

Date de parution : 29 juillet 2011

RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS DU STIF



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

**N°83- JUIN-JUILLET 2011
ET CONSEIL DU 6 JUILLET 2011**

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 du conseil</u>	
<u>Contrats, conventions financières</u>	
TOME 1	
Délibération du conseil n° 2011-604 du 6 juillet 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Convention partenariale – Réseau Conflans-Sainte-Honorine – Achères.....	23
Délibération du conseil n° 2011-605 du 6 juillet 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°1 au contrat d’exploitation de type 2 – Réseau Bus en Seine.....	50
Délibération du conseil n° 2011-606 du 6 juillet 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°1 au contrat d’exploitation de type 2 – Réseau Arlequin – Plateau briard.....	54
Délibération du conseil n° 2011-607 du 6 juillet 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Contrat d’exploitation de type 2/convention partenariale – Réseau Aubergenville.....	58
Délibération du conseil n° 2011-608 du 6 juillet 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°2 au contrat d’exploitation de type 2 – Réseau Deux rives de Seine.....	225
Délibération du conseil n° 2011-609 du 6 juillet 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°3 au contrat d’exploitation de type 2 – Avenant n°1 à la convention partenariale – Réseau Goëlys.....	229
Délibération du conseil n° 2011-610 du 6 juillet 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°2 au contrat de type 2 – avenant n°1 à la convention partenariale – Réseau PARISIS.....	240
Délibération du conseil n° 2011-611 du 6 juillet 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°2 au contrat d’exploitation de type 2 – Réseau Valmy.....	249
Délibération du conseil n° 2011-612 du 6 juillet 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°2 au contrat d’exploitation de type 2 – Avenant n°1 à la convention partenariale – Réseau	

Plaine de Versailles.....	253
Délibération du conseil n° 2011-613 du 6 juillet 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°4 au contrat d’exploitation de type 2 – Avenant n°1 à la convention partenariale – Réseau R’Bus.....	268
Délibération du conseil n° 2011-614 du 6 juillet 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°2 au contrat d’exploitation de type 2 – Sénart Bus.....	277
Délibération du conseil n° 2011-615 du 6 juillet 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°2 au contrat d’exploitation de type 2 –Réseau SITUS.....	281
Délibération du conseil n° 2011-616 du 6 juillet 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°2 au contrat d’exploitation de type 2 – Avenant n°1 à la convention partenariale – Réseau TAM Limay.....	285
Délibération du conseil n° 2011-617 du 6 juillet 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°1 au contrat d’exploitation de type 2 – R’Bus (Urbain de Rambouillet).....	295
Délibération du conseil n° 2011-618 du 6 juillet 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°2 au contrat d’exploitation de type 2 – Réseau Val-de-Marne.....	299
Délibération du conseil n° 2011-619 du 6 juillet 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°1 au contrat d’exploitation de type 2 – Réseau Mobilien VEOLIA TRANSPORT 040-040-023.....	304
Délibération du conseil n° 2011-620 du 6 juillet 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant générique aux contrats de type 2.....	308
Délibération du conseil n° 2011-621 du 6 juillet 2011 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°5 au contrat d’exploitation de type 2 – Réseau R’Bus – Avenant n°2 au contrat d’exploitation de type 2 – Réseau Valmy (expérimentation NFC).....	368
Délibération du conseil n° 2011-622 du 6 juillet 2011 – Gratuité des transports accordée aux jeunes, stagiaires de la formation professionnelle continue, engagés dans l’un des dispositifs du Service public régional de formation et d’insertion professionnelle.....	403
<u>Affaires budgétaires et comptables</u>	
Délibération du conseil n° 2011-623 du 6 juillet 2011 – Financement du matériel roulant des tramways T3 Est, T5, T6, T7 et T8.....	410
<u>Grands projets d’investissement</u>	
Délibération du conseil n° 2011-624 du 6 juillet 2011 – Schéma de principe – Dossier d’enquête préalable à la déclaration d’utilité publique – convention de financement avant-projet et acquisitions foncières – TCSP Massy-Saclay – 2 ^{ème} phase : Ecole polytechnique – Saclay.....	482

Délibération du conseil n° 2011-625 du 6 juillet 2011 – Dossier d’objectifs et de caractéristiques principales et modalités de la concertation préalable – Tzen 4 – Station « La Treille » à Viry-Châtillon à la gare RER de Corbeil-Essonnes.....	505
Délibération du conseil n° 2011-626 du 6 juillet 2011 – Bilan de la concertation et convention de financement du schéma de principe et de l’enquête publique – Extension du tramway T3 de la Porte de La Chapelle à la Porte d’Asnières.....	507
Délibération du conseil n° 2011-627 du 6 juillet 2011 – Projet d’insertion d’un transport en commun de type tramway entre Antony (Croix de Berny) et Clamart (Place du Garde) – Convention de financement des études DOCP, concertation préalable, schéma de principe et enquête publique – Convention de maîtrise d’ouvrage.....	537
Délibération du conseil n° 2011-628 du 6 juillet 2011 – Dossier d’objectifs et de caractéristiques principales – Modalités de la concertation – Prolongement du T1 de la station « Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles » au T2 à Colombes.....	592
Délibération du conseil n° 2011-629 du 6 juillet 2011 – Ligne T Zen Vallée de la Seine - Convention de financement des études de DOCP, concertation préalable, schéma de principe et enquête publique.....	594
Délibération du conseil n° 2011-630 du 6 juillet 2011 – Réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles – Avant-projet.....	620
Délibération du conseil n° 2011-631 du 6 juillet 2011 – Définition du contenu des dossiers d’objectifs et de caractéristiques principales, des schémas de principe et des avant-projets.....	622
<u>Offre de transport</u>	
<i>Transports scolaires (marchés publics)</i>	
Délibération du conseil n° 2011-632 du 6 juillet 2011 – Marché public de transport scolaire n°2011-32 en circuits spéciaux scolaires dans le département des Yvelines – Lots n°10, 11, 17, 22 et 39 déclarés sans suite et relancés en appel d’offres.....	632
Délibération du conseil n° 2011-633 du 6 juillet 2011 – Marché public de transport scolaire n°2011-33 en circuits spéciaux scolaires dans le département des Yvelines – Lots n°1, 14, 26, 33, 49, 56, 57 et 59 déclarés infructueux et relancés en marché négocié (article 35.I.1° du code des marchés publics).....	633
Délibération du conseil n° 2011-634 du 6 juillet 2011 – Marché public de transport scolaire n°2011-34 en circuits spéciaux scolaires dans le département des Yvelines – Lots n°18 déclaré infructueux et relancé en marché négocié (article 35.II.3° du codes marchés publics).....	634
Délibération du conseil n° 2011-635 du 6 juillet 2011 – Marché public de transport scolaire n°2011-35 en circuits spéciaux scolaires dans le département du Val d’Oise – Lots n°14 et 17 déclarés infructueux et relancés en marché négocié (article 35 .II.3° du code des Marchés publics).....	635

Transports scolaires (délégations de compétence)

Délibération du conseil n° 2011-548 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune d’Aubergenville.....	636
Délibération du conseil n° 2011-549 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune d’Auvers-sur-Oise.....	648
Délibération du conseil n° 2011-550 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune de Beynes.....	669
Délibération du conseil n° 2011-551 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la communauté de communes Contrée d’Ablis – Portes d’Yvelines (CAPY).....	688
Délibération du conseil n° 2011-552 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la communauté de communes Vexin-Seine.....	713
Délibération du conseil n° 2011-553 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune de Carrières-sur-Seine.....	734
Délibération du conseil n° 2011-554 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune de Chatou.....	756
Délibération du conseil n° 2011-555 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune de Chaumontel.....	769
Délibération du conseil n° 2011-556 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune de Cormeilles-en-Parisis.....	781
Délibération du conseil n° 2011-557 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune de Drocourt.....	795
Délibération du conseil n° 2011-558 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune du Chesnay.....	815
Délibération du conseil n° 2011-559 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune de Gargenville.....	831
Délibération du conseil n° 2011-560 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune de Groslay.....	843
Délibération du conseil n° 2011-561 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune d’Herblay.....	858
Délibération du conseil n° 2011-562 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune de La Celle Saint-Cloud.....	870
Délibération du conseil n° 2011-563 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune de La Celle Saint-Cloud (non subventionné).....	883
Délibération du conseil n° 2011-564 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune de Magny-en-Vexin.....	896
Délibération du conseil n° 2011-565 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune de Marly-la-Ville.....	919
Délibération du conseil n° 2011-566 du 6 juillet 2011 – délégation de	

compétence à la commune de Maudétour-en-Vexin.....	931
Délibération du conseil n° 2011-567 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune de Méry-sur-Oise.....	952
Délibération du conseil n° 2011-568 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune de Montmagny.....	972
Délibération du conseil n° 2011-569 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune de Montmagny.....	986
Délibération du conseil n° 2011-570 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune d’Osny.....	1007
Délibération du conseil n° 2011-571 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune de Piscop.....	1019
Délibération du conseil n° 2011-572 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune du Plessis-Gassot.....	1040
Délibération du conseil n° 2011-573 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune de Poissy.....	1054
Délibération du conseil n° 2011-574 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune de Puisseux-en-France.....	1066
Délibération du conseil n° 2011-575 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune de La Roche-Guyon.....	1078
Délibération du conseil n° 2011-576 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence au Syndicat intercommunal de transport scolaire Attainville-Moisselles.....	1099
Délibération du conseil n° 2011-577 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence au Syndicat intercommunal de regroupement scolaire de Béthemont-La-Forêt – Chauvry.....	1120
Délibération du conseil n° 2011-578 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence au Syndicat intercommunal de regroupement scolaire de Bréançon – Le Heaulme - Neuilly-en-Vexin.....	1141
Délibération du conseil n° 2011-579 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence au Syndicat intercommunal d’animation rurale de Commeny – Le Perchay – Gouzangrez – Moussy.....	1162
Délibération du conseil n° 2011-580 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence au Syndicat intercommunal d’intérêt scolaire de Labbeville – Frouville – Hédouville.....	1183
Délibération du conseil n° 2011-581 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence au Syndicat intercommunal de transports scolaires Mantes Maule Septeuil.....	1203
Délibération du conseil n° 2011-582 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence au Syndicat intercommunal à vocation scolaire des 3 M (Mousseaux, Moisson, Méricourt).....	1224
Délibération du conseil n° 2011-583 du 6 juillet 2011 – délégation de	

compétence au SIVOM ABC (Adainville, Bourdonne, Condé-sur-Vesgre).....	1246
Délibération du conseil n° 2011-584 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence au Syndicat intercommunal à vocation multiple de Hermeray-Raizeux.....	1267
Délibération du conseil n° 2011-585 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence au Syndicat intercommunal à vocation multiple de la région de Houdan.....	1289
Délibération du conseil n° 2011-0586 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence au Syndicat intercommunal à vocation multiple de Montfort L’Amaury.....	1312
Délibération du conseil n° 2011-0587 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune de Saint-Brice-sous-Forêt.....	1332
Délibération du conseil n° 2011-0588 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune de Sarcelles.....	1353
Délibération du conseil n° 2011-0589 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence au Syndicat intercommunal d’intérêt scolaire de Arthies – Banthelu – Cléry-en-Vexin – Wy-dit-joli-village.....	1373
Délibération du conseil n° 2011-0590 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence au Syndicat de regroupement pédagogique intercommunal de Berville – Haravilliers.....	1394
Délibération du conseil n° 2011-0591 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence au Syndicat intercommunal d’intérêt scolaire de Vienne-en-Arthies – Villiers-en-Arthies – Saint-Cyr-en-Arthies.....	1415
Délibération du conseil n° 2011-0592 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la communauté d’agglomération de Val-et-Forêt.....	1436
Délibération du conseil n° 2011-0593 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune de Vélizy-Villacoublay.....	1457
Délibération du conseil n° 2011-0594 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune de Vélizy-Villacoublay (non subventionné).....	1479
Délibération du conseil n° 2011-0595 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune de Bonnières-sur-Seine.....	1491
Délibération du conseil n° 2011-0596 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune de Port-Marly.....	1503
Délibération du conseil n° 2011-0597 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune de La Frette-sur-Seine.....	1515
Délibération du conseil n° 2011-0598 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune de Nesles-La-Vallée.....	1527
Délibération du conseil n° 2011-0599 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune de Villennes-sur-Seine.....	1546
Délibération du conseil n° 2011-0600 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence au Syndicat intercommunal à vocation scolaire de Bréval	

Neauphlette.....	1570
Délibération du conseil n° 2011-0601 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune de Saint Germain-en-Laye.....	1590
Délibération du conseil n° 2011-0661 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune de Tremblay-en-France.....	1602
Délibération du conseil n° 2011-0677 du 6 juillet 2011 – délégation de compétence à la commune de Saint Germain-en-Laye.....	1624
Délibération du conseil n° 2011-0637 du 6 juillet 2011 – Avenant n°1 à la délégation de compétence en matière de transports scolaires au département de Seine-et-Marne.....	1651
<i>Transports scolaires (convention financière)</i>	
Délibération du conseil n° 2011-0636 du 6 juillet 2011 – convention financière en matière de transports scolaires avec le département du Val d’Oise.....	1654
<i>Transport spécialisé de personnes handicapées</i>	
Délibération du conseil n° 2011-0638 du 6 juillet 2011 – Dispositifs de centres de réservation et de gestion de transports spécialisés dans Paris - Avenant n° 1 à la convention de délégation de compétence PAM 75 – Avenant n°1 à la convention de financement entre le STIF, la Région et le département de Paris.....	1667
Délibération du conseil n° 2011-0639 du 6 juillet 2011 – Dispositifs de centres de réservation et de gestion de transports spécialisés dans la Seine-et-Marne – Avenant n°1 à la convention de financement entre le STIF, la Région et le département de Seine-et-Marne.....	1672
Délibération du conseil n° 2011-0640 du 6 juillet 2011 – Dispositifs de centres de réservation et de gestion de transports spécialisés dans les Hauts-de-Seine – Avenant n°1 à la convention de financement entre le STIF, la Région et le département des Hauts-de-Seine.....	1677
<i>Divers</i>	
Délibération du conseil n° 2011-0641 du 6 juillet 2011 – Offre pour le prolongement de la ligne de métro n°8 « Balard-Créteil-Préfecture » à Créteil-pointe du lac.....	1682
Délibération du conseil n° 2011-0642 du 6 juillet 2011 – Mise en service du site propre Pompadour – Sucy-Bonneuil – Exploitation de la ligne 393 Sucy-Bonneuil RER A – Thiais Carrefour de la Résistance et restructuration des lignes de bus associées.....	1683
<i>Services locaux</i>	
Délibération du conseil n° 2011-0643 du 6 juillet 2011 – Délégation de compétence à la communauté d’agglomération du Mont-Valérien pour l’organisation d’une desserte de niveau local – Services réguliers locaux de Nanterre, Rueil-Malmaison et Suresnes.....	1690
Délibération du conseil n° 2011-0644 du 6 juillet 2011 – Délégation de	

compétence à la communauté d'agglomération « Val-et-Forêt » pour l'organisation d'un service de niveau local – Service de transport à la demande TaxiVal..... 1725

Qualité de service et matériel roulant

Délibération du conseil n° 2011-0645 du 6 juillet 2011 – convention d'expérimentation avec la RATP pour l'acquisition de véhicules hybrides – Approbation – Signature..... 1736

Délibération du conseil n° 2011-0646 du 6 juillet 2011 – Métro ligne 9 – convention de financement pour l'acquisition de 66 rames MF01..... 1751

Marchés

Délibération du conseil n° 2011-0648 du 6 juillet 2011 – Marché 2011-11 – Etude d'insertion TCSP..... 1766

Délibération du conseil n° 2011-0649 du 6 juillet 2011 – Marché 2011-17 – Assistance opérationnelle pour la mise en œuvre et la coordination de projets et événementiel institutionnel..... 1767

Délibération du conseil n° 2011-0650 du 6 juillet 2011 – Marché 2011-20 – Fourniture de petits matériels consommables informatiques et logiciels..... 1768

Délibération du conseil n° 2011-0651 du 6 juillet 2011 – Marché 2011-26 – Mandat de maîtrise d'ouvrage dans le cadre de l'opération TCSP Plateau de Saclay..... 1769

Délibération du conseil n° 2011-0652 du 6 juillet 2011 – Marché 2011-28 – Prestations Internet et Multimedia..... 1770

Délibération du conseil n° 2011-0653 du 6 juillet 2011 – Marché 2011-29 – Nettoyage des locaux du STIF et maintien de l'hygiène – Lot 1 : site de Châteaudun – Lot 2 : site du Ttien – Lot 3 : site du Chesnay..... 1771

Délibération du conseil n° 2011-0654 du 6 juillet 2011 – Marché 2011-37 – Extension du tramway T3 de la Porte de la Chapelle à la Porte d'Asnières – Etudes système de transport..... 1772

Délibération du conseil n° 2011-0655 du 6 juillet 2011 – Marché 2011-39 – Fourniture et maintenance des logiciels ESRI..... 1773

Délibération du conseil n° 2011-0656 du 6 juillet 2011 – Marché 2004-36 – Avenant n°2 – Evaluation de la sécurité du sous-système insertion urbaine par expert ou organisme qualifié agréé pour l'opération A3B Tramway Villejuif-Juvisy 1^{ère} phase..... 1774

Délibération du conseil n° 2011-0668 du 6 juillet 2011 – Débranchement du tram-train T4 jusqu'au plateau de Clichy-Montfermeil – Avenant n°1 – Marché 2010-60 – Marché d'études de système de transport et d'insertion urbaine..... 1775

