

Article 7-4 - Accessibilité et points d'arrêt

a. Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA): études de mise en œuvre, travaux

Les lignes retenues au titre du SDA et devant faire l'objet d'une mise en accessibilité au plus tard au 10 février 2015 figurent en Annexe B.4.

Cette annexe mentionne, pour chacune de ces lignes, l'objectif de l'année de déclaration de mise en accessibilité.

L'échéancier proposé constitue un objectif fort pour la Collectivité, celle-ci ayant fait de la mise en accessibilité une priorité de ses actions.

Par ailleurs, la déclaration de mise en accessibilité reste conditionnée :

- Pour les lignes urbaines : la ligne peut être déclarée accessible si au moins 70 % des arrêts desservis ont une accessibilité confirmée par les services de la voirie des collectivités locales compétentes ou par les d'associations représentatives d'UFR ou par les ~~de~~ commissions locales d'accessibilité.
- Pour les lignes interurbaines : la ligne peut être déclarée accessible dès lors que les points d'arrêts rendus accessibles concentrent au minimum 50 % du trafic en entrée et descente

Dans les deux cas, la présence sur ces lignes d'un parc de véhicules accessibles à 100 % constitue une condition nécessaire.

Il incombe à l'Entreprise d'enclencher la démarche de la déclaration de mise en accessibilité dès lors que toutes les conditions sont réunies (pourcentage suffisant de nombre de points d'arrêts rendus accessibles par la Collectivité et parc de véhicules circulant sur cette ligne totalement accessibles).

La totalité des lignes retenues au SDA pour le réseau de Saclay ainsi que leur date prévisionnelle de déclaration d'accessibilité n'ont pas pu être arrêtées à la date de l'adoption de la convention partenariale. Les parties conviennent par conséquent que celles-ci seront ajoutées par avenant dans un délai de 4 mois à compter de la prise d'effet de la présente convention.

b. Remplissage et mise à jour de la base des points d'arrêt

b/ Le service INFOMOBI se doit de fournir des indications parfaitement fiables aux personnes handicapées souhaitant effectuer un déplacement sur le réseau de bus en Ile de France. Pour cela, les informations relatives à l'accessibilité des points d'arrêts doivent être des plus rigoureuses et régulièrement mises à jour. Seule l'implication conjointe des collectivités et des entreprises sera à même de garantir la fiabilité des informations fournies. Cet article en précise les modalités.

La Collectivité s'engage à renseigner régulièrement l'état de l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts des lignes de bus situés sur son territoire.

Dans le cas où la Collectivité constitue un groupement de communes, elle s'engage alors à faire son affaire avec ses communes membres de la mise à jour de la base des points d'arrêt.

En début de convention, le STIF fournit à la Collectivité un recensement de l'ensemble des points d'arrêts situés sur son territoire de toutes les lignes inscrites au plan de Transport d'Ile de France, qu'elles soient ou non visées par le contrat d'exploitation de type 2.

Présenté sous la forme d'un tableur normalisé, ce document constitue la « base accessibilité des points d'arrêt » qui sera communiquée aux collectivités dans les deux mois à compter de la prise d'effet de la présente convention.

Pour chacun des points d'arrêts identifiés présents sur les communes concernées, le tableur mentionnera :

- les identifiants STIF et transporteurs garantissant notamment leur traçabilité ;
- les coordonnées géographiques permettant une exploitation par un SIG ;
- l'adresse dès lors qu'elle est connue ;
- le nom de la commune et les lignes qui le desservent.

Dans un premier temps, le STIF fournira sur demande, un jeu de cartographies couvrant le territoire de la Collectivité sur lequel figureront les points d'arrêts sur des fonds permettant leur repérage, orthophotos, réseau routier avec noms de voies ou autres.

A moyen terme et pour faciliter l'ensemble de ce travail, le STIF engage la réalisation d'un accès extranet, accessible aux collectivités, donnant accès notamment à l'ensemble des cartographies des points d'arrêts et aux renseignements associés sur l'accessibilité.