Divers

Délibération du conseil n° 2011-0657 du 6 juillet 2011 – Patrimoine – Réserve foncière – Lot de volume en tréfonds d'un immeuble situé 100 boulevard Masséna 75013 Paris – Cession – Autorisation de signature..... 1776

Délibération du conseil n° 2011-0658 du 6 juillet 2011 – Convention-cadre de maîtrise foncière avec l’Etablissement Public Foncier d’Ile-de-France (EPFIF)..	1777
Délibération du conseil n° 2011-0659 du 6 juillet 2011 – Modification du régime indemnitaire.....	1786
Délibération du conseil n° 2011-0660 du 6 juillet 2011 – Transformation de postes au tableau des effectifs.....	1790

Décisions de la directrice générale

Offre de transport

Décision de la directrice générale n°2011-0541 du 06/06/2011 portant sur la modification de la ligne n°800-987-003 "Paris (Gare de Lyon) - Melun (Gare de Melun)" exploitée par l'entreprise " SNCF ".....	1791
Décision de la directrice générale n°2011-0542 du 06/06/2011 portant sur la modification de la ligne n°800-987-004 "Paris (Gare de l'Est) - Marne-la-Vallée (Gare de Marne-la-Vallée Chessy Parcs Disneyland)" exploitée par l'entreprise " SNCF ".....	1792
Décision de la directrice générale n°2011-0543 du 06/06/2011 portant sur la modification de la ligne n°800-987-009 "Paris (Gare Saint-Lazare) - Cergy le Haut (Gare routière)" exploitée par l'entreprise " SNCF ".....	1793
Décision de la directrice générale n°2011-0544 du 06/06/2011 portant sur la modification de la ligne n°800-987-008 "Paris (Gare de l'Est) - Roissy (Aéroport Charles-de-Gaulle T3)" exploitée par l'entreprise " SNCF ".....	1794
Décision de la directrice générale n°2011-0545 du 06/06/2011 portant sur la modification de la ligne n°800-987-012 "Paris (Gare de l'Est) - Tremblay en France (Aéroport Charles-de-Gaulle T3)" exploitée par l'entreprise " SNCF"..	1795
Décision de la directrice générale n°2011-0546 du 06/06/2011 portant sur la modification de la ligne n°800-987-014 "Paris (Gare de l'Est) - La Verrière (Gare de la Verrière)" exploitée par l'entreprise " SNCF ".....	1796
Décision de la directrice générale n°2011-0547 du 06/06/2011 portant sur la modification de la ligne n°800-987-015 "Paris (Gare de Lyon) - Juvisy-sur-Orge (Gare de Juvisy)" exploitée par l'entreprise " SNCF ".....	1797
Décision de la directrice générale n°2011-0669 du 20/06/2011 portant sur la régularisation de la situation de la ligne n°010-010-007 "La Ferté Alais (Mairie) - Paris (Denfert Rochereau)" exploitée par l'entreprise "COMPAGNIE D'EXPLOITATION AUTOMOBILES ET DE TRANSPORTS ".....	1798
Décision de la directrice générale n°2011-0670 du 20/06/2011 portant sur la régularisation de la situation de la ligne n°010-010-024 "Fontenay le Vicomte (Stade) - Ballancourt (Collège)" exploitée par l'entreprise "COMPAGNIE D'EXPLOITATION AUTOMOBILES ET DE TRANSPORTS".....	1799
Décision de la directrice générale n°2011-0671 du 20/06/2011 portant sur la régularisation de la situation de la ligne n°010-010-025 "Fleury Mérogis (Résidence) - Sainte Geneviève des Bois (CES Paul Eluard)" exploitée par l'entreprise "COMPAGNIE D'EXPLOITATION AUTOMOBILES ET DE	

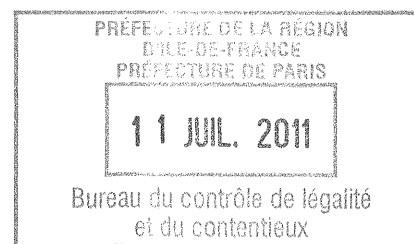
TRANSPORTS".....	1800
Décision de la directrice générale n°2011-0672 du 20/06/2011 portant sur la modification de la ligne n°016-016-092 "Argenteuil (Gare d'Argenteuil) - Nanterre (Préfecture)" exploitée par l'entreprise "TRANSPORT DU VAL D'OISE - CENTRE D'ARGENTEUIL".....	1801
<u>Qualité de service</u>	
Décision de la directrice générale n° 2011-0674 du 23/06/2011 - Programme d'utilisation du produit des amendes 2011 - Opérations comprises entre 200 000 € et 2 000 000 €	1802
Décision de la directrice générale n° 2011-0675 du 23/06/2011 - Programme d'utilisation du produit des amendes 2011 - Opérations inférieures à 200 000 €.....	1805
<u>Produits tarifaires</u>	
Décision de la directrice générale n° 2011-0673 du 23/06/2011 - Tarifs applicables sur les lignes exploitées par les Cars Air France.....	1808
Décision de la directrice générale n° 2011-0676 du 28/06/2011 - Approbation de nouvelles conditions générales de délivrance et d'utilisation de la tarification solidarité transport.....	1809
<i>Décisions du mois de juillet 2011</i>	
Décision de la directrice générale n° 2011-0679 du 18/07/2011 - Tarif applicable au forfait zones 1-2 émis pour la coupe du monde de football des personnes sans-abri.....	1811
Décision de la directrice générale n° 2011-0680 du 07/07/2011 - Conditions générales d'utilisation du dispositif Pass'local.....	1812
Décision de la directrice générale n° 2011-0682 du 18/07/2011 - Approbation des conditions générales de vente et d'utilisation du Forfait Gratuité Transport pour les stagiaires de la formation professionnelle continue.....	1814
<u>Délégations de signature</u>	
Décision de la directrice générale n°2011-0602 du 10/06/2011 portant délégation de signature.....	1816
<i>Décision du mois de juillet 2011</i>	
Décision de la directrice générale n°2011-0616 du 08/07/2011 portant délégation de signature.....	1817
<u>Marchés (décisions du mois de juillet 2011)</u>	
Décision de la directrice générale n°2011-0685 du 19/07/2011 portant déclaration sans suite.....	1818
Décision de la directrice générale n°2011-0686 du 19/07/2011 portant déclaration sans suite.....	1819

Décision de la directrice générale n°2011-0687 du 19/07/2011 portant déclaration sans suite.....	1820
<u>Versement de transport</u>	
Décision de la directrice générale n° 2011-0662 du 06/06/2011 relative à l'exonération du versement de transport.....	1821
Décision de la directrice générale n° 2011-0663 du 06/06/2011 relative à l'exonération du versement de transport.....	1823
Décision de la directrice générale n° 2011-0664 du 06/06/2011 relative à l'exonération du versement de transport.....	1825
Décision de la directrice générale n° 2011-0665 du 06/06/2011 relative à l'exonération du versement de transport.....	1827
Décision de la directrice générale n° 2011-0666 du 06/06/2011 relative à l'exonération du versement de transport.....	1829
Décision de la directrice générale n° 2011-0667 du 06/06/2011 relative à l'exonération du versement de transport.....	1831

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0604

Séance du 6 juillet 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU CONFLANS-SAINTE-HONORINE - ACHERES

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- 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** la délibération n°2010/0733 du 08/12/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Conflans-Sainte-Honorine ;
- VU** le rapport n°2011/0604;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 30 juin 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention partenariale pour le réseau Conflans-Sainte-Honorine - Achères jointe à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention et ses annexes avec les communes de Conflans-Sainte-Honorine et d'Achères et la société Veolia Transport Conflans-Sainte-Honorine.

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

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JPH'.

CONVENTION PARTENARIALE STIF / COLLECTIVITES / ENTREPRISES DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION DU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 DU RESEAU DE CONFLANS-SAINTE-HONORINE - ACHERES

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 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale Mme **Sophie Mougard** autorisée à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration en date du

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Ville d'Achères, dont l'Hôtel de Ville est sis 8 rue Deschamps-Guérin, 78260 Achères, représentée par Monsieur le Maire Alain Outreman, autorisé à signer la présente par délibération en date du

d'une seconde part,

ET

La Ville de Conflans, dont l'Hôtel de Ville est sis 63 rue Maurice Berteaux – BP 350, 78703 Conflans-Sainte-Honorine Cedex, représentée par Monsieur le Maire Philippe Esnol, autorisé à signer la présente par délibération en date du

d'une troisième part,

Ci-après dénommées «les Collectivités»,

ET

La Société Veolia Transport, société anonyme au capital de 195 963 240 €, inscrite au RCS de Nanterre sous le numéro B 383 607 090, dont l'établissement de Conflans-Sainte-Honorine RCS B 383 607 090 00149 est situé 23/25 rue des Cayennes, Z.A. des Boutries à Conflans-Sainte-Honorine représentée par son Directeur, Monsieur BOIDIN dûment habilité à cet effet

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une quatrième part,

Le STIF, les Collectivités et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement par « 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.....	6
Article 2 - Durée.....	6
Article 3 - Réseau / lignes entrant dans le champ d'application de la convention – offre de référence	6
Article 4 - Le comité de suivi.....	7
Article 5 - Modifications du service de référence et programmation de l'offre	8
Article 6 - Mise à disposition de biens par les Collectivités	11
Article 7 - Association des Collectivités au fonctionnement du réseau	13
Article 8 - Communication.....	19
Article 9 - Recours à la procédure d'avenant	22
Article 10 - Engagements financiers des Parties.	22
Article 11 - Résiliation.....	23
Article 12 - Autres conventions	24
Article 13 - Règlement des litiges	24
TITRE II - Annexes	25

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 alors applicables.

- L’association des collectivités territoriales concernées par les réseaux de transport dans la perspective de la conclusion des contrats d’exploitation de type 2.

Les Collectivités sont un partenaire essentiel qui partage et renforce par son action historique 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 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 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 pourront être reprises et enrichies dans l’éventualité où, à terme, les Collectivités seraient désignées 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 les Collectivités.

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 qui souhaitent 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 les Collectivités accompagnent l'exécution du contrat d'exploitation de type 2 des lignes de transport public du réseau de Conflans-Sainte-Honorine - Achères, desservant les communes de Conflans-Sainte-Honorine et Achères, définies dans le contrat d'exploitation de type 2 n°CT2/42 conclu avec l'Entreprise.

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 1er janvier 2011 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 de la convention partenariale sont les suivantes :

Code STIF	Appellation commerciale	Communes desservies
212-212-005	Ligne 5	CONFLANS SAINTE HONORINE ACHERES SAINT GERMAIN EN LAYE
212-212-014	Ligne 14	CONFLANS SAINTE HONORINE NEUVILLE SUR OISE
212-212-017	Ligne 17	CONFLANS SAINTE HONORINE
212-212-024	Ligne 24	ACHERES
212-212-011	Ligne 11	CONFLANS SAINTE HONORINE HERBLAY

Elles sont également définies en **Annexe B.1.**

Article 4 - Le comité de suivi

Article 4-1 - Fonctionnement du comité de suivi

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. Les Collectivités en assureront la vice-présidence pour chacune de leur collectivité respective.

Il se réunit annuellement et alternativement dans les locaux de chacune des Collectivités, au cours du premier semestre de l'année N+1.

Le Comité de suivi peut également se réunir de manière extraordinaire, à la demande expresse de l'une ou l'autre des parties. La partie demanderesse devra alors avancer les motifs justifiant la tenue d'une telle réunion.

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 de Conflans-Sainte-Honorine - Achères et de guider son évolution.

Article 4-2 - Organisation du comité de suivi

Les parties se concertent pour fixer ensemble la date à laquelle se tiendra la session annuelle du comité de suivi.

Un projet d'ordre du jour du Comité de Suivi est établi conjointement entre le STIF et les parties dans le cadre d'un rendez-vous préparatoire.

Chaque partie peut abonder l'ordre du jour de chaque réunion, sous réserve d'en avertir les autres parties au plus tard trois semaines avant la session du Comité de Suivi.

L'Entreprise transmet aux Collectivités au plus tard le 1^{er} juin, le rapport annuel transmis au STIF ; ce rapport annuel servira de support à la réunion annuelle du Comité de Suivi. Au regard des informations confidentielles qui seront transmises, un engagement de confidentialité sera signé entre les Collectivités et l'Entreprise.

Les réunions donnent systématiquement lieu à la rédaction d'un compte-rendu validé par l'ensemble des parties. Le compte-rendu sera établi à tour de rôle par le STIF et les Collectivités.

Article 4-3 - Attributions

Le Comité de Suivi 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 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

- Des projets relatifs à la vie du réseau ;
- De l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêt situés sur le territoire des Collectivités ;
- 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.

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 des Collectivités dans le cadre de leurs missions telles que définies à l'Article 7-1 -e ci-dessous.

L'Entreprise peut apporter des modifications temporaires à la consistance des services, sous les réserves suivantes : l'information des Collectivités et de la clientèle doit être effectuée dans les meilleurs délais et au minimum 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 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, 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 voirie, 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.

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 de l'offre annuelle de référence sur l'ensemble du réseau, exprimée en Kilomètres Commerciaux Contractuels (KCC), de plus de 2%.

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'il sollicite.

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 des Collectivités dans le cadre de leurs 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%.

Dans ce cadre, l'Entreprise devra nécessairement informer les Collectivités des variations d'offre qu'elle compte effectuer sur les lignes non conventionnées avec les Collectivités afin de s'entendre sur la répartition, des 2% de variation de l'offre applicables sur l'ensemble du réseau.

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 aux Collectivités au 15 janvier l'**Annexe A.1** 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'ils 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 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 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.

Conformément au CT2, l'écart « E » entre, d'une part, les recettes de trafic au titre de l'année N (y compris la contribution du STIF dite CRR) fondées sur le trafic mesuré et, d'autre part, l'objectif de recettes de trafic, valorisé aux prix moyens de l'année, est partagé, à parts égales, entre le STIF et l'Entreprise.

Sur la part qui revient au STIF, ce dernier laisse la possibilité aux Collectivités de réduire leur participation nette au titre de l'année N, à hauteur du pourcentage de leur financement respectif sur la totalité du réseau.

Soit, les pourcentages suivants :

Pour Achères : 0,80%

Pour Conflans-Sainte-Honorine : 9,59%

Cette régularisation se fera à l'occasion de la facture annuelle de l'année N+1, le STIF précisant par échange de courrier à l'Entreprise les sommes dont il renonce à demander le versement à son profit et qui seront parallèlement à déduire de la participation des Collectivités au titre de l'année N.

En ce qui le concerne, le STIF s'engage à réinjecter la part qui lui revient sur le réseau de Conflans-Sainte-Honorine - Achères, sous forme, soit d'une évolution de l'offre, soit d'investissement complémentaire, à convenir conjointement entre les parties.

Cette disposition ne saurait toutefois constituer une limite aux conditions définies à l'article 5-4 b) qui président tout renfort d'offre initié par le STIF.

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.

Les critères d'appréciation des Collectivités, sans caractère d'exhaustivité, pour un cofinancement des modifications du service de référence s'énoncent comme suit :

- Satisfaction de nouveaux besoins dûment identifiés : quartiers non desservis, surcharge pérenne de lignes existantes, etc.... ;
- Efficienc e de la modification : rapport entre kilométrage, nombre de courses, moyens humains et besoins satisfaits.
- Autres items possibles (à discrétion des Collectivités) :
- Hausse de la fréquentation du service
- Meilleure adaptation de l'offre à la demande
- ...

Article 6 - Mise à disposition de biens par les Collectivités

Article 6-1 - Biens mis à disposition par les Collectivités

L'Entreprise utilise l'ensemble des biens, meubles et immeubles, et équipements d'exploitation mis à disposition par les Collectivités.

A la date d'effet de la présente convention, les Collectivités mettent à disposition de l'Entreprise les abris-voyageurs, dont l'entretien est assuré par la Société JCDecaux, dans le cadre d'un marché.

La liste des abris-voyageurs mis à disposition figure en Annexe B.6.

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 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 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 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 quelle déclare bien connaître, sans aucun recours contre les Collectivités 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 des Collectivités par la présente convention.

Article 6-2 - Entretien des biens meubles et immeubles mis à disposition par les Collectivités

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 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 rendent nécessaire des travaux de renouvellement, étant précisé que les grosses réparations au sens de l'article 606 du code civil incombent aux Collectivités pour les biens dont elles sont propriétaires ;
- 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.

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, les Collectivités et l'Entreprise concluent préalablement une convention de mise à disposition pour les biens nécessaires à l'exploitation du service.

Article 7 - Association des Collectivités au fonctionnement du réseau

Article 7-1 - Suivi du réseau

Pour garantir un suivi efficace du réseau, l'Entreprise transmet aux Collectivités, chaque année, au plus tard au 1er juin, son rapport annuel.

a. Suivi de la qualité de service et de l'information des voyageurs

Les Collectivités peuvent contrôler à tout moment la réalisation par l'Entreprise des missions qui lui sont confiées en vertu de la présente Convention. Ainsi, les Collectivités peuvent, à tout moment et à leurs 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.

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 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.

c. Suivi de l'offre

L'Entreprise transmet aux Collectivités les éléments relatifs à l'offre du réseau :

- Etat des lieux annuel et évolution de l'offre (à partir du début du Contrat d'exploitation de Type 2) ;

- Offre par ligne ;
- Offre non réalisée.

L'Entreprise alerte les Collectivités 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 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 ;
- Bilan annuel de l'accessibilité.

Lors des renouvellements de véhicules, les Collectivités seront consultées en Comité de suivi sur le choix du matériel. Cependant, l'avis des Collectivités 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 aux Collectivités le soin d'instruire et de décider des modifications temporaires (Article 5-1 -) et des modifications pérennes sans majoration financière (Article 5-4 -a).