De façon plus précise, il incombe à la Collectivité de:

- Compléter l'identification des points d'arrêts en renseignant les noms de voies, le côté pair ou impair de la voie, optionnellement l'adresse complète ;
- Renseigner l'état d'accessibilité « Usagers en Fauteuil Roulant » (UFR) des points d'arrêt ainsi que la présence d'abris voyageurs dotés ou non d'un cadre d'information ; proposer éventuellement des modifications de localisation (coordonnées XY) des points en cas d'erreur.

Les réunions du comité de suivi seront l'occasion de faire un point d'étape de l'accessibilité des points d'arrêts, de partager l'information, d'effectuer les mises à jour et les corrections nécessaires.

Ainsi, au cours de la réunion annuelle du comité de suivi :

- La Collectivité présente un bilan de l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts situés sur son territoire en s'appuyant notamment sur la « base accessibilité des points d'arrêts » ;
- L'Entreprise fournit les données relatives aux modifications intervenues pendant l'année écoulée sur le réseau et impactant les points d'arrêts ;
- Le STIF fait état des incohérences et différences entre les informations communiquées par la Collectivité et les informations renseignées par l'Entreprise via la base communautaire de l'offre théorique de transport.

Afin de permettre au STIF une comparaison avec les informations renseignées par l'Entreprise via la base communautaire, la Collectivité devra envoyer au STIF la base accessibilité des points d'arrêts, mise à jour, un mois avant la date de la réunion du comité de suivi.

Elle devra être envoyée par mail et sous forme de tableur conforme au format normalisé initial.

Une double mise à jour des données échangées lors de la réunion annuelle du comité de suivi est ensuite effectuée dans un délai de deux mois. La première porte sur la base communautaire et est réalisée par l'entreprise ; la seconde porte sur la base accessibilité des points d'arrêts et est réalisée par la collectivité, elle est envoyée par la collectivité et par mail au STIF dans un délai de deux mois.

Article 8 - Communication

Le terme communication doit être pris dans son sens le plus large et recouvrira tous les types d'actions (relations presse, actions commerciales, marketing et événementielles, achats d'espaces, dépliants, guides, plaquettes, mailings, site Internet, projets et chantiers, mise en services et inauguration, signalétique et habillage...), pour tous les publics (voyageurs, institutionnels...).

Article 8-1 - Principes généraux – Politique Commune de Communication

La présente convention doit contribuer à promouvoir l'image des transports routiers de personnes. La mise en œuvre par les parties d'une Politique Commune de Communication (PCC) concourt à cet objectif.

La PCC combine des principes définis à l'échelle régionale par le STIF et déclinés à l'échelle du réseau conjointement avec les Collectivités.

A l'occasion de la session annuelle du comité de suivi, les Collectivités et l'Entreprise proposent, dans le cadre d'un programme, les actions de communication pour l'année à venir et présentent le bilan des actions réalisées.

Le programme définitif résulte d'un échange entre les parties à la présente convention. Il précise la maîtrise d'ouvrage et les principes de financement de chaque action.

Les parties peuvent également convenir de réunions ad hoc pour des actions de communication exceptionnelles.

Les actions de communication, l'habillage des véhicules affectés à l'offre de référence, la charte graphique du mobilier urbain accessoire au transport public de voyageurs valorisent tant l'image du STIF que celles des Collectivités

Article 8-2 - Cas particulier de la découpe des véhicules

Concernant l'habillage extérieur des véhicules, le voyageur doit percevoir la cohérence et l'unité du système de transport en Ile-de-France.

A ce titre, le rôle du STIF, en tant qu'autorité organisatrice, doit être clairement affiché. Par ailleurs, la contractualisation à l'échelle d'un bassin requiert l'identification d'un territoire particulier.