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 reçues par courrier dans un délai de deux semaines et dans un délai de 5 jours par une réponse d'attente pour les réclamations par courriel et les appels téléphoniques.

Elle transmet aux Collectivités 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.

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 se déroule lors du second semestre de l'année N.

Il vise à développer les échanges d'informations et la communication entre le STIF, 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.

Ce comité est réuni chaque année par les Collectivités qui en assurent la présidence. Il peut comprendre, outre les représentants du STIF, des Collectivités 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 les Collectivités et présentée préalablement à l'Entreprise. L'ordre du jour des thèmes présentés est défini entre le STIF et les Collectivités.

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 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 aux Collectivités le plan de transport adapté et les documents prévus au plan d'information des usagers.

Les Collectivités veillent au respect du plan de transport adapté local et informe le STIF, lorsqu'elles le peuvent, de toute anomalie constatée dans l'application du contrat en cas de grève.

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. Gestion des feux

La gestion des feux tricolores est assurée par les Collectivités 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 des Yvelines.

c. Programmation d'aménagements de voiries

Les Collectivités s'engagent à favoriser l'harmonisation des politiques de circulation et de stationnement sur leur territoire pour maintenir et améliorer la vitesse commerciale des autobus et assurer la sécurité des usagers de la voirie.

Elles proposent 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.

Les gains de productivité résultant d'une amélioration des conditions de circulation des véhicules de l'entreprise peuvent être réinjectés dans l'offre ou permettre une accélération de la réalisation du Plan d'investissement.

d. Aménagements d'arrêts

Les Collectivités pourront 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 abris-voyageurs 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 constatation de la dégradation par le personnel de l'Entreprise ou des Collectivités.

e. Etudes / Rôle d'expertise locale

Compte tenu de leur connaissance du fonctionnement et des besoins en matière de déplacements sur son 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 le réseau.

f. 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.

g. Gares routières

1. Entretien des espaces publics supports des gares routières

En leur qualité de propriétaire ou gestionnaire des espaces publics supports des gares routières, les Collectivités s'engagent à prendre en charge la propreté et l'entretien de ces espaces.

2. 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 les Collectivités conviennent d'un commun accord que les Collectivités assurent la gestion des gares routières.

Article 7-4 - Accessibilité

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 les Collectivités, celles-ci ayant fait de la mise en accessibilité une priorité de leurs 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 associations représentatives d'Usagers en Fauteuil Roulant (UFR) ou par les 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 les Collectivités et parc de véhicules circulant sur cette ligne totalement accessibles).

b. Remplissage et mise à jour de la base des points d'arrêt

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.

Les Collectivités s'engagent à renseigner régulièrement l'état de l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts des lignes de bus situés sur leur territoire.

Dans le cas où les Collectivités constituent un groupement de communes, elles s'engagent alors à faire leur affaire avec les communes membres, de la mise à jour de la base des points d'arrêt.

En début de convention, le STIF fournit aux Collectivités un recensement de l'ensemble des points d'arrêts situés sur leur 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* » annexée à la présente convention (**Annexe B.4.1**).

Dans un premier temps, le STIF fournira sur demande, un jeu de cartographies couvrant le territoire des Collectivités 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 aux Collectivités 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 ;
- 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 :

- Les Collectivités présentent un bilan de l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts situés sur leur 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 les Collectivités 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, les Collectivités devront 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 les Collectivités. Elle est envoyée au STIF, par mail par Collectivités et 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.

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 Collectivité.

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 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 des Collectivités et de l'Entreprise.

Article 8-2 - Habillage des véhicules

Le voyageur francilien doit percevoir la cohérence et l'unité du système de transport au niveau régional. 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 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 des Collectivités et des Entreprises.

Les Collectivités et le STIF doivent valider l'habillage des véhicules aux couleurs communes. 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 et qui figureront en annexe B7. Sans accord sur l'habillage d'ici fin septembre 2011, un habillage défini par le STIF sera appliqué.

Le matériel devra aussi être habillé localement selon les principes définis par le STIF et la Collectivité.

Les nouveaux habillages seront mis en place à partir de septembre 2011 sur tous les véhicules neufs quelle que soit leur capacité. 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.

La prise en charge financière de l'habillage se définit comme suit :

- Peinture vif argent : 100% STIF
- Symbolique réseau + bloc marque STIF : 100% STIF
- Adhésifs transporteurs + pose (selon la charte) : 100% transporteurs
- Adhésifs collectivité + pose (selon la charte) : 100% collectivité

Les coûts relevant du STIF doivent être clairement indiqués dans le devis du ou des bus transmis par l'Entreprise.

A réception, l'ensemble des véhicules reçus devront être photographiés 3/4 droit (avec la plaque d'immatriculation) et les photos devront être transmises au STIF à la direction de la Communication. Lors de la réception des premiers véhicules, l'agence désignée par le STIF devra se rendre au dépôt afin de valider ou non l'habillage proposé. En cas de refus, l'habillage devra être revu au frais du poseur et/ou de l'imprimeur des adhésifs.

L'Entreprise et/ou les Collectivités 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 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 devront figurer sur tous supports papier (fiches horaires, plan) aussi gros (en surface) et aussi visible que ceux de l'Entreprise et celui du STIF.
- Les Collectivités créeront un lien de leur site Internet vers celui de l'Entreprise et réciproquement sur les sites de l'Entreprise des liens vers les sites des Collectivités seront activés.
- L'information des voyageurs est rapatriée dans le cadre info de l'abri voyageur, lorsque l'arrêt en est équipé. Ce cadre info abri voyageurs peut être mis en commun avec une autre entreprise, dans ce cas une entreprise est désignée comme gestionnaire principale de l'information, chaque entreprise restant responsable de la mise à jour de l'information de ses lignes.
- 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

Les Collectivités apportent toute information sur la vie du réseau dans les bulletins et autres supports de communication.

Elles s'engagent à mettre en ligne sur leur 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.

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 des Collectivités.

Article 8-4 - Marques

Les marques ont 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 copropriété 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.

La propriété des dénominations de réseaux actuels détenus par l'Entreprise ainsi que leur représentation visuelle doivent être cédées au STIF et aux Collectivités, afin que ces derniers en soient seuls propriétaires.

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 4-1 -, 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.4 : schéma directeur d'accessibilité
- Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par les Collectivités ;
- Annexe B.7 : livraison des véhicules.

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 les Collectivités conformément à l'article 9 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, modifié par l'article 22-I du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;
- Prévoir, conformément aux dispositions du Règlement européen n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par Route, un bénéfice raisonnable pour l'Entreprise.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement à

(k€ constants HT 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	7 022	6 995	6 990	6 987	6 968	6 988

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)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	5 874	5 840	5 823	5 813	5 786	5 797

Pour la première année d'exploitation, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.

Article 10-3 - Engagements financiers des Collectivités

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, les Collectivités verseront à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle d'un montant de :

Commune d'Achères : 52 265 € HT 2008.

Commune de Conflans-Sainte-Honorine : 623 156 HT 2008.

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'**Annexe B.5** de la présente convention.

Elle est indexée chaque année par application de la formule décrite à l'annexe B.5 précitée de la présente convention, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à la fin du mois de septembre de l'année « $n - 1$ ».

Pour la première année d'exploitation, le montant de la participation est calculé selon la règle du prorata temporis.

Article 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'est 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.

Article 12 - Autres conventions

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 les Collectivités et l'Entreprise (Contrat d'exploitation du réseau de transport CT1/réseau de bassin Conflans-Sainte-Honorine - Achères) et intègre les dispositions qui devaient figurer dans la convention en cours de négociation entre les Collectivités et l'Entreprise.

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 :

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 II - Annexes

A. Annexes Communes

Annexe A.1 Synthèse des modifications

B. Annexes Circonstanciées

Annexe B.1 Liste des lignes composant le périmètre de la convention partenariale

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 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

Sophie MOUGARD

Les Collectivités,

Commune d'Achères
Le Maire,

Commune de Conflans-Sainte-Honorine
Le Maire,

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0605

Séance du 6 juillet 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU Bus en Seine

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- 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** la délibération du 02 juin 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société VEOLIA TRANSPORT Etablissement de la Boucle
- VU** le rapport n°2011/0605/0608/0615/0611;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 30 juin 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 29 juin 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société VEOLIA TRANSPORT Etablissement de la Boucle

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

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JPH' with a stylized flourish at the end.



**AVENANT N°1
au
CONTRAT DE TYPE II
Bus en Seine- 002 045**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 6 juillet 2011
Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La société

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 Monsieur Arnaud DANIEL, en sa qualité de Directeur d'Etablissement.
Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Bus en Seine le 2 juin 2010

Compte tenu de la date d'entrée en vigueur de ce contrat (soit le 1er janvier 2011), la procédure de notification de subvention prévue au contrat doit être exceptionnellement assouplie pour les véhicules devant être acquis en 2011.

Cet assouplissement permettra à l'opérateur de commander les véhicules dans les délais prévus aux plans d'investissement. Il ne génère aucun surcoût pour le STIF. La procédure de subvention de droit commun s'appliquant à nouveau au premier janvier 2012.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT:

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0606

Séance du 6 juillet 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU ARLEQUIN / PLATEAU BRIARD

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en 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** la délibération n°2011/0080 du 09/02/2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Veolia Transport SETRA, N4 Mobilités et Darche-Gros ;
- VU** le rapport n°2011/0606;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 30 juin 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Arlequin/Plateau Briard joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés Veolia Transport SETRA, N4 Mobilités et Darche-Gros.

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°1
au
CONTRAT DE TYPE II
Arlequin / Plateau Briard –
002 095**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 6 juillet 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

SETRA (Société d'Exploitation de Transports et de Réparations Automobiles) SAS de 503 880 €, inscrite au RCS de Melun (n° SIREN B 552 005 456), dont le siège est situé CD 50, Villemeneux à BRIE-COMTE-ROBERT (77170), représentée par son Directeur, Madame Virginie NOIREZ

d'une seconde part

ET

La Société N4 MOBILITES société anonyme au Capital de 300 000 €, inscrite au RCS de Melun (n° SIREN 301 027 066), dont le siège est situé au 6, square Louis Blanc dans la ZI des 50 Arpents à ROISSY-EN-BRIE (77680), représentée par son Président, Monsieur Thierry VARIN, dûment habilité à cet effet

d'une troisième part

ET

La société Darche-Gros, Société par actions simplifiées au capital de 1 900 023 €, inscrite au RCS de Meaux n° SIREN 301 272 035, dont le siège est situé au 24 boulevard de la Marne dans la Zone Industrielle de Coulommiers, 77120, représentée par son Président, Monsieur Jean-Marc BERNINI, dûment habilité à cet effet

d'une quatrième part

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Arlequin / Plateau Briard le 09/02/2011 et la convention partenariale le 09/02/2011

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- La coupure de la ligne 040-040-021 à la gare de Boissy-Saint-Léger.
- L'amélioration de l'offre sur la ligne 040-040-021 en heure de pointe, en heure creuse et pendant la période d'été.

Leur date de mise en service est le : 08/10/2011

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4 subvention CT2

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 1 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise SETRA

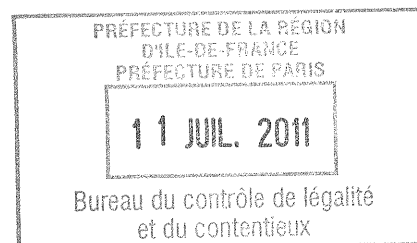
L'Entreprise N4 Mobilités

L'Entreprise Darche-Gros

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0607

Séance du 6 juillet 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE
RESEAU Aubergenville

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- 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°2011/0607;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 30 juin 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 29 juin 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

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

ARTICLE 3 : d'approuver la convention partenariale pour le Réseau Aubergenville jointe à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec la commune d'Aubergenville et avec la société Mobicité ;

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 6 juillet 2010.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La Société Mobilité, société par actions simplifiées au capital de 80 000€, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro 442 325 460, dont le siège est situé 9 av. Jean-Pierre TIMBAUD- ZAC Les Bruyères-78190 TRAPPES, représentée par son Président, Monsieur Daniel MAISON

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 PI52	
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 1er 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 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 23-7 - Le Pass'Local

Le Pass'Local est un titre de transport fondé sur le ticket t+ en carnet plein-tarif, il représente une réserve illimitée de tickets utilisable uniquement par son titulaire. Le Pass'Local est

spécifique à chaque réseau, il est valable un an calendaire sur le périmètre des lignes de bus objet du présent contrat.

Le Pass'Local est constitué d'une carte personnalisée accompagnée d'un coupon de circulation local permettant de valider le titre au début de chaque trajet tel que décrit à l'article 21-3.

Le Pass' Local permet notamment aux collectivités de proposer à certaines catégories de voyageurs qu'elles auront préalablement définies, avec ou sans participation financière du bénéficiaire, un titre de transport utilisable dans le périmètre de l'offre de référence.

L'usage du Pass'Local est limitée au 31 décembre 2012, le STIF ayant comme objectif de mettre en œuvre, au plus tard à cette échéance, une solution pérenne sur support Navigo.

Les collectivités délivrent le Pass'Local par l'intermédiaire de l'Entreprise selon un modèle unique (« Pass'Local – Nom du réseau »).

Les modalités relatives à la gestion et au financement du Pass'Local sont détaillées dans la convention partenariale liant le STIF, l'Entreprise et la Collectivité et annexée au présent contrat.

Article 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 télébilletiques ;
- la gestion de l'interopérabilité (traitement des titres de transport, interopérabilité technique des équipements de distribution, validation et contrôle) ;
- la sécurité télébilletique.

Article 24-2 - Charte du système télébilletique Navigo

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

L'Entreprise adhère à la Charte du système télébilletique 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 modifiées sont transmises au STIF 24 heures avant leur mise en application. L'information devra être actualisée pour prendre en compte l'évolution de la perturbation.

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'Ile-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'Ile-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 du 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 nécessaire 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 prévu 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 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 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 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 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 :

$$\text{Si } X_{ref_n} \leq X_n < X_{obj}, \text{ alors Bonus} = B_{\text{max}} * \frac{(X_n - X_{ref_n})}{(X_{obj} - X_{ref_n})}$$

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'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 - Sans objet
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 (Mobicité)

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 échancier proposé	140
Annexe F.6 Charte d'habillement	141
Annexe F.7 Prescriptions relatives à l'équipement des véhicules	142

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 objectifs de qualité de service et bonus-malus par indicateur

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

Annexe B.10 Procédure d'alerte

Annexe B.11 Sans Objet

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 NAVIGO

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’habillement

Annexe F.7 Prescriptions relatives à l'équipement des véhicules

**CONVENTION PARTENARIALE STIF / COLLECTIVITE(S) /
ENTREPRISE(S) DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION DU CONTRAT
D'EXPLOITATION DE TYPE 2 DU RESEAU AUBERGENVILLE**

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 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale Mme **Sophie Mougard** autorisée à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration en date du [...].

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La mairie d'Aubergenville située 1 avenue de la division Leclerc CS20516 78 416 AUBERGNEVILLE, représentée par François BONY, autorisé à signer la présente par délibération en date du 27 juin 2011.

Ci-après dénommée « la Collectivité »,

d'une seconde part,

La Société Mobicité, société par actions simplifiées au capital de 80 000€, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro 442 325 460 , dont le siège est situé 9 av. Jean-Pierre TIMBAUD- ZAC Les Bruyères-78190 TRAPPES, représentée par son Président, Monsieur Daniel MAISON .

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

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

TITRE I - Convention partenariale

CHAPITRE I - Sommaire

TITRE I - Convention partenariale.....	2
CHAPITRE I - Sommaire	2
CHAPITRE II - Préambule	3
Article 1 - Objet de la convention.....	5
Article 2 - Durée.....	5
Article 3 - Réseau / lignes entrant dans le champ d'application de la convention – offre de référence	5
Article 4 - Le comité de suivi.....	5
Article 5 - Modifications du service de référence et programmation de l'offre	6
Article 6 - Mise à disposition de biens par la collectivité	9
Article 7 - Association de la collectivité au fonctionnement du réseau	11
Article 8 - Communication.....	17
Article 9 - Recours à la procédure d'avenant	19
Article 10 - Engagements financiers des Parties.	20
Article 11 - Résiliation.....	21
Article 12 - Autres conventions	21
Article 13 - Règlement des litiges	21
TITRE II - Annexes	23

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.

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 d’exploitation de type 2.

La collectivité 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 Collectivité 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 collectivité, 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 Collectivité 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 Collectivité.

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 ;
- de la Collectivité 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 Collectivité accompagne l'exécution du contrat d'exploitation de type 2 de la ligne de transport public du réseau Aubergenville, desservant la commune d'Aubergenville, définie dans le contrat d'exploitation de type 2 n° [CT2/037] conclu avec l'Entreprise.

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 01/10/2011 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

La ligne entrant dans le champ d'application de la convention partenariale est la ligne 111-111-040 :

Code STIF	Appellation commerciale	Communes desservies
111-111-040	40	Aubergenville

Elles sont également définies en **Annexe B.1.**

Article 4 - Le comité de suivi

Article 4-1 - Fonctionnement du comité de suivi

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 Collectivité assurera la vice-présidence.

Il se réunit annuellement dans les locaux de la Collectivités.

Le Comité de suivi peut également se réunir de manière extraordinaire, à la demande expresse de l'une ou l'autre des parties. La partie demanderesse devra alors avancer les motifs justifiant la tenue d'une telle réunion.

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 Aubergenville et de guider son évolution.

Article 4-2 - Organisation du comité de suivi

Les parties se concertent pour fixer ensemble la date à laquelle se tiendra la session annuelle du comité de suivi.

Un projet d'ordre du jour du Comité de Suivi est établi conjointement entre le STIF et les parties dans le cadre d'un rendez-vous préparatoire.