Le STIF demande à ce que l'ensemble des véhicules soit habillé selon les « Principes d'habillage du matériel roulant » approuvés lors du conseil du 8 avril 2009. Cet habillage permet la coexistence avec les marques de la collectivité et de l'entreprise.

A terme, l'ensemble du matériel utilisé par l'entreprise pour l'exécution du service de référence devra se conformer aux principes définis par la charte du STIF. Le matériel devra être habillé localement selon les principes définis par le STIF et les Collectivités qui figurent en Annexe B7.

Pour la CAPS : les véhicules seront habillés aux nouvelles couleurs STIF / MOBICAPS.

Pour la CAEE : les véhicules de la ligne 06-19 seront habillés suivant la découpe validée par la CAEE.

Les nouveaux habillages seront mis en place à partir de 2010 pour les véhicules nouvellement acquis à compter de 2010 et en fonction du plan renouvellement annuel.

Les parties proposent de se réunir en 2011 afin de contrôler la mise en œuvre de l'habillage inscrit en annexe B7 Il est entendu entre les parties, que les véhicules de réserve porteront uniquement la livrée STIF, ceci afin de ne pas augmenter inutilement le nombre de véhicules de réserve.

L'entreprise et/ou les Collectivités informeront préalablement le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur son réseau (logo, habillage réseau).

Article 8-3 - Supports et documents de communication voyageurs

Les dispositions suivantes sont retenues pour l'édition de tous documents de communication sur le réseau :

- L'Entreprise et les Collectivités s'engagent à indiquer sur tout support de communication et d'information voyageurs leur lien avec le STIF par la présence du logo du STIF.
- Les logos des Collectivités, sur leurs territoire respectif, figurent sur tous supports papier (fiches horaires, plan), de même taille (en surface) et aussi visible que celui de l'Entreprise et celui du STIF.
- Les Collectivités et l'entreprise créeront des liens réciproques sur leur site internet.
- L'information des voyageurs est installée dans le cadre info de l'abri voyageur, lorsque l'arrêt en est équipé. Si ce cadre info abri voyageurs est mis en commun avec une autre entreprise, une entreprise est désignée comme gestionnaire principale de l'information, chaque entreprise restant responsable de la mise à jour de l'information des lignes qu'elle exploite.
- Une signalétique harmonisée est mise en œuvre par les Collectivités sur les abris voyageurs (bandeau indices de ligne). L'Entreprise fournit les indices de lignes à insérer et en informe le STIF et les Collectivités. L'entreprises Cars d'Orsay se chargera de la prise en charge de l'impression des fiches horaires et des autocollants des têtes de poteaux de tout le réseau, y compris les fiches SAVAC et TIPS. Les données à imprimer auront préalablement été transmis dans un délai raisonnable par la SAVAC aux Cars d'Orsay. L'entreprise Cars d'Orsay s'assurera de la validation de l'ensemble des documents par les entreprises SAVAC et TIPS avant toute impression.

Les Collectivités apportent toutes informations sur la vie du réseau dans les bulletins et autres supports de communication.

Elles s'engagent à mettre en ligne sur le site internet le plan du réseau, les informations du réseau et un lien vers le site de l'Entreprise pour consulter les horaires.

L'Entreprise s'engage à contrôler et assurer le maintien opérationnel du système d'information dynamique dans la limite des disponibilités techniques en vigueur.

L'Entreprise s'engage à mettre à jour sans délai l'information destinée aux voyageurs dans les bus, dans les abris, sur les poteaux d'arrêt et sur les sites internet.

Tous les documents d'information du réseau, ainsi que toute opération de communication à l'initiative de l'Entreprise, doivent être soumis à l'accord préalable du STIF et des Collectivités. En l'absence de réponse dans un délai d'un mois, la validation des dites opérations de communication sera réputée accordée.

L'entreprise et les Collectivités s'engagent à indiquer sur tout support de communication et d'information voyageurs son lien avec le STIF et les collectivités par la présence du logo du STIF et des collectivités.