Chaque partie peut abonder l'ordre du jour de chaque réunion, sous réserve d'en avertir les autres parties au plus tard trois semaines avant la session du Comité de Suivi.

L'Entreprise transmet, un mois avant la réunion annuelle, les documents détaillés relatifs à l'exécution du service réalisé comportant notamment les éléments à caractère 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 Collectivité et l'Entreprise.

Les réunions donnent systématiquement lieu à la rédaction d'un compte-rendu validé par l'ensemble des parties. Le compte-rendu sera établi à tour de rôle par le STIF et la Collectivité.

Article 4-3 - Attributions

Le Comité de Suivi 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 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
- Des projets relatifs à la vie du réseau ;
- De l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêt situés sur le territoire de la collectivité ;
- 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.

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 de la Collectivité dans le cadre de ses missions telles que définies à l'Article 7-1 -e ci-dessous.

L'Entreprise peut apporter des modifications temporaires à la consistance des services, sous les réserves suivantes : l'information de la Collectivité et de la clientèle doit être effectuée dans les meilleurs délais et au minimum 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 Collectivité, dans un délai minimum de huit jours.

La Collectivité peut demander à l'Entreprise d'apporter des modifications temporaires à la consistance des services.

La Collectivité 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 et de lui permettre d'en informer efficacement la clientèle.

Dans le cas de travaux prévisibles sur voirie, la Collectivité demandera à ses services techniques de transmettre 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 Collectivité informera l'Entreprise au moins 4 semaines avant le démarrage. L'itinéraire de déviation devra être validé par la Collectivité 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 de l'offre annuelle de référence sur l'ensemble du réseau, exprimée en Kilomètres Commerciaux Contractuels (KCC), de plus de 2%.

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'il sollicite.

Article 5-4 - Modifications pérennes

a. Modifications pérennes sans majoration de la participation du STIF ou de la collectivité

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 Collectivité 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%.

Dans ce cadre, l'Entreprise devra nécessairement informer la Collectivité des variations d'offre qu'elle compte effectuer sur les lignes non conventionnés avec la Collectivité afin de s'entendre sur la répartition, des 2% de variation de l'offre applicables sur l'ensemble du réseau.

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 collectivité au 15 janvier l'**Annexe A.1** 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.

b. 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 Collectivité 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 d'exploitation de type 2, finance (via les reconstitutions de trafic) l'usage supplémentaire induit.

Les critères d'appréciation de la Collectivité, sans caractère d'exhaustivité, pour un cofinancement des modifications du service de référence s'énoncent comme suit :

- Satisfaction de nouveaux besoins dûment identifiés : quartiers non desservis, surcharge pérenne de la ligne existante, etc.... ;
- Efficiency de la modification : rapport entre kilométrage, nombre de courses, moyens humains et besoins satisfaits.

Article 6 - Mise à disposition de biens par la collectivité

Article 6-1 - Biens mis à disposition par la Collectivité

L'Entreprise utilise l'ensemble des biens, meubles et immeubles, et équipements d'exploitation mis à disposition par la Collectivité.

A la date d'effet de la présente convention, la Collectivité affecte gratuitement à l'exploitation du service les biens visés à l'Annexe B.6.

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 Collectivité 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 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 disposition par la Collectivité

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 Collectivité, 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 Collectivité.

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 propreté 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.

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 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 Collectivité 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 Collectivité et l'Entreprise concluent préalablement une convention de mise à disposition pour les biens nécessaire l'exploitation du service.

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, à la collectivité les documents remis au STIF dans le cadre de son rapport annuel. L'Entreprise et la collectivité pourront se rencontrer sur tous les points relatifs à l'exploitation

a. Suivi de la qualité de service et de l'information des voyageurs

La collectivité peut contrôler à tout moment la réalisation par l'Entreprise des missions qui lui sont confiées en vertu de la présente Convention. Ainsi, la Collectivité 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 Collectivité alertera le STIF en cas de manquements répétés ou de dégradation de la qualité de service. Réciproquement, le STIF avertira la Collectivité 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 à la Collectivité 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 de la ligne.

L'Entreprise doit alerter le comité de suivi sur les graves problèmes de charges rencontrés.

c. Suivi de l'offre

L'Entreprise transmet à la collectivité 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 de la ligne ;
- Offre non réalisée.

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 à la Collectivité 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, la Collectivité sera consultée en Comité de suivi sur le choix du matériel. Cependant, l'avis de la Collectivité ne sera prit 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 Collectivité le soin d'instruire et de décider des modifications temporaires (Article 5-1 -) et des modifications pérennes sans majoration financière (Article 5-4 -a).

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 reçues par courrier dans un délai de deux semaines et dans un délai de 5 jours pour les réclamations par courriel et les appels téléphoniques.

Elle transmet à la Collectivité 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.

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 Collectivité, 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 Collectivité.

Ce comité est réuni chaque année par la Collectivité qui en assure la présidence. Il peut comprendre outre les représentants du STIF, de la Collectivité 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 Collectivité et présentée préalablement à l'Entreprise. L'ordre du jour des thèmes présentés est défini entre le STIF et la Collectivité.

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 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 Collectivité le plan de transport adapté et les documents prévus au plan d'information des usagers.

La Collectivité veille au respect du plan de transport adapté local et informe le STIF, lorsqu'elle le peut, de toute anomalie constatée dans l'application du contrat en cas de grève.

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 Collectivité s'engage à améliorer les conditions de circulation des bus sur les voies dont elle est gestionnaire.

b. Gestion des feux

La gestion des feux tricolores est assurée par 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.

c. Programmation d'aménagements de voiries

La collectivité s'engage à 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 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 Collectivité, 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 être réinjectés dans l'offre ou permettre une accélération de la réalisation du Plan d'investissement.

d. Aménagements d'arrêts

La Collectivité 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 ;

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 constatation de la dégradation par le personnel de l'Entreprise ou de la Collectivité.

e. Etudes / Rôle d'expertise locale

Compte tenu de sa connaissance du fonctionnement et des besoins en matière de déplacements sur son territoire, la Collectivité 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 Collectivité sur les évolutions d'offres ou créations d'offres nouvelles.

Le STIF s'engage parallèlement à transmettre à la Collectivité toute information sur le réseau permettant à la collectivité 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.

f. 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

a. Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA): études de mise en œuvre, travaux

La ligne 40 est retenue au titre du SDA et doit faire l'objet d'une mise en accessibilité au plus tard au 10 février 2015. La collectivité est en train de passer un marché pour faire la liste des travaux nécessaires et les évaluer afin de réaliser le planning prévisionnel.

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).

b. Remplissage et mise à jour de la base des points d'arrêt

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.

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.

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.

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 Collectivité.

A l'occasion de la session annuelle du comité de suivi, la Collectivité 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 Collectivité et de l'Entreprise.

Article 8-2 - Habillage des véhicules

Le voyageur francilien doit percevoir la cohérence et l'unité du système de transport au niveau régional. 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. 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 et qui figurent en annexe B7.

Le matériel devra aussi être habillé localement selon les principes définis par le STIF et la Collectivité.

Les nouveaux habillages seront mis en place à partir de juillet 2011 sur tous les véhicules neufs quelle que soit leur capacité. 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.

La prise en charge financière de l'habillage de définit comme suit :

- Peinture vif argent 100% STIF
- Symbolique réseau + bloc marque STIF : 100% STIF
- Adhésifs transporteur + pose (selon la charte) : 100% transporteur
- Adhésifs collectivités + pose (selon la charte) : 50% Collectivité et 50% transporteur

Les coûts relevant du STIF doivent être clairement indiqués dans le devis du ou des bus transmis par le transporteur.

A réception, l'ensemble des véhicules reçus devront être photographiés 3/4 droit (avec la plaque d'immatriculation) et les photos devront être transmises au STIF à la direction de la Communication. Lors de la réception des premiers véhicules, l'agence désignée par le STIF devra se rendre au dépôt afin de valider ou non l'habillage proposé. En cas de refus, l'habillage devra être revu au frais du poseur et/ou de l'imprimeur des adhésifs.

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 Collectivité 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.
- Le logo de la Collectivité 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 Collectivité 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 Collectivité sera activé.
- L'information des voyageurs est rapatriée dans le cadre info de l'abri voyageur, lorsque l'arrêt en est équipé. Ce cadre info abri voyageurs peut être mis en commun avec une autre entreprise, dans ce cas une entreprise est désignée comme gestionnaire principale de l'information, chaque entreprise restant responsable de la mise à jour de l'information de ses lignes.
- Une signalétique harmonisée est mise en œuvre par la Collectivité sur les abris voyageurs (bandeau indices de ligne). L'Entreprise fournit les indices de lignes à insérer et en informe le STIF

La Collectivité apporte toute information sur la vie du réseau dans les bulletins et autres supports de communication.

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 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 Collectivité.

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 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.

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 4-1 -, 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 la Collectivité

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 Collectivité conformément à l'article 9 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, modifié par l'article 22-I du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;
- Prévoir, conformément aux dispositions du Règlement européen n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par Route, un bénéfice raisonnable pour l'Entreprise.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement à € HT (euros de l'année 2008).

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	831	832	841	841	841	841

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)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	641	641	650	649	648	648

Pour la première année d'exploitation, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.

Article 10-3 - Engagements financiers de la Collectivité

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, la Collectivité versera à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle d'un montant de 147 357,27 € HT 2008.

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'**Annexe B.5** de la présente convention.

Elle est indexée chaque année par application de la formule décrite à l'annexe B.5 précitée de la présente convention, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à la fin du mois de septembre de l'année « $n - 1$ ».

Pour la première année d'exploitation, le montant de la participation est calculé selon la règle du prorata temporis.

Article 10-4 Titres locaux

Les titres locaux du réseau d'Aubergenville peuvent être utilisés jusqu'au 31/12/2011 selon les conditions actuellement en vigueur.

En 2012, la contribution forfaitaire de la Collectivité sera ajustée en fonction de l'estimation de recettes des titres de transport de substitution pour maintenir sa contribution totale. Un avenant sera signé entre les parties afin de prendre en compte la solution retenue et les modalités financières qui en découlent. Sans accord entre la Collectivité, le transporteur et le STIF au 31/12/2011, les titres locaux ne seront plus valables.

Article 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.

Article 12 - Autres conventions

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 Collectivité et l'Entreprise (Contrat d'exploitation du réseau de transport CT2/XXX) et intègre les dispositions qui devaient figurer dans la convention en cours de négociation entre la Collectivité et l'Entreprise.

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 :

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 déférés au Tribunal Administratif de Paris.

TITRE II - Annexes

A. Annexes Communes

Annexe A.1 Synthèse des modifications

B. Annexes Circonstanciées

**Annexe B.1 Liste des lignes composant le périmètre de la convention
partenariale**

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 la Collectivité

Annexe B.6 Biens mis à disposition par la Collectivité

Annexe B.7 Livrée des véhicules

SIGNATAIRES

Établie en 3 exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Pour l'Entreprise,
Le Directeur

Sophie MOUGARD

La Collectivité,

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0608

Séance du 6 juillet 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU deux rives de Seine

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- 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** la délibération du n°2010/0370 du 7 juillet 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Autocars Tourneux et CSO (Courriers de Seine et Oise)
- VU** la délibération du 9 février 2010 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Autocars Tourneux et CSO (Courriers de Seine et Oise) ;
- VU** le rapport n°2011/0605/0608/0615/0611;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 30 juin 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 29 juin 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés Autocars Tourneux et CSO (Courriers de Seine et Oise)

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

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JPH' with a flourish at the end.



**AVENANT N°2
au
CONTRAT DE TYPE II
Deux Rives de Seine-
002 021**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 6 juillet 2011
Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

Les sociétés

Les Autocars Tourneux, SA au capital de 840 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 352 220 172, n° de SIRET 352 220 172 000 30, dont le siège est situé à ZAE du Rouillard – Parc des 3 Etang, 78 480 Verneuil-sur-Seine, représentés par Jean-François CHIRON, Président des Autocars Tourneux.

ET

CSO (Courriers de Seine et Oise), SA au capital de 190 600 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 572 045 573, n° de SIRET 572 045 573 000 27, dont le siège est situé à 18, rue de la Senette, 78 955 Carrières-sous-Poissy, représentés par Pierre Bonicel, Directeur des Courriers de Seine et Oise (CSO).
Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau 2 rives de Seine le 7 juillet 2010

Le conseil a ensuite validé l'avenant suivant au contrat

- avenant n° 1 voté le 09/02/2011 ayant pour objet la prévention et la sécurité dans le cadre de la politique de la ville

Compte tenu de la date d'entrée en vigueur de ce contrat (soit le 1er janvier 2011), la procédure de notification de subvention prévue au contrat doit être exceptionnellement assouplie pour les véhicules devant être acquis en 2011.

Cet assouplissement permettra à l'opérateur de commander les véhicules dans les délais prévus aux plans d'investissement. Il ne génère aucun surcoût pour le STIF. La procédure de subvention de droit commun s'appliquant à nouveau au premier janvier 2012.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT:

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0609

Séance du 6 Juillet 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

**AVENANT N° 3 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE**

RESEAU Goëlys

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en 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** la délibération n°2009/1056 du 09/12/2009 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société CIF et la convention partenariale entre le STIF, le Syndicat Mixte de la Goële, le Conseil général de Seine et Marne et la société CIF ;
- VU** la délibération n°2010/0775 du 08/12/2010 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société CIF ;
- VU** la délibération n°2011/0073 du 09/02/2011 approuvant l'avenant n°2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société CIF ;
- VU** le rapport n°2011/0609 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 30 juin 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau Goëlys joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société CIF.

ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le Réseau Goëlys joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec le Syndicat Mixte de la Goële, le Conseil général de Seine et Marne et la société CIF ;

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 et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized initials 'JPH' followed by a horizontal flourish.

**AVENANT N°3
au
CONTRAT DE TYPE II
GOELYS – 002 006**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 6 juillet 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

Les Courriers de l'Ile de France (CIF) – Groupe Keolis, dont le siège social est situé 34 rue de Guivry 77990 Le Mesnil Amelot, Société par Actions Simplifiées au capital de 343 696 €, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Meaux sous le numéro B 562 091 132, représentée par son Directeur, Monsieur Jean-Olivier Ehkirch.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau Goëlys le 09/12/2009.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- l'avenant n° 1 voté le 08/12/2010, ayant pour objet les subventions véhicules, la modification du périmètre, ainsi que de l'offre complémentaire.
- l'avenant n° 2 voté le 09/02/2011, ayant pour objet la modification de l'annexe B9 et de l'annexe F4 du contrat concernant la prévention Politique de la Ville.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

Les lignes régulières à vocation scolaire :

Rentrée scolaire 2011-2012 :

L'offre est simplifiée et adaptée aux besoins. Des doublages sont mis en place pour pallier aux problèmes de surcharge et transporter les enfants assis en toute sécurité sur les lignes 704, 711 et 714. La ligne 750 est supprimée et la ligne 756 est modifiée.

Les lignes régulières :

Ligne 703 : suppression de l'arrêt « Vigne de Pâques » à Saint-Mard.

Ligne 707 : ajout de l'arrêt « Vigne de Pâques » et réadaptation des temps de parcours par rapport à la circulation actuelle.

Ligne 704 : renforcement de l'offre sur la commune de Saint-Pathus, prolongement de toutes les courses qui ont pour terminus Saint-Soupplets à Saint-Pathus Les Frênes.

Ligne 709 : Réadaptation des temps de parcours en heure de pointe en fonction de la circulation actuelle.

Ligne 712 : Suppression de la ligne

Lignes 710 : Prolongement de deux courses entre 17h50 et 20h06 ayant pour terminus Juilly jusqu'au Plessis L'Evêque.

Leur date de mise en service est le : 29/08/2011.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Plan d'Investissement
- Annexe E1 Compte d'exploitation prévisionnel
- Annexe D5 Etat du parc

- Annexe E3 Prévisions de recettes
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4 bis subvention CT2 PPI

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 3 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise



**AVENANT N°1
à la
Convention Partenariale du Réseau
GOELYS – 002 006**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 6 juillet 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

Le Syndicat Mixte de la Goële – Etablissement public de coopération intercommunale – dont le siège est situé 7 rue Georges Pompidou – ZA des vingt Arpents, 77 990 Le Mesnil-Amelot, représentée par **Daniel HAQUIN**, Président, autorisé à signer la présente par délibération en date du 29 juin 2011.

Ci après dénommé « le Syndicat »

ET

Le département de Seine et Marne, dont le siège est situé à l'Hôtel du Département, 77010 Melun Cedex, représentée par son Président **Vincent EBLE**, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

Ci après dénommé « le Département »

Ensemble ci-après dénommées « les Collectivités »,

d'une seconde part,

Les Courriers de l'Ile de France (CIF) – Groupe Keolis, dont le siège social est situé 34 rue de Guivry 77990 Le Mesnil Amelot, Société par Actions Simplifiées au capital de 343 696 €, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Meaux sous le numéro B 562 091 132, représentée par son Directeur, Monsieur Jean-Olivier Ehkirch.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau Goëlys le 09/12/2009 et le contrat d'exploitation de type 2.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions dans le cadre du fonctionnement du réseau et apporter des précisions concernant l'indexation des participations des Collectivités il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

Ces modifications concernent :

Les lignes régulières à vocation scolaire :

Rentrée scolaire 2011-2012 :

L'offre est simplifiée et adaptée aux besoins sur la ligne 756. La ligne 750 est supprimée, les élèves du canton seront transportés sur la ligne 756. Des doublages sont mis en place pour pallier aux problèmes de surcharge et transporter les enfants assis en toute sécurité sur les lignes 704, 711 et 714.

Les lignes régulières :

Ligne 703 : suppression de l'arrêt « Vigne de Pâques » à Saint-Mard.

Ligne 707 : ajout de l'arrêt « Vigne de Pâques » et réadaptation des temps de parcours par rapport à la circulation actuelle.

Ligne 704 : renforcement de l'offre sur la commune de Saint-Pathus, prolongement de toutes les courses qui ont pour terminus Saint-Souplets à Saint-Pathus Les Frênes.

Ligne 709 : Réadaptation des temps de parcours en heure de pointe en fonction de la circulation actuelle.

Ligne 712 : Suppression de la ligne

Lignes 710 : Prolongement de deux courses entre 17h50 et 20h06 ayant pour terminus Juilly jusqu'au Plessis L'Evêque.

La date de mise en service de cette restructuration est le 29 août 2011.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

- L'article 10.1 de la convention, relatif aux « principes généraux » de « l'engagement financier des parties » est modifié comme suit :

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 A 3 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 HT du service de référence est fixé annuellement à :

(k€ constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Charges d'exploitation	9 893	10 212	10 301	10 298	10 280	10 355	10 425

- L'article 10.2 de la convention relatif aux « Engagements financiers du STIF est modifié comme suit :

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 HT fixée à :

(k€ constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution STIF	7 608	8 043	8 110	8 105	8 074	8 139	8 207

- L'article 10.3 de la convention relatif à l'engagement financier HT des collectivités est modifié comme suit :

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, les Collectivités verseront à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle HT actualisable d'un montant de (TVA en sus au taux en vigueur au moment du fait générateur):

(k€ constants 2009)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contribution du Syndicat Mixte de la Goële	614	633	641	641	641	641	641
Contribution du Conseil général de Seine et Marne	278	297	305	305	305	305	304

En année pleine, ces participations sont payables chaque trimestre sous forme d'acompte (la date d'exigibilité de l'acompte étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elles seront indexées chaque année selon la formule prévue à l'Annexe 7 de la présente convention. La facture d'actualisation annuelle sera émise avant le 31 décembre de chaque année sous réserve de la parution des indices.

Pour l'année d'exploitation 2011, le montant de la contribution des collectivités compte les évolutions d'offre intervenues à compter de septembre 2011 sur une durée de 4 mois (sept. A déc. 2011).

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Les annexes A 1 et A 3 complètent à compter de septembre les annexes A 1 et A 3 adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

L'annexe A 7 annule et remplace l'annexe A 7 adoptée lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- A 1 Liste des lignes
- A 3 Service de référence
- A 7 Révision de la participation des Collectivités

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 29 août 2011 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 4 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Madame Sophie MOUGARD

Pour le Syndicat,

Pour l'Entreprise

Pour le Département,

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0610

Séance du 6 juillet 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANTS

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 / CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU PARISIS

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- 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** la délibération n° 2010/0742 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et la société Les Cars Lacroix et la convention partenariale entre le STIF, la société Les Cars Lacroix et la Communauté de Communes du Parisis.
- VU** la délibération n° 2011/0073 du 9 février 2011 approuvant les avenants aux contrats de type 2 portant sur la présence humaine.
- VU** le rapport n°2011/0610 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 30 juin 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 29 juin 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au Contrat de Type 2 pour le réseau Parisis joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société Les Cars Lacroix ;

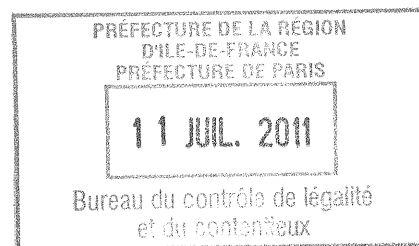
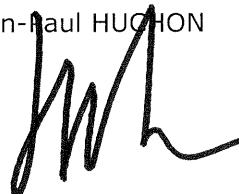
ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le réseau Parisis avec la Communauté de Communes du Parisis et la société Les Cars Lacroix ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec la Communauté de Communes du Parisis et la Société Les Cars Lacroix.

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



AVENANT N°2 AU CONTRAT DE TYPE 2 DU RESEAU PARISIS

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale Mme **Sophie Mougard** autorisée à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration en date du 6 juillet 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Société CARS LACROIX, SAS au capital de 558 600 €, inscrite au RCS de Pontoise (n° SIREN / n° SIRET), n° SIREN 780 053 898 et n° SIRET 780053 898 000 42, dont le siège social est situé 53-55 Chaussée Jules César 95 250 BEAUCHAMP, représentée par sa directrice, Mademoiselle Anaëlle PENVEN, dûment habilitée à cet effet.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une seconde part,

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

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau PARISIS ont été approuvés par le conseil d'administration du STIF en date du 8 décembre 2010.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet le financement du dispositif de prévention - politique de la Ville

Lors des négociations du contrat précité, il est apparu que des titres locaux étaient distribués sur le réseau. Ceux-ci ont été supprimés et la collectivité souhaite les remplacer par le dispositif Pass'Local. La création d'un tel dispositif nécessite de passer des avenants afin de modifier la convention partenariale, le contrat de type 2 et certaines annexes circonstanciées.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Un article 23-7 est ajouté au contrat :

«

Article 23 - 7 Le Pass'Local

Le Pass'Local associé au réseau objet du présent contrat est un titre de transport nominatif valable un an calendaire sur le périmètre des lignes du réseau exploitées par le(s) transporteur(s) lié(s) par une convention partenariale à la/les collectivité(s) qui le délivre.

Le Pass'Local est fondé sur le ticket t+ en carnet plein-tarif, il représente une réserve illimitée de tickets utilisable uniquement par son titulaire dans les conditions fixées au paragraphe précédent.

L'usage du Pass'Local est limitée à la durée du présent contrat.

Le Pass' Local permet notamment aux collectivités de proposer à certaines catégories de voyageurs qu'elles auront préalablement définies, avec ou sans participation financière du bénéficiaire, un titre de transport utilisable localement.

Le Pass'Local est constitué d'une carte personnalisée accompagnée d'un coupon de circulation local permettant de valider le titre au début de chaque trajet tel que décrit à l'article 21-3.

Lors de la détermination des recettes de trafic (Article 50.1 - Modalités de détermination des recettes de trafic), les validations de coupon de circulation local sont assimilées à des premières validations de ticket t+ carnet plein tarif (la facturation fera apparaître le détail des validations : ticket t+ carnet plein tarif, coupon de circulation local...).

Les modalités relatives à la gestion et au financement du Pass'Local sont détaillées dans la convention partenariale liant le STIF, l'Entreprise et la Collectivité et annexée au présent contrat.

»

Article 2.

L'article 56 du contrat est modifié comme suit :

«

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+.

En particulier, les recettes de vente du Pass'Local, défini à l'Article 23-7, sont déterminées sur la base du prix du ticket t+ en carnet plein-tarif et des validations déclarées par l'Entreprise. Ces recettes sont prises en compte dans le calcul de l'intéressement à la vente décrit à l'article 58.

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+. »

Article 3.

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modification sont jointes au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les précédentes versions.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 4. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 06 juillet 2011 et le 31 décembre 2016.

Article 5.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

SIGNATAIRES

Établie en 2 exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Pour l'Entreprise,
La Directrice

Sophie MOUGARD

Anaëlle PENVEN

**AVENANT N°1 A LA
CONVENTION PARTENARIALE STIF /COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION LE PARISIS / LES CARS LACROIX DANS LE
CADRE DE LA CONCLUSION DU CONTRAT D'EXPLOITATION DE
TYPE 2 DU RESEAU PARISIS**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale Mme **Sophie Mougard** autorisée à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration en date du 6 juillet 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'Agglomération Le Parisis qui, conformément à l'Article 3 de l'Arrêté Préfectoral A10-622-BRCT du 25 octobre 2010, se substitue à tous les droits et obligations de la Communauté de Communes du Parisis, et dont le siège est situé **271 Chaussée Jules César 95 250 BEAUCHAMP**, représentée par son Président Raymond LAVAUD, autorisé à signer la présente par délibération en date du 20 juin 2011

Ci-après dénommée « la Collectivité »,

d'une seconde part,

La Société CARS LACROIX, SAS au capital de 558 600 €, inscrite au RCS de Pontoise (n° SIREN / n° SIRET), n° SIREN 780 053 898 et n° SIRET 780053 898 000 42, dont le siège social est situé 53-55 Chaussée Jules César 95 250 BEAUCHAMP, représentée par sa directrice, Mademoiselle Anaëlle PENVEN, dûment habilitée à cet effet.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

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

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau PARISIS ont été approuvés par le conseil d'administration du STIF en date du 8 décembre 2010.

Lors des négociations de la convention partenariale précitée, il est apparu que des titres locaux étaient distribués sur le réseau. Ceux-ci ont été supprimés et la collectivité souhaite les remplacer par le dispositif Pass'Local. La création d'un tel dispositif nécessite de passer des avenants afin de modifier la convention partenariale, le contrat de type 2 et certaines annexes circonstanciées.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Les articles 10.4 et 10.5 sont ajoutés à la convention partenariale :

« Article 10-4 - La distribution de titres locaux

La Collectivité peut délivrer ou faire délivrer des titres de transport choisis dans la gamme tarifaire créée par le STIF.

En particulier, elle peut distribuer ou faire distribuer le Pass'Local tel qu'il est défini dans le contrat d'exploitation (article 23-7), sous réserve du respect par les bénéficiaires des éventuelles conditions du droit d'usage, cette possibilité n'impliquant pas de participation financière du STIF.

La collectivité ou ses communes membres doivent orienter préférentiellement les personnes satisfaisant aux conditions d'attribution de la carte Rubis fixées par le Conseil Général et les assister pour obtenir ce titre.

Pour un début de validité de titre à compter du 1^{er} septembre 2011, seul le Pass'Local est distribué par la Collectivité ou ses communes membres.

Article 10-5 - Gestion et financement du Pass'Local

La Collectivité définit ses propres critères caractérisant les personnes pouvant obtenir un Pass'Local. Ses communes membres instruisent les demandes et l'entreprise fournit aux bénéficiaires le Pass'Local et le coupon de circulation local dans un délai défini conjointement entre la Collectivité et le transporteur à compter de la présentation du dossier Pass'Local.

Le coupon précise l'année calendaire de validité du titre. Les ayants-droits 2011 seront automatiquement reconduits en 2012 et disposeront donc d'un coupon de circulation local valable jusqu'au 31/12/2012.

La Collectivité s'engage à distribuer 1500 Pass'Local par an pour une mobilité prévisionnelle équivalent à 16,5 ticket t+. Compte tenu de la distribution du Pass'Local par la Collectivité, l'objectif de recettes de trafic, défini à l'article 50-3 du contrat d'exploitation, doit prendre en compte un montant égal au :

Nombre de Pass'Local x mobilité prévisionnelle x prix unitaire t+ carnet au 1er juillet 2008 € H.T.

soit 1500 x 16,5 x 1,0806 € H.T. = 26 745 € H.T.

Le coût de fabrication de la carte personnalisée et du coupon de circulation locale est à la charge du transporteur.

L'Entreprise établit au nom de la collectivité les factures trimestrielles du Pass'Local. Les validations de coupons de circulation locaux sont retenues et facturées au prix du ticket t+ en carnet plein-tarif.

L'Entreprise présente la facture à la Collectivité au plus tard 45 jours après la fin de chaque trimestre. Cette facture fait apparaître par mois et par ligne de bus les éléments tarifaires nécessaires au calcul de la recette Pass'Local.

L'Entreprise déclare au STIF, conformément à l'article 53 du contrat d'exploitation, les montants trimestriels de recettes directes ticket t+ perçues de la Collectivité au titre du Pass'Local.»

Article 2.

L'article 10.3 est modifié pour tenir compte de la mise en place du Pass'Local :

« Article 10-3 Engagements financiers de la Collectivité

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, la Collectivité versera à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle d'un montant de 894.542 € HT 2008 pour 2011 et 891 170 € HT 2008 pour les années 2012 à 2016.

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 3. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification à la dernière des parties prenantes qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 06 juillet 2011 et le 31 décembre 2016.

Article 4.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

SIGNATAIRES

Établie en 3 exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Pour l'Entreprise,
La Directrice

Sophie MOUGARD

Anaëlle PENVEN

Pour La Communauté d'Agglomération Le Parisis
Le Président

Raymond LAVAUD

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0611

Séance du 6 juillet 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU Valmy

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- 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** la délibération du 02 juin 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Transports du Val d'Oise (TVO),
- VU** la délibération du 9 février 2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Transports du Val d'Oise (TVO),
- VU** le rapport n°2011/0605/0608/0615/0611;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 30 juin 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 29 juin 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la la société Transports du Val d'Oise (TVO),

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

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JPH'.



**AVENANT N°3
au
CONTRAT DE TYPE II
Valmy- 002 044**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 6 juillet 2011
Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

Transports du Val d'Oise (TVO), SA au capital de 263 018 € inscrite au RCS de Pontoise (n° SIREN B 314 388 950), dont le siège est situé au 1 chemin du Clos Saint Paul, 95210 Saint-Gratien, représentée par délégation par David Colon, en sa qualité de Président.
Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Valmy le 8 décembre 2010

Le conseil a ensuite validé les avenants suivant au contrat

- avenant n° 1 voté le 09/02/2011 ayant pour objet la prévention et la sécurité dans le cadre de la politique de la ville
- avenant n° 2 voté le 06/07/2011 ayant pour objet une expérimentation mobile NFC

Compte tenu de la date d'entrée en vigueur de ce contrat, la procédure de notification de subvention prévue au contrat doit être exceptionnellement assouplie pour les véhicules devant être acquis en 2011.

Cet assouplissement permettra à l'opérateur de commander les véhicules dans les délais prévus aux plans d'investissement. Il ne génère aucun surcoût pour le STIF. La procédure de subvention de droit commun s'appliquant à nouveau au premier janvier 2012.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT:

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0612

Séance du 6 juillet 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

**AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE**

RESEAU PLAINE DE VERSAILLES

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en 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** la délibération n°2010/0748 du 08/12/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Veolia Transport Ecquevilly, Veolia Transport Houdan, CSO, Cars Hourtoule et STAVO et la convention partenariale entre le STIF, les communes de Bailly, Noisy-le-Roi, Saint-Nom-la-Bretèche, Feucherolles, Chavenay, Jouars-Pontchartrin et les Clayes-Sous-Bois et les sociétés Veolia Transport Ecquevilly, Veolia Transport Houdan, CSO, Cars Hourtoule et STAVO;
- VU** la délibération n°2011/0073 du 09/01/2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Veolia Transport Ecquevilly, Veolia Transport Houdan, CSO, Cars Hourtoule et STAVO;
- VU** le rapport n° 2011/0612 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 30 juin 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau Plaine de Versailles joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés Veolia Transport Ecquevilly, Veolia Transport Houdan, CSO, Cars Hourtoule et STAVO.

ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le Réseau Plaine de Versailles joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec les communes de Saint-Nom-la-Bretèche, Feucherolles, Chavenay, Jouars-Pontchartrin, les Clayes-Sous-Bois et la Communauté d'Agglomération Versailles Grand Parc et les sociétés Veolia Transport Ecquevilly, Veolia Transport Houdan, CSO, Cars Hourtoule et STAVO.



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 et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized initials 'JPH' followed by a horizontal flourish.



**AVENANT N°2
au
CONTRAT DE TYPE II
Réseau PLAINE DE VERSAILLES-
002 023**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 1^{er} juin 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

Veolia Transport Ecquevilly, SA au capital de 293 072 240 € inscrite au RCS de Nanterre sous le numéro B 383 607 090, dont le siège est situé au 169, avenue Georges Clémenceau, 92 735 Nanterre Cedex, représentée par délégation par Bernard Bouvrot, en sa qualité de Directeur d'Etablissement.

D'une deuxième part,

ET

VEOLIA TRANSPORT Etablissement de HOUDAN, SA au capital de 293 072 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN 383 607 090), dont le siège est situé au 169 avenue Georges Clémenceau, 92735 Nanterre Cedex, représentée par délégation par Nicolas Verwaerde, en sa qualité de Directeur d'Etablissement.

d'une troisième part,

ET

CSO, SAS au capital de 190 600 € inscrite au RCS de VERSAILLES (n° SIRET 572 045 573 00050), dont le siège est situé au 18 rue de la Senette 78955 Carrières-sous-Poissy, représentée par délégation par Pierre Bonicel, en sa qualité de Directeur.

d'une quatrième part,

ET

Cars HOURTOULE, SAS au capital de 700.000 euros, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 777 344 177 (Siren 77734417700038), dont le siège social est situé Rue Jacques Monod – 78370 Plaisir, représentée par son Président, Monsieur Jean-Sébastien Barrault.

d'une cinquième part,

ET

STAVO, SAS au capital de 38.874,50 euros, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 579 801 234 (Siren 57980123400017), dont le siège social est situé 4, rue de Villepreux – 78450 Chavenay, représentée par son Président, Monsieur Jean-Sébastien Barrault.

d'une sixième part,

Ci-après dénommées « les Entreprises »,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Plaine de Versailles et la convention partenariale le 8 décembre 2010.

Afin de prendre en compte la création de la ligne 77 suite à la fusion des lignes 75 et 76, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent:

- La régularisation de l'offre des lignes 23, 17, 71 et 172. La ligne 23 a été restructurée suite à la restructuration du réseau de Saint Germain en Laye et les lignes 17,71 et 172 ont fait l'objet de dossiers techniques modifiés.
- La création de la ligne 77 suite à la fusion des lignes existantes 75 et 76 reliant respectivement Noisy-le-Roi (Gare SNCF) à Montigny-le-Bretonneux (Gare SNCF de Saint-Quentin en Yvelines) en desservant Saint-Cyr l'école et Marly-le-Roi (gare SNCF) à Noisy-le-Roi (Gare SNCF).