Article 8-4 - Marques

Les marques ayant fait l'objet d'un dépôt par le STIF auprès de l'INPI sont la propriété du STIF, qu'il s'agisse de marques verbales ou semi-figuratives (logos). Pour toute autorisation d'utilisation des marques actuelles du STIF, l'entreprise doit impérativement prendre contact par courrier avec la Direction de la Communication du STIF.

Les nouvelles marques verbales ou semi-figuratives (logos) ayant pour vocation de constituer la dénomination d'un titre de transport, ou le titre de transport lui-même, ou d'un service de transport décidé par le STIF sont déposées par les services du STIF auprès de l'INPI en son seul nom.

Les nouvelles dénominations de réseaux doivent être déposées par les Collectivités, en co-propriété avec le STIF. Les Collectivités s'engagent à assurer le dépôt auprès de l'INPI, le renouvellement, la surveillance de la marque verbale et/ou semi figurative (logos) ainsi que tous les frais y afférant.

Un règlement de copropriété proposé par le STIF sera signé entre les parties.

Si les Collectivités souhaitent modifier le nom de leur réseau, le nouveau nom est déposé conjointement par les Collectivités et le STIF.

Article 9 - Recours à la procédure d'avenant

Article 9-1 - Cas général

La présente convention et ses Annexes autres que celle listée à l'article 9.2 peuvent être modifiées, notamment pour prendre en compte les modifications du service de référence, mentionnées à l'article 5, par voie d'avenant écrit et signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque partie.

Article 9-2 - Cas particuliers

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la présente convention sont :

- Annexe A.1 : synthèse des modifications
- Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par les Collectivités

Ces modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties.

Dans ces cas, si la modification apportée a une conséquence économique, les Parties conviennent de se rapprocher pour en mesurer les effets, et, éventuellement, en tenir compte par avenant.

Article 10 - Engagements financiers des Parties.

Article 10-1 - Principes généraux

Le Contrat d'exploitation de Type 2 est constitué d'un service de référence arrêté entre le STIF, les Collectivités et l'Entreprise qui est décrit en Annexe B.2 à la présente convention.

Les principes de la rémunération de ce service de référence sont destinés à :

- Couvrir l'ensemble des charges de service public imposées par le STIF ;
- Couvrir l'ensemble des compléments de service financés par la Collectivité conformément à l'article 9 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, modifié par l'article 22-I du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;
- Prévoir, conformément aux dispositions du Règlement européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par Route, un bénéfice raisonnable pour l'Entreprise.

Le coût total du service de référence est fixé à :

(k€ constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	14 531	14 641	14 745	14 815	14 815	14894	14 968

Article 10-2 - Engagements financiers du STIF

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'Entreprise une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	11 275	11 523	11 607	11 675	11 654	11 723	11 805

Pour la première année d'exploitation, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.

En cas de recettes supplémentaires, le STIF s'engage à réinjecter sur le réseau, pour des évolutions d'offre à décider conjointement entre les parties, la moitié de la différence entre les recettes prévisionnelles et les recettes réelles qui lui reviendraient.

Cette disposition ne saurait constituer une limite aux conditions définies à l'article 5-4 b) qui président tout renfort d'offre initié par le STIF.

Article 10-3 - Engagements financiers de la Collectivité

Pour la CAPS :

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 concernant les lignes inscrites à l'annexe 1a et leur service de référence décrit à l'annexe 2a et pour la charte du contrat, la CAPS versera une participation forfaitaire annuelle de :

1 643 000 € HT/an soit 1 733 365 € TTC/an (base 2008).

Soit sur le contrat Cars d'Orsay/TIPS du groupe Transdev 1 000 000 € HT/an (compris la participation au déficit des lignes 495 et 496 reversée par Transdev à la RATP) et sur le contrat SAVAC 643 000 € HT/an.