Leur date de mise en service est le : 29/08/2011

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A1 Liste des lignes
- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 2 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

VEOLIA TRANSPORT ECQUEVILLY

STAVO

CARS HOURTOULE

VEOLIA TRANSPORT HOUDAN

CSO



AVENANT N°1
à la
Convention Partenariale du Réseau
PLAINE DE VERSAILLES – 002 023

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 6 juillet 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'Agglomération Versailles Grand Parc dont le siège est situé 7 ter rue de la porte de Buc, 78 000 Versailles, représentée par Monsieur François de Mazières, Président, autorisé à signer la présente par délibération n° en date du

d'une deuxième part,

ET

La commune de SAINT-NOM-LA-BRETECHE, dont le siège est situé 32 rue de la Fontaine, 78860 Saint-Nom-la-Bretèche, représentée par son Maire, Mme Manuelle WAJSBLAT, autorisé à signer la présente par délibération n° en date du

d'une troisième part,

ET

La commune de CHAVENAY, dont le siège est situé Place de l'église, 78450 Chavenay, représentée par son Maire, M. Denis FLAMANT, autorisé à signer la présente par délibération n° du

d'une quatrième part,

ET

La commune de FEUCHEROLLES, dont le siège est situé 39, grande rue, 78 810 Feucherolles, représentée par son Maire, M. Patrick LOISEL, autorisé à signer la présente par délibération n° du

d'une cinquième part,

ET

La commune de JOUARS PONTCHARTRAIN, 2 rue de Neauphle 78760 Jouars-Pontchartrain, représentée par son Maire, Mme Marie-Laure ROQUELLE, autorisé à signer la présente par délibération n° du

d'une sixième part,

ET

La commune des CLAYES SOUS BOIS, Place Charles de Gaulle, 78 340 Les Clayes-sous-Bois, représentée par son Maire, Mme Véronique Cote-Millard autorisé à signer la présente par délibération n° du

d'une septième part,

Ci-après dénommées « les Collectivités »,

ET

VEOLIA Transport Ecquevilly, SA au capital de 293 072 240 €, inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN 383 607 090), dont le siège est situé 169, avenue Georges Clémenceau, 92735 Nanterre Cedex, représentée, par délégation, par le directeur de l'établissement, Bernard Bouvrot.

d'une sixième part,

ET

VEOLIA TRANSPORT Etablissement de HOUDAN, SA au capital de 293 072 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN 383 607 090), dont le siège est situé au 169 avenue Georges Clémenceau, 92735 Nanterre Cedex, représentée par délégation, par le directeur de l'établissement, Olivier Djelilate.

d'une septième part,

ET

CSO, SAS au capital de 190 600 €, inscrite au RCS de VERSAILLES (n° SIRET 572 045 573 00050), dont le siège est situé au 18 rue de la Senette 78955 Carrières-sous-Poissy, représentée, par délégation, par le directeur de l'établissement, Pierre Bonicel.

d'une huitième part,

ET

Cars HOURTOULE, SAS au capital de 700.000 euros, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 777 344 177 (Siren 77734417700038), dont le siège social est situé Rue Jacques Monod – 78370 Plaisir, représentée, par délégation, par son Président, Monsieur Jean-Sébastien Barrault.

d'une neuvième part,

ET

STAVO, SAS au capital de 38.874,50 euros, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 579 801 234 (Siren 57980123400017), dont le siège social est situé 4, rue de Villepreux – 78450 Chavenay, représentée par son Président, Monsieur Jean-Sébastien Barrault.

d'une dixième part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau PLAINE DE VERSAILLES le 08/12/2010.

Afin de prendre en compte l'évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisé.

Ces modifications concernent :

- La création de la ligne 77 suite à la fusion des lignes existantes 75 et 76 reliant respectivement Noisy-le-Roi (Gare SNCF) à Montigny-le-Bretonneux (Gare SNCF de Saint-Quentin en Yvelines) en desservant Saint-Cyr l'école et Marly-le-Roi (gare SNCF) à Noisy-le-Roi (Gare SNCF). Les deux lignes desservent Bailly.

Par un nombre de courses supplémentaires (+17 vers Saint-Quentin et -4 vers Marly), la création de cette nouvelle ligne 77 a vocation de :

- Faciliter l'accès à Saint-Quentin en Yvelines sans rupture de charge ; avec cadencement avec le mode ferré : gares de Mareil, Noisy-le-Roi, Montigny-le-Bretonneux (Gare de Saint-Quentin-en-Yvelines) ;
- Faciliter l'accès de Saint-Cyr l'école (Arrêt République), et le lycée de Saint-Exupéry ; universités
- Permettre l'accès aux centres d'activités de Bailly et de Noisy-le-Roi (Parc d'activités notamment)

Leur date de mise en service est le 29 août 2011.

De plus, cet avenant acte la délégation de compétence du Transport des Communes de Bailly et Noisy le Roi à la Communauté d'Agglomération Versailles Grand Parc à compter du 1^{er} janvier 2011 et qui se substitue dans leurs droits et obligations à cette date.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Les articles suivants de la convention sont remplacés comme suit :

"Article 10-1 Principes généraux

Les principes de la rémunération de ce service de référence sont destinés à :

- Couvrir l'ensemble des charges de service public imposées par le STIF ;
- Couvrir l'ensemble des compléments de service financés par la Collectivité conformément à l'article 9 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, modifié par l'article 22-I du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;

- Prévoir, conformément aux dispositions du Règlement européen n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par Route, un bénéfice raisonnable pour l'Entreprise.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement à :

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Charges d'exploitation	12 752	12 863	12 842	12 835	12 868	12 865

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)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	11 307	11 390	11 363	11 347	11 379	11 379

Pour la première année d'exploitation, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.

Article 10.3 Engagements financiers des Collectivités

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, les Collectivités verseront à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle dont les montants en euros 2008 sont définis ci-dessous :

- Commune de Saint-Nom-la-Bretèche : 151 875 € H.T.
- Commune de Feucherolles : 44 436 € H.T.
- Commune de Chavenay : 12 308 € H.T.
- Commune de Jouars-Pontchartrain : 31 639 € H.T.
- Commune des Clayes-sous-Bois : 31 755 € H.T.

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution Versailles Grand Parc	313	313	303	303	303	303

Dont une contribution annuelle :

- Au titre de la Commune de Noisy-Le-Roi : 168 482 € HT
- Au titre de la Commune de Bailly : 84 685 € HT
- Versailles Grand Parc : 60 000 € en 2011 et 2012 (soit 24 K€ après application de la proratisation pour l'année 2011) et 50 000 € les années suivantes.

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'Erreur ! Source du renvoi introuvable. de la présente convention.

Pour la première année d'exploitation, le montant de la participation est calculé selon la règle du prorata temporis. »

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe B2 Service de référence

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 29 août 2011 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 12 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale
Sophie MOUGARD

Les entreprises,

Pour l'Entreprise Veolia Transport Equevilly,
Le Directeur

Pour l'Entreprise Veolia Transport Houdan,
Le Directeur

Pour l'Entreprise CSO,
Le Directeur

Pour l'Entreprise Cars Hourtoule,
Le Directeur

Pour l'Entreprise STAVO,
Le Directeur

Les Collectivités,

Pour la Commune de Chavenay
Le Maire,

Pour la Commune de Feucherolles
Le Maire,

Pour la Commune de Saint-Nom-la-Bretèche
Le Maire,

Pour la Commune de Jouars-Pontchartrain
Le Maire,

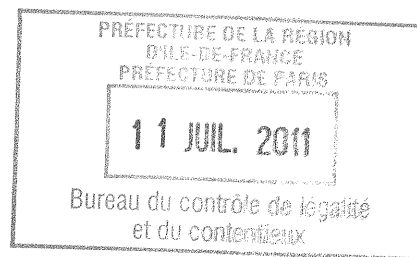
Pour la Commune des Clayes-sous-Bois
Le Maire,

La Communauté d'Agglomération Versailles Grand Parc
Le Président,

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0613

Séance du 6 juillet 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°4 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU R'BUS

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

- Vu** le code des transports (partie législative);
- 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** la délibération n°2009/1053 du 9 décembre 2009 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société TVO et la convention partenariale entre le STIF, La Communauté de communes de la boucle de la Seine (CCBS), la Communauté d'Agglomération Argenteuil-Bezons (CAAB) et la société TVO (transports du Val d'Oise);
- VU** les délibérations 2010/0779 du 08/12/2010, 2011/0116 du 09/02/2011 et 2011/0073 du 09/02/2011 approuvant les avenants n°1, 2 et 3 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société TVO;
- VU** le rapport n°2011/0613 ;
- VU** l'avis de la Commission de l'offre de transport du 30 juin 2011 et l'avis de la commission des affaires économiques et tarifaires du 29 juin 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n° 4 au contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau R'Bus joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société TVO.


ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n° 1 à la convention partenariale pour le réseau R'Bus joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec la communauté de communes de la boucle de la Seine, la communauté d'Agglomération d'Argenteuil-Bezons et la société Transport du val d'Oise (TVO)

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, et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized initials and a surname, likely representing Jean-Paul Huchon.



**AVENANT N°4
au
CONTRAT DE TYPE II
R'BUS- 002 004**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 6 juillet 2011
Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La Société des Transports du Val d'Oise (TVO), société Anonyme au capital de 1 264 018 €, inscrite au RCS de Pontoise sous le n° B 314 388 950, dont le siège est situé 1, Chemin du Clos Saint Paul, 95210 Saint Gratien, représentée, par David Colon, agissant en qualité de Président.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau R'BUS le 9 décembre 2009

Le conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat/

- avenant n° 1 voté le 08/12/2010 ayant pour objet le subventionnement des véhicules
- avenant n° 2 voté le 09/02/2011 ayant pour objet l'ajout au périmètre CT2 des lignes 016 016 092 et 019 019 045
- avenant n° 3 voté le 09/02/2011 ayant pour objet la prévention et la sécurité dans le cadre de la politique de la ville

Afin de prendre en compte les évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent la desserte des zones d'emplois du plateau de Sartrouville en particulier le parc d'activité des Trembleaux en prolongement de la desserte du parc du Perrier par l'extension et le renfort de la ligne 5 du réseau R'Bus reliant la gare de Sartrouville et assurant une correspondance avec la ligne 30-19 (reliant la gare de Corneilles)

La date de mise en service est le: **22/08/2011**

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT:

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 4 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise



**AVENANT N°1
à la
Convention Partenariale du Réseau
R'BUS – 002 004**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 6 juillet 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'Agglomération d'Argenteuil Bezons, dont le siège est situé 1 rue Jean Carosso, 95 870 Bezons, représentée par son Président, Monsieur **Philippe Doucet**, autorisé à signer la présente par délibération n° en date du

ET

La Communauté de Communes de la Boucle de la Seine, dont le siège est situé au 51/57 Boulevard de la République - Bât 4, 78 400 CHATOU, représentée par son Président, Monsieur **Christian Murez**, autorisé à signer la présente par délibération n° en date du / /

ci-après dénommée « La Collectivité »

d'une deuxième part,

ET

La société des transports du Val d'Oise (TVO), société Anonyme au capital de 205 000 €, inscrite au RCS de Pontoise sous le numéro B 314 388 950, dont le siège est situé 1, chemin du clos Saint Paul, 95 210 Saint Gratien, représentée par Monsieur **David Colon**, agissant en qualité de Président, dûment habilité à cet effet.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau R'Bus le 9 décembre 2009 et le contrat d'exploitation de type 2 .

Afin de prendre en compte Les évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau], il apparait aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisé.

Ces modifications concernent:

- La desserte des zones d'emplois du plateau de Sartrouville en particulier le parc d'activité des Trembleaux en prolongement de la desserte du parc du Perrier par l'extension de la ligne 5 du réseau R'Bus reliant la gare de Sartrouville et assurant une correspondance avec la ligne 30-19 (reliant la gare de Cormeilles) qui offre une desserte complémentaire de ces zones d'emplois.

Leur date de mise en service est le : **22/08/2011**

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

L'article 10-1 de la convention, relatif à l'Engagements Financiers des parties –Principes généraux », est modifié comme suit :

« Le coût total du nouveau service de référence est modifié à partir de 2011 et fixé annuellement comme détaillé dans le tableau ci-dessous» (en euros HT Valeur 2008)

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Charges d'exploitation	18 041	18 056	18 131	18 203	18 394	18 391

L'article 10-2 de la convention relatif aux engagements financiers du STIF est modifié comme suit

«Pour la réalisation du nouveau service de référence mentionné à l'article 10-1, entrant en service le 22 août 2011), le STIF versera à l'entreprise, Hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise, la contribution annuelle suivante:

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution STIF	15 338	15 339	15 406	15 468	15 653	15 641

Pour l'année 2011, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.

L'article 10-3 de la convention, relatif «aux engagements financiers des collectivités», est modifié comme suit:

««Pour la réalisation du nouveau service de référence mentionné à l'article 10-1 , les collectivités verseront l'entreprise TVO, à partir de 2011 la participation annuelle suivante détaillée dans le tableau ci-dessous et exprimée en euros HT (valeur 2008):

(k€ constants 2008)		2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution collectivités		844	_835	835	835	835	835

Contribution détaillée comme suit par collectivité en euros HT valeur 2008

k€constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution CAAB	645	645	645	645	645	645
Total contribution CCBS	199	190	190	190	190	190

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont:

- Annexe B.2 Service de référence...

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} juillet 2011 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en X exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Pour TVO
Le Président

Madame Sophie MOUGARD

David COLON

Pour La Communauté D'Agglomération
Argenteuil Bezons
Le Président

Pour La Communauté de Communes
la boucle de la Seine
Le Président

Monsieur Philippe DOUCET

Monsieur Christian MUREZ

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/614

Séance du 6 juillet 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

SENART BUS

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- 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** la délibération n°2009/1061 du 09/12/2009 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Moissy ;
- VU** la délibération n°2011/0120 du 09/02/2011 approuvant le nouveau contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Moissy ;
- VU** la délibération n°2011/0073 du 09/02/2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Moissy ;
- VU** le rapport n°2011/0614;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 30 juin 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Sénart Bus joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société Veolia Transport Moissy.

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

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JPH'.



**AVENANT N°2
au
CONTRAT DE TYPE II
Sénart Bus – 002-005**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 6 juillet 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

Veolia Transport Etablissement de Moissy-Cramayel, société anonyme 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 le directeur de l'établissement, Monsieur Jean-William PÂRIS

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Sénart Bus le 9 décembre 2010 (modifié le 9 février 2011) et la convention partenariale le 9 février 2011.

Le Conseil a ensuite validé l'avenant suivant au contrat :
- avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet la politique de la ville.

Afin de prendre en compte une évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Cette modification concerne :

- Entretien et gestion du site propre du T Zen 1 Sénart-Corbeil

La date de démarrage de ces prestations est le 4 juillet 2011.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4.1 Détail des prestations d'entretien du site propre

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 2 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0615

Séance du 6 juillet 2011

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU SITUS

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- 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** la délibération du 02 juin 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Setra et CEAT ;
- VU** la délibération du 9 février 2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Setra et CEAT ;
- VU** le rapport n°2011/0605/0608/0615/0611 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 30 juin 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 29 juin 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

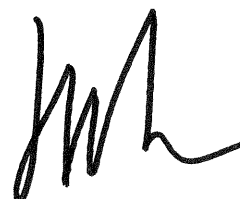
ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés Setra et CEAT.

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

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

Jean-Paul HUCHON





**AVENANT N°2
au
CONTRAT DE TYPE II
SITUS- 002 046**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 6 juillet 2011
Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

Les sociétés

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 Loïc BLANDIN, agissant en qualité de mandataire du groupement momentané d'entreprises (GME) formé avec la société SETRA.

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 Madame Virginie NOIREZ, dûment habilitée.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau SITUS le 2 juin 2010

Le conseil a ensuite validé l'avenant suivant au contrat

- avenant n° 1 voté le 09/02/2011 ayant pour objet la prévention et la sécurité dans le cadre de la politique de la ville

Compte tenu de la date d'entrée en vigueur de ce contrat, la procédure de notification de subvention prévue au contrat doit être exceptionnellement assouplie pour les véhicules devant être acquis en 2011.

Cet assouplissement permettra à l'opérateur de commander les véhicules dans les délais prévus aux plans d'investissement. Il ne génère aucun surcoût pour le STIF. La procédure de subvention de droit commun s'appliquant à nouveau au premier janvier 2012.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT:

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

**AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE**

RESEAU TAM LIMAY

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- 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** la délibération n°2010/0752 du 08/12/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société TVM et la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'agglomération de Mantes-en-Yvelines, le Syndicat de Transports de la Rive Droite du Vexin et les sociétés TVM, CTVMI et Veolia Transport Houdan ;
- VU** la délibération n°2011/0073 du 09/02/2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société TVM ;
- VU** le rapport n°2011/0616;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 30 juin 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau TAM Limay joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'approuver l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le réseau TAM Limay joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants et leurs annexes.

ARTICLE 4 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°2
au
CONTRAT DE TYPE II
TAM Limay - 002-041**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 6 juillet 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La société Transport Voyageurs du Mantois (TVM), société anonyme au capital de 370 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 400 644 373, dont le siège est situé 48 boulevard du Maréchal Juin à Mantes-la-Jolie, représentée par M. Emmanuel PIERZO, dûment habilité aux fins des présentes

La société Compagnie des Transports Voyageurs du Mantois Interurbains (CTVMI), société anonyme au capital de 3 300 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 438 472 185, dont le siège est situé 2, Impasse Sainte Claire Deville à Mantes-la-Jolie, représentée par M. Nicolas RAMBAUD, Directeur, dûment habilité aux fins des présentes

La société Veolia Transport, société anonyme au capital de 195 963 240 € inscrite au RCS de Nanterre sous le numéro B 383 607 090, dont l'établissement Veolia Transport Houdan RCS 383 607 090 001/64 sis ZAC de la Prévôté, route de Bû à Houdan, représentée par M. Olivier DJELILATE, Directeur, dûment habilité aux fins des présentes.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau TAM Limay le 9 décembre 2010, ainsi que la convention partenariale.

Afin de prendre en compte des évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- optimisation de l'offre sur la ligne 350-350-012
- renforcement de l'offre sur les lignes 350-350- 010 et 004 (desserte des zones d'activités des Closeaux et des Graviers)
- amélioration de la lisibilité de l'offre sur la ligne 350-350-011

Elles sont mises en place le 5 septembre 2011.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 1 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

***Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,***
La Directrice générale

Sophie MOUGARD

Pour l'Entreprise,

Pour TVM,
Le Directeur

Pour CTVMI,
Le Directeur

Emmanuel PIERZO

Pour Veolia Transport Houdan,
Le Directeur

Nicolas RAMBAUD

Olivier DJELILATE



**AVENANT N°1
à la
Convention Partenariale du Réseau
TAM Limay – 002-041**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 6 juillet 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'Agglomération de Mantes-en-Yvelines (CAMY), Communauté d'Agglomération, rue des Pierrettes – 78200 MAGANVILLE représentée par M. Dominique BRAYE, autorisé à signer la présente par délibération en date du 20 décembre 2010

Le Syndicat de Transport de la Rive Droite Vexin (STRDV), dont le siège social est situé au 5, avenue du Président Wilson, 78520 Limay, représentée par son Président M. Eric ODOR, autorisé à signer la présente par délibération en date du 24 novembre 2010

Ci-après dénommée « La Collectivité »

d'une deuxième part,

ET

La société Transport Voyageurs du Mantois (TVM), société anonyme au capital de 370 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 400 644 373, dont le siège est situé 48 boulevard du Maréchal Juin à Mantes-la-Jolie, représentée par M. Emmanuel PIERZO, dûment habilité aux fins des présentes

La société Compagnie des Transports Voyageurs du Mantois Interurbains (CTVMI), société anonyme au capital de 3 300 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 438 472 185, dont le siège est situé 2, Impasse Sainte Claire Deville à Mantes-la-Jolie, représentée par M. Nicolas RAMBAUD, Directeur, dûment habilité aux fins des présentes

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau TAM Limay le 9 décembre 2010, ainsi que le contrat d'exploitation de type 2.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisé.

Ces modifications concernent :

- optimisation de l'offre sur la ligne 350-350-012
- renforcement de l'offre sur les ligne 350-350- 010 et 004 (desserte des zones d'activités des Closeaux et des Gravieres)
- amélioration de la lisibilité de l'offre sur la ligne 350-350-011

Elles sont mises en place le 5 septembre 2011.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

L'article 10 de la convention, relatif aux engagements financiers des parties, est modifié comme suit :

Article 10 - Engagements financiers des Parties.

Article 10-1 - Principes généraux

Le Contrat d'exploitation de type 2 est constitué d'un service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise qui est décrit en **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** à la présente convention.

Les principes de la rémunération de ce service de référence sont destinés à :

- Couvrir l'ensemble des charges de service public imposées par le STIF ;
- Couvrir l'ensemble des compléments de service financés par les Collectivités conformément à l'article 9 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, modifié par l'article 22-I du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;
- Prévoir, conformément aux dispositions du Règlement européen n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par Route, un bénéfice raisonnable pour l'Entreprise.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement à :

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	11 011	10 999	11 026	10 961	10 938	10 913

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)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	5 853	5 804	5 818	5 709	5 677	5 606

Pour la première année d'exploitation, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.

Article 10-3 - Engagements financiers des Collectivités

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, les Collectivités verseront à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle dont les montants (en euro constant 2008) sont définis ci-dessous :

- Communauté d'Agglomération de Mantes-en-Yvelines :

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	2 020	2 020	2 014	2 013	2 012	2 011

- STDRV : 484 K€ 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'**Erreur ! Source du renvoi introuvable.** de la présente convention.

Elle est indexée chaque année par application de la formule décrite à l'annexe B.5 précitée de la présente convention, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à la fin du mois de septembre de l'année « n-1 ».

Pour la première année d'exploitation, le montant de la participation est calculé selon la règle du prorata temporis.

En cas de retrait financier de l'un des partenaires au cours de l'exécution de la présente convention, les parties conviennent de se réunir au sein d'un comité de suivi ad hoc afin d'examiner les modalités de prise en charge de la contribution financière du partenaire défaillant. En l'absence d'accord sur la répartition et la prise en charge dudit financement, le STIF pourra procéder, conformément à l'article 52 du contrat d'exploitation de type 2, à un ajustement du service de référence à due concurrence.

L'annexe circonstanciée ayant fait l'objet de modifications est annexée au présent avenant.

Elle annule et remplace l'annexe adoptée lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- **Annexe B2** Service de référence

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 5 septembre 2011 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 6 exemplaires, le

***Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,***
La Directrice générale

Sophie MOUGARD

Pour la Collectivité,

Pour la CAMY,
Le Président

Pour le STRDV,
Le Président

Dominique BRAYE

Eric ODOR

Pour l'Entreprise,

Pour TVM,
Le Directeur

Pour CTVMI,
Le Directeur

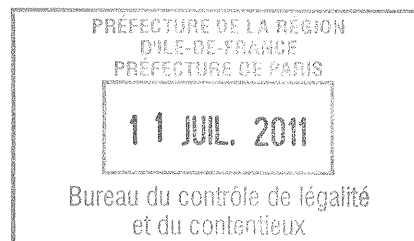
Emmanuel PIERZO

Nicolas RAMBAUD

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/617

Séance du 6 juillet 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

R'BUS (URBAIN DE RAMBOUILLET)

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en 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** la délibération n°2010/0753 du 08/12/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Rambouillet ;
- VU** le rapport n°2011/0617;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 30 juin 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau R'Bus (urbain de Rambouillet) joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société Veolia Transport Rambouillet.

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

AVENANT N°1
au
CONTRAT DE TYPE II
Urbain de Rambouillet
(« R'Bus ») – 002-029

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 6 juillet 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

Veolia Transport Etablissement de Rambouillet, société anonyme au capital de 195 936 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN 383 607 090), dont le siège est situé au 169 avenue Georges Clémenceau, 92000 Nanterre, représentée, par délégation, par le directeur de l'établissement, Monsieur Nicolas VERWAERDE

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau urbain de Rambouillet (« R'Bus ») le 9 décembre 2010, ainsi que la convention partenariale.

Afin de prendre en compte des évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- renforcement de l'offre sur la ligne 013-013-102 (desserte du CERRSY)
- renforcement de l'offre sur la ligne 013-013-103 (desserte de la Bergerie Nationale)

Elles sont mises en place le 1er septembre 2011.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D1 Etat du parc
- Annexe D2 Programme d'investissement
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4 Subvention CT2

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 1 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0618

Séance du 6 juillet 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU VAL-DE-MARNE

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- 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** la délibération du 8 décembre 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société STRAV ;
- VU** la délibération n°2011/0073 du 09/02/2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société STRAV ;
- VU** le rapport n° 2011/0618 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 30 juin 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau VAL-DE-MARNE joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société STRAV.

ARTICLE 3 : d'acter du passage de la ligne 045-045-003 sur le site propre entre les arrêts « Pointe du Lac » et « Europarc ».

ARTICLE 4 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JPH' with a flourish at the end.

**AVENANT N°2
AU
CONTRAT DE TYPE II
VAL-DE-MARNE**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 6 juillet 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

STRAV, société par actions simplifiées au capital de 257 638 €, inscrite au RCS d'Evry (n° SIREN 956200323 / n° SIRET 95620032300054), dont le siège est situé 19 route Nationale 6 à Brunoy (91 800), représentée par son Directeur, Monsieur Romain BETEILLE.

Ci-après dénommée « L'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil d'administration du STIF a approuvé en date du 8/12/2010 le contrat d'exploitation de type 2 du réseau VAL-DE-MARNE.

Le contrat a fait l'objet des avenants suivants :

- avenant n°1, voté le 09/02/2011 ayant pour objet « Prévention et sécurité sur les réseaux de bus privés ».

Afin de prendre en compte l'évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant n° 2 au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Le projet concernant les lignes 45-45-003 « Villeneuve-St-Georges – Créteil » et 45-45-004 « Villeneuve St Georges (RER D) - Villeneuve St Georges (RER D) ».

La ligne 45-3 (code public K) est restructurée compte tenu de la mise en service du TCSP Sucy Bonneuil-Pompadour et du prolongement du métro de la ligne 8 à Créteil Pointe du Lac. Le terminus de la ligne est désormais à Créteil Préfecture et la ligne emprunte une partie du TCSP. L'interdiction de trafic local est supprimée.

Les moyens (2 véhicules) sont redéployés sur la ligne 45-4 (code public J1, J2), permettant un renforcement de la fréquence à 5 minutes en heure de pointe.

La levée de l'interdiction de trafic local concerne les arrêts suivants : Europarc, Pointe du Lac, Jean-Baptiste Oudry (création d'arrêt), centre commercial, Préfecture (terminus).

Ces deux projets seront mis en service du projet le 8 octobre 2011, simultanément à la mise en service du prolongement du métro et de la restructuration des lignes exploitées par la RATP.

Cette modification d'offre est mise en place le 8 octobre 2011.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'investissement
- Annexe D5 Etat de parc
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant n° 2 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

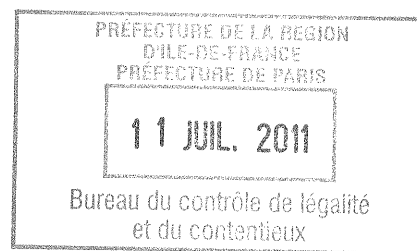
Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0619

Séance du 6 juillet 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU MOBILIEU VEOLIA TRANSPORT 040-040-023

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- 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** la délibération n°2011/0110 du 09/02/2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport SETRA ;
- VU** le rapport n°2011/0619 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 30 juin 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Mobilien Veolia Transport 040-040-023 joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société Veolia Transport SETRA

ARTICLE 3 : d'acter du passage de la ligne 040-040-023 sur le site propre entre les arrêts « Pointe du Lac » et « Messidor Liberté »

ARTICLE 4 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

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

**AVENANT N°1
au
CONTRAT DE TYPE II
Mobilien Veolia Transport
040-040-023 –
002 096**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 6 juillet 2011.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

SETRA (Société d'Exploitation de Transports et de Réparations Automobiles), société SAS de 503 880 €, inscrite au RCS de Melun (n° SIREN B 552 005 456 / n° SIRET 552 005 456 00041), dont le siège est situé CD 50, Villemeneux, 77170 BRIE-COMTE-ROBERT, représentée par sa Directrice, Madame Virginie NOIREZ.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Mobilien Veolia Transport 040-040-023 le 09/02/2011.

Afin de prendre en compte les évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- Le décalage du terminus de la ligne 040-040-023 à Créteil Préfecture
- La modification de l'itinéraire de la ligne 040-040-023 entre la gare de Boissy-Saint-Léger et Créteil Préfecture dans le cadre de la mise en service du TCSP Sucy-Pompadour
- Le renfort d'offre de la ligne en heure de pointe et en heure creuse.
- Suppression de l'interdiction de trafic local entre Boissy Gare et Créteil Préfecture.

Leur date de mise en service est le : 08/10/2011

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4 subvention CT2

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 1 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise SETRA

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0620

Séance du 6 juillet 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT GENERIQUE AUX CONTRATS DE TYPE 2

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- 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° 2011/0620 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 30 juin 2011 et de la Commission économique et tarifaire du 29 juin;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant générique aux contrats d'exploitation de type 2 joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant aux contrats d'exploitation de type 2 et leurs annexes ;

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

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

Jean-Paul HUGHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JPH' with a long horizontal stroke at the end.

AVENANT G1

AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ILE-DE-FRANCE

Contrat de type 2

Le présent avenant est établi entre :

le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale Mme **Sophie Mougard** autorisée à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration en date du [...].

ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

et

Nom de l'entreprise : _____

Adresse : _____

n° SIRET: _____

n° SIREN: _____

N° RCS : _____

Représentée par : _____

ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a décidé lors de sa séance du 9 février 2011, la création de la « carte scolaire bus lignes régulières » et de la « carte scolaire bus lignes régulières RPI ». Ces titres se substituent à l'abonnement scolaire subventionné, communément appelé « carte scolaire », à compter de la rentrée 2011. Les conditions d'usage ne sont pas notablement modifiées. Les principales évolutions tiennent à une harmonisation régionale des critères d'attribution et à certains aspects des modalités de gestion et de financement. Il est, de ce fait, nécessaire d'apporter des modifications au contrat et à l'annexe commune C5.

Les contrats de type 2 prévoient en leur article 50.2, deux modifications des règles de calcul des contributions liées aux recettes reconstituées :

- d'une part, le fait de passer de valeurs uniformes pour tous les forfaits du prix section et du prix voyageurs à des valeurs spécifiques par catégorie de forfait (Navigo et carte de circulation police / ImagineR / forfait Solidarité Transport) ;
- d'autre part, le changement de méthode de mesure du trafic des titres sur support télébilletique, l'utilisation des données de validation se substituant au traitement des données de comptage.

Le présent avenant apporte les modifications découlant de ces deux évolutions dans le contrat, dans les annexes communes C1 et E2 et dans certaines annexes circonstanciées.

Le STIF a mené un travail important avec les transporteurs pour définir les principes et modalités de gestion d'un système communautaire de vente à distance (SCVD), visant notamment la vente sur les guichets automatiques bancaires (GAB) et la vente sur Internet. Les expérimentations menées ont montré l'intérêt des usagers pour ces nouveaux canaux de distribution dont l'utilité se fera particulièrement ressentir en grande couronne. Il s'agit, par le présent avenant, d'intégrer les évolutions relatives à la gestion communautaire, donc communes à l'ensemble des contrats d'exploitation, induites par la mise en place du SCVD, notamment des modifications du « cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires » (annexe commune) et la mise en place d'une convention relative aux conditions de développement et d'exploitation du Système Communautaire de Vente à Distance via le canal internet et le canal des Guichets Automatiques Bancaires (nouvelle annexe commune).

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1^{er} :

Dans l'ensemble du contrat, « carte scolaire » est remplacé par « carte scolaire bus lignes régulières et carte scolaire bus lignes régulières RPI ».

Article 2:

L'annexe C5 « Modalités relatives à la gestion et au financement de la carte scolaire » est supprimée et remplacée par l'annexe C5 « Modalités relatives à la gestion et au financement des abonnements « carte scolaire bus lignes régulières » et « carte scolaire bus lignes régulières RPI » » annexée au présent avenant.

Article 3 :

A la fin de l'article « 49 – Principes généraux relatifs à la rémunération. », dans la liste des « des intéressements, des bonifications ou des pénalités liés à sa performance dans l'exécution du service de référence » est ajouté un item : « - un intéressement au taux de validation décrit dans l'article 22-4. ».

Article 4 :

L'article 50.1 « Modalités de détermination des recettes de trafic. » est ainsi modifié :

« 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, 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 :

$$\mathbf{RT1 = (P(t+ ; DT) \times NV(t+ ; DT))/0.98 + (P(t+ ; PT) \times NV(t+ ; PT))/0.98 + (P(t+ ; PT) \times NV_{t+u})/0.98 + (P_{tab} \times NV_{tab})}$$

Où :

- i. P(t+ ; DT) est le prix du ticket t+ carnet demi-tarif, P(t+ ; PT) le prix du ticket t+ carnet plein-tarif, P_{tab} le prix du ticket d'accès à bord.
- ii. NV(t+ ; DT) : nombre annuel de premières validations de tickets t+ carnet demi-tarif.
- iii. NV(t+ ; PT) : nombre annuel de premières validations de tickets t+ carnet plein-tarif.
- iv. NV_{t+u} : nombre annuel de premières validations de tickets t+ à l'unité.
- v. NV_{tab} : nombre annuel de validations de tickets d'accès à bord.

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

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

La recette de trafic d'une carte scolaire bus lignes régulières ou d'une carte scolaire bus lignes régulières RPI correspond au tarif de ladite carte.

2) Contributions liées aux recettes de trafic reconstituées jusqu'au 31/12/2010.

Pour les forfaits Navigo (annuel, mois, semaine), Imagine'R, Solidarité Transport et Gratuité Transport ainsi que pour les cartes de circulation police :

$$\mathbf{CRR = [Pv + Ps \times Sm] \times NV_{FOR}}$$

Où :

- Pv et Ps : prix voyageur et prix section. Les valeurs de Pv et Ps TTC pour l'année 2008 sont respectivement égales à 0,0718 € et 0,1662 €. Chaque année, Pv et Ps seront actualisés de la hausse (ou des hausses) de l'année précédente des forfaits considérés tel que détaillé à l'Annexe E3).
- NV_{FOR} : nombre annuel de voyageurs pour les forfaits sur support télébillettique.
- Sm : sectionnement moyen de la ligne, fixé pour toute la durée du contrat selon la dernière enquête origine-destination réalisée dans le cadre des comptages.

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

3) Contributions liées aux recettes de trafic reconstituées à partir de 2011.

3.1/ Evolution des prix voyageur et section.

A partir de l'année 2011, le calcul des recettes de trafic reconstituées se fait en appliquant des prix voyageur et section spécifiques pour chacune des 3 catégories de forfait suivantes :

- le prix voyageur PNv et le prix section PNs sont appliqués au trafic mesuré des forfaits Navigo (semaine, mois, annuel) et des cartes de circulation police ;
- le prix voyageur PIV et le prix section PIs sont appliqués au trafic mesuré des forfaits Imagine'R (Scolaire et Etudiant) ;
- le prix voyageur PSv et le prix section PSs sont appliqués au trafic mesuré des forfaits Solidarité Transport.