De plus, lors du renouvellement des véhicules cités à l'article 6.1, la CAPS versera, à compter de la date de renouvellement des véhicules, une subvention (aujourd'hui versée à la commune de Gif-sur-Yvette pour la location de deux véhicules) de 25 118 € HT/an à la SAVAC.

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'Annexe B.5 de la présente convention.

Pour la première année d'exploitation, le montant de la Compensation est calculé selon la règle du prorata temporis.

Pour la CAEE :

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 concernant les lignes inscrites à l'annexe 1b et leur service de référence décrit à l'annexe 2b, la CAEE versera aux Cars d'Orsay une participation forfaitaire de 180 000 € HT au titre de la ligne 06.19.

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'Annexe B.5 de la présente convention.

Pour la première année d'exploitation, le montant de la Compensation est calculé selon la règle du prorata temporis.

Article 10-4 - Titres locaux

La substitution de titres de transport approuvés par le STIF aux titres locaux actuellement distribués sur le périmètre du réseau défini à l'article 3 et en annexe B.1 fera l'objet d'un avenant dans un délai de six mois à compter de la prise d'effet de la présente convention.

Article 11 - Résiliation

Une résiliation anticipée de la présente convention pourra être demandée par la Collectivité, à tout moment et pour quelque motif que ce soit.

Dans l'éventualité où l'une des parties souhaiterait demander cette résiliation, elle aurait à le faire par lettre recommandée avec accusé de réception, six mois avant que ne prenne effectivement effet cette résiliation, aucune autre formalité n'étant requise pour la rendre effective.

La résiliation de la convention peut conduire le STIF à procéder dans le contrat de Type 2 à un ajustement du service de référence.

Article 12 - Autres conventions

Il est expressément convenu entre les parties que la présente convention vaut résiliation d'un commun accord et sans indemnités des conventions existant préalablement entre les Collectivité et l'Entreprise et intègre les dispositions qui devaient figurer dans les Convention en cours entre les Collectivités et l'Entreprise.

La convention entre la CAPS et la CA Versailles Grand Parc est conservée.

La CA Versailles Grand Parc reverse à la CAPS le déficit des lignes 495 496 engendré sur son territoire

Article 13 - Règlement des litiges

En cas de litige né de l'interprétation ou de l'exécution de la présente Convention, les parties pourront mettre en œuvre, sans que ce soit un préalable obligatoire à toute contestation juridictionnelle, une procédure de conciliation selon les modalités suivantes :

- La mise en œuvre de la procédure est décidée par l'une ou l'autre partie par l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé réception.
- Chaque partie désigne un expert dans les 10 jours qui suivent la réception du courrier
- Les experts remettent leurs conclusions aux parties sous 10 jours,

La consultation des experts constitue un avis qui ne s'impose pas aux parties.

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

SIGNATAIRES

Établie en exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Sophie MOUGARD

Pour La Collectivités,

Communauté d'Agglomération du
Plateau de Saclay
Le Président ,

François LAMY

Communauté d'Agglomération
Europ'Essonne
Le Président,

Vincent DELAHAYE

Pour l'Entreprise

SAVAC
Le Président,

Géric BIGOT

Les Cars D'orsay
Le Président,

Pascal BOUVROT

TIPS
Le Président,

Bernard STUMPF

TITRE II - Annexes

A. Annexes communes

Annexe A.1 : Synthèse des modifications

B. Annexes circonstanciées

Annexe B.1 Listes des lignes composant le périmètre du Réseau

Annexe B.2 Service de référence

Annexe B.3 Plan de Transport Adapté

Annexe B.4 Schéma Directeur d'Accessibilité

Annexe B.5 formule d'indexation de la participation de (s) la Collectivité(s)

Annexe B.6 Biens mis à disposition par la(es) Collectivité(s)

Annexe B.7 Livraison des véhicules

Annexe B.8 Objectifs de qualité de service



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