Les contributions liées aux recettes de trafic reconstituées sont calculées par la formule suivante :

$$\begin{aligned} \mathbf{CRR =} \\ \mathbf{[PNv + PNs \times Sm] \times [NV_N + NV_P]} \\ \mathbf{+ [PIV + PIs \times Sm] \times [NV_{IS} + NV_{IE}]} \\ \mathbf{+ [PSv + PSs \times Sm] \times NV_S} \end{aligned}$$

Où :

- La notation « NV » désigne le trafic annuel d'un type de forfait : NV_N pour les forfaits Navigo (semaine, mois, annuel), NV_P pour la carte de circulation police, NV_{IS} pour les forfaits ImagineR Scolaire, NV_{IE} pour les forfaits ImagineR Etudiant, NV_S pour les forfaits Solidarité Transport (semaine, mois). Dans chacun des cas, NV est obtenu en multipliant un mois type, tel que défini dans l'annexe E2, par 10.8.
- PNv et PNs, PIV et PIs, PSv et PSs : prix voyageur et section appliqués respectivement aux forfaits Navigo et aux cartes de circulation police, aux forfaits ImagineR (Scolaire et Etudiant), aux forfaits Solidarité Transport.
- Sm : sectionnement moyen de la ligne, fixé pour toute la durée du contrat selon la dernière enquête origine-destination réalisée dans le cadre des comptages,

3.2/ Valeur des prix voyageur et section en 2011.

La valeur des prix voyageur et section pour le calcul des CRR de l'année 2011 est, au tarif 2008 :

Forfaits :	Navigo (semaine, mois, annuel) et carte de circulation police		Imagine'R (Scolaire et Etudiant)		Forfait Solidarité Transport	
	PNv	PNs	PIv	PIs	PSv	PSs
Prix 2008 en Euros TTC 2008	0,0858	0,1986	0,0588	0,1361	0,0208	0,0481

La valeur des prix voyageur et section PNv et PNs pour l'année N est égale à leur valeur pour l'année N-1 actualisée de la hausse globale des forfaits Navigo appliquée au 1^{er} juillet N-1.

La valeur des prix voyageur et section PIV et PIS pour l'année N est égale à leur valeur pour l'année N-1 actualisée de la hausse globale des forfaits ImagineR appliquée à l'année scolaire N-1/N.

La valeur des prix voyageur et section PSv et PSs pour l'année N est égale à leur valeur pour l'année N-1 actualisée de la hausse globale des forfaits Solidarité Transport appliquée au 1^{er} juillet N-1.

3.3/ Valeur des prix voyageur et section à partir de 2012.

A compter du 1^{er} janvier 2012, le trafic est mesuré sur la base des remontées de validation. Le passage d'un outil de mesure (comptages) à l'autre (remontées de validation) est susceptible d'induire une légère discontinuité de la valeur du trafic. Afin d'éviter des effets de rupture dans les recettes, un coefficient correcteur x_{CM} (changement de méthode) est appliqué aux prix voyageur et section. Ce coefficient est identique pour tous les prix.

Ainsi, la valeur des prix voyageur et section au tarif 2008 est à partir de l'année 2012 :

Forfaits :	Navigo (semaine, mois, annuel) et carte de circulation police		Imagine'R (Scolaire et Etudiant)		Forfait Solidarité Transport (semaine, mois)	
	PNv	PNs	PIv	PIs	PSv	PSs
Prix 2008 en Euros TTC 2008	$0,0858 * x_{CM}$	$0,1986 * x_{CM}$	$0,0588 * x_{CM}$	$0,1361 * x_{CM}$	$0,0208 * x_{CM}$	$0,0481 * x_{CM}$

Principe du calcul de X_{CM} :

$$X_{CM} = \frac{\text{Somme des CRR du périmètre CT2 calculées aux conditions 2011 pour le trafic 2011 mesuré par les comptages}}{\text{Somme des CRR du périmètre CT2 calculées aux conditions 2011 pour le trafic 2012 mesuré par les validations}} \times T_{CT2} \times TMO_{CT2}$$

Où :

- * On désigne par « périmètre CT2 », l'ensemble des contrats de type 2 approuvés par le conseil du STIF au 31/12/2011.
- * Par « CRR calculées aux conditions de 2011 pour l'année N », on entend le montant obtenu en appliquant la formule de calcul indiquée au 3.1 du présent article avec les valeurs des prix voyageur et prix section indiquées au 3.2 du présent article aux données de trafic valides pour l'année N.
- * T_{CT2} est l'estimation de l'évolution prévue des contributions aux recettes reconstituées de trafic sur le périmètre CT2 ; T_{CT2} sera obtenu :
 - en considérant sur l'ensemble des contrats le pourcentage d'évolution des contributions aux recettes reconstituées (CRR) prévu de 2011 à 2012 ($Ev_{11\text{à}12}$) et de 2012 à 2013 ($Ev_{12\text{à}13}$) tels qu'indiqués dans les annexes E3 au 31/12/10 (pour les contrats approuvés par le conseil du STIF après le 31/12/10, on prendra en compte la version initiale de l'annexe E3) ;
 - en calculant la moyenne de $(1 + Ev_{11\text{à}12}) \times (1 + Ev_{12\text{à}13})$ pondérée par la valeur prévisionnelle des CRR pour 2011 telles qu'indiquées dans les annexes E3 au 31/12/10 (ou dans leur version initiale pour les contrats approuvés par le conseil du STIF après le 31/12/10) ;
 - T_{CT2} est égal à la racine carrée ($x^{0.5}$ ou \sqrt{x}) du résultat de la moyenne ainsi obtenue.
- * TMO_{CT2} est l'estimation de l'évolution des contributions aux recettes reconstituées de trafic sur le périmètre CT2 découlant de modifications de l'offre décidées en 2011 ; TMO_{CT2} sera obtenu :
 - en considérant la somme des contributions aux recettes reconstituées (CRR) prévues pour 2012 telles qu'indiquées dans les annexes E3 pour l'ensemble des contrats du périmètre CT2 au 31/12/10 (ou dans leur version initiale pour les contrats approuvés par le conseil du STIF après le 31/12/10), cette somme est notée $S_{2012}^{31/12/10}$;
 - en considérant la somme des contributions aux recettes reconstituées (CRR) prévues pour 2012 telles qu'indiquées dans les annexes E3 pour l'ensemble des contrats du périmètre CT2 au 31/12/11, cette somme est notée $S_{2012}^{31/12/11}$;
 - TMO_{CT2} est égal à $(S_{2012}^{31/12/11} / S_{2012}^{31/12/10})$.

La valeur de x_{CM} sera calculée et notifiée par le STIF aux entreprises avant le 28 février 2013.

Le mandataire de l'Entreprise pourra avoir accès aux données et outils de calcul utilisés par le STIF pour déterminer la valeur de x_{CM} . Le mandataire s'engage à préserver la confidentialité des données dont il aura ainsi connaissance. Le mandataire doit donner un accord écrit au STIF sur la valeur de x_{CM} pour rendre opposable à l'Entreprise cette valeur de x_{CM} dans l'application de l'article 13 du présent avenant.

3.4/ Correction des objectifs de recettes et de la contribution C11 de 2011 à 2016.

*** Coefficient de correction de la composante « recettes de trafic reconstituées » de l'objectif de recettes compte tenu du passage à des prix voyageur et prix section par catégorie de forfait.**

Les prix voyageur et prix section par catégorie de forfait (PNv et PNs, PIV et PIs, PSv et PSs) ont été établis en sorte que la transition de prix communs à tous les forfaits à des prix spécifiques par type de forfait n'induit pas d'évolution significative de la valorisation du trafic des forfaits sur l'ensemble des réseaux sous contrat de type 2. Toutefois, les poids respectifs des différentes catégories de forfaits varient d'un réseau à l'autre, voire d'une ligne à l'autre, cette transition peut donc aboutir à une discontinuité de la valeur des recettes reconstituées à l'échelle d'un réseau.

Un ajustement de l'objectif de recettes, tel que défini à l'article 50.3, est nécessaire pour qu'il y ait une discontinuité de l'objectif de recettes cohérente avec celle des recettes de trafic effectivement constatées. De manière cohérente, un ajustement de C11, la contribution couvrant les charges liées à l'exploitation définie à l'article 53.1, est également nécessaire.

Le coefficient correcteur Y_{3pv} , applicable à la composante « recettes de trafic reconstituées » de l'objectif de recettes prévue pour 2011 telle qu'indiquée à l'annexe E3 dans sa version en vigueur le 31/12/2011, est calculé sur la base de la formule suivante. :

$$Y_{3pv} = \frac{\sum_{i=1}^{i=M} \left\{ \begin{array}{l} [NVnp(i) \times [PNv + PNs \times sm(i)]] \times 10.8 \\ + [NVim(i) \times [PIV + PIs \times sm(i)]] \times 10.8 \\ + [NVfs(i) \times [PSv + PSs \times sm(i)]] \times 10.8 \end{array} \right\}}{\sum_{i=1}^{i=M} \left\{ [NVco(i) \times 11.1 + NVcis(i) \times 8.55] \times [Pv + Ps \times sm(i)] \right\}}$$

Où, considérant que le réseau comprend M lignes numérotées de 1 à M :

- sm(i), où i varie de 1 à M, est le sectionnement moyen affecté à la ligne i tel qu'indiqué à l'annexe E3.
- i variant de 1 à M, la valeur du mois type valide le 31/12/2011 sur la ligne i est notée
 - * NVco(i) pour les « comptages carte orange » (incluant les forfaits Navigo, Solidarité Transport, Gratuité Transport, ImagineR Etudiant et cartes de circulation police) ;
 - * NVcis(i) pour les forfaits ImagineR Scolaire ;
 - * NVnp(i) pour les forfaits Navigo et les cartes de circulation police ;
 - * NVim(i) pour les forfaits ImagineR (Scolaire et Etudiant) ;
 - * NVfs(i) pour les forfaits Solidarité Transport,

Les valeurs de NVnp(i), NVim(i) et NVfs(i) sont établies en considérant la manière dont se répartissent les données de validation recueillies pour la ligne i par type de

forfait et en répartissant dans les mêmes proportions la valeur de NVco(i) (donnée obtenue par les enquêtes de comptage),

Le cas échéant, si le mois type par catégorie de forfait ne peut être déterminé pour une ligne par retraitement des données de comptage, sera utilisée une estimation établie à partir des données de validation.

*** « Lissage » de l'évolution de la composante « recettes de trafic reconstituées » de l'objectif de recettes de 2013 à 2016.**

A partir de 2012, la mesure de la fréquentation se fera à partir des données de validation à un rythme annuel. Il convient, de manière cohérente, de corriger l'objectif de recettes de trafic de 2013 à 2016 en sorte que sa composante « contributions aux recettes reconstituées » (CRR) progresse annuellement et non sur un rythme bisannuel.

*** Formules de calcul modifiant l'objectif de recettes et la contribution C11 de 2011 à 2016.**

Les deux dispositions prévues dans les deux premiers points de la présente sous partie (point 3.4 de l'article 50.1), application du coefficient Y_{3PV} et « lissage » de l'évolution de la composante « recettes de trafic reconstituées » de l'objectif de recettes de 2013 à 2016, impliquent des modifications pour les années 2011 à 2016, dans les annexes E1, E3 et F4, de la composante « recettes de trafic reconstituées », de l'objectif de recettes, de l'objectif de recettes et de la contribution C11 couvrant les charges liées à l'exploitation. Ces modifications interviendront sur la version des annexes E1, E3 et F4 en vigueur au 31/12/2011.

Dans les formules de calcul détaillant la nature de ces modifications, seront utilisées les notations suivantes.

- $OCRR_{aaaa}^{31/12/11}$ est la valeur de la composante « recettes de trafic reconstituées » de l'objectif de recettes prévue pour l'année aaaa dans la version de l'annexe E3 en vigueur au 31/12/2011 avant application des dispositions de la présente sous partie ; $OCRR'_{aaaa}^{31/12/11}$ est la valeur de cette même variable après application des dispositions de la présente sous partie.
- $T_{aaaa}^{31/12/11}$ est l'évolution en % prévue de $OCRR_{aaaa}^{31/12/11}$ pour l'année aaaa par rapport à l'année précédente dans la version de l'annexe E3 en vigueur au 31/12/2011 avant application des dispositions de la présente sous partie ; $T'_{aaaa}^{31/12/11}$ est la valeur de cette même variable après application des dispositions de la présente sous partie.
- $OR_{aaaa}^{31/12/11}$ est la valeur de l'objectif de recettes prévue pour l'année aaaa dans la version de l'annexe E3 en vigueur au 31/12/2011 avant application des dispositions de la présente sous partie ; $OR'_{aaaa}^{31/12/11}$ est la valeur de cette même variable après application des dispositions de la présente sous partie.
- $C11_{aaaa}^{31/12/11}$ est la valeur de la contribution C11 prévue pour l'année aaaa dans la version de l'annexe F4 en vigueur au 31/12/2011 avant application des dispositions de la présente sous partie ; $C11'_{aaaa}^{31/12/11}$ est la valeur de cette même variable après application des dispositions de la présente sous partie.

$$T'_{2013}^{31/12/11} = T'_{2014}^{31/12/11} = \sqrt{(1 + T_{2013}^{31/12/11}) \times (1 + T_{2014}^{31/12/11})} - 1$$

$$T'_{2015}^{31/12/11} = T'_{2016}^{31/12/11} = \sqrt{(1 + T_{2015}^{31/12/11}) \times (1 + T_{2016}^{31/12/11})} - 1$$

$$\begin{aligned}
 \text{OCRR}'_{2011}{}^{31/12/11} &= \text{OCRR}_{2011}{}^{31/12/11} \times \mathbf{Y}_{3pv} \\
 \text{OR}'_{2011}{}^{31/12/11} &= \text{OR}_{2011}{}^{31/12/11} + \text{OCRR}'_{2011}{}^{31/12/11} - \text{OCRR}_{2011}{}^{31/12/11} \\
 \text{C11}'_{2011}{}^{31/12/11} &= \text{C11}_{2011}{}^{31/12/11} - \text{OCRR}'_{2011}{}^{31/12/11} + \text{OCRR}_{2011}{}^{31/12/11} \\
 &*** \\
 \text{OCRR}'_{2012}{}^{31/12/11} &= \text{T}_{2012}{}^{31/12/11} \times \text{OCRR}'_{2011}{}^{31/12/11} \\
 \text{OR}'_{2012}{}^{31/12/11} &= \text{OR}_{2012}{}^{31/12/11} + \text{OCRR}'_{2012}{}^{31/12/11} - \text{OCRR}_{2012}{}^{31/12/11} \\
 \text{C11}'_{2012}{}^{31/12/11} &= \text{C11}_{2012}{}^{31/12/11} - \text{OCRR}'_{2012}{}^{31/12/11} + \text{OCRR}_{2012}{}^{31/12/11} \\
 &*** \\
 \text{OCRR}'_{2013}{}^{31/12/11} &= \text{T}'_{2013}{}^{31/12/11} \times \text{OCRR}'_{2012}{}^{31/12/11} \\
 \text{OR}'_{2013}{}^{31/12/11} &= \text{OR}_{2013}{}^{31/12/11} + \text{OCRR}'_{2013}{}^{31/12/11} - \text{OCRR}_{2013}{}^{31/12/11} \\
 \text{C11}'_{2013}{}^{31/12/11} &= \text{C11}_{2013}{}^{31/12/11} - \text{OCRR}'_{2013}{}^{31/12/11} + \text{OCRR}_{2013}{}^{31/12/11} \\
 &*** \\
 \text{OCRR}'_{2014}{}^{31/12/11} &= \text{T}'_{2014}{}^{31/12/11} \times \text{OCRR}'_{2013}{}^{31/12/11} \\
 \text{OR}'_{2014}{}^{31/12/11} &= \text{OR}_{2014}{}^{31/12/11} + \text{OCRR}'_{2014}{}^{31/12/11} - \text{OCRR}_{2014}{}^{31/12/11} \\
 \text{C11}'_{2014}{}^{31/12/11} &= \text{C11}_{2014}{}^{31/12/11} - \text{OCRR}'_{2014}{}^{31/12/11} + \text{OCRR}_{2014}{}^{31/12/11} \\
 &*** \\
 \text{OCRR}'_{2015}{}^{31/12/11} &= \text{T}'_{2015}{}^{31/12/11} \times \text{OCRR}'_{2014}{}^{31/12/11} \\
 \text{OR}'_{2015}{}^{31/12/11} &= \text{OR}_{2015}{}^{31/12/11} + \text{OCRR}'_{2015}{}^{31/12/11} - \text{OCRR}_{2015}{}^{31/12/11} \\
 \text{C11}'_{2015}{}^{31/12/11} &= \text{C11}_{2015}{}^{31/12/11} - \text{OCRR}'_{2015}{}^{31/12/11} + \text{OCRR}_{2015}{}^{31/12/11} \\
 &*** \\
 \text{OCRR}'_{2016}{}^{31/12/11} &= \text{T}'_{2016}{}^{31/12/11} \times \text{OCRR}'_{2015}{}^{31/12/11} \\
 \text{OR}'_{2016}{}^{31/12/11} &= \text{OR}_{2016}{}^{31/12/11} + \text{OCRR}'_{2016}{}^{31/12/11} - \text{OCRR}_{2016}{}^{31/12/11} \\
 \text{C11}'_{2016}{}^{31/12/11} &= \text{C11}_{2016}{}^{31/12/11} - \text{OCRR}'_{2016}{}^{31/12/11} + \text{OCRR}_{2016}{}^{31/12/11}
 \end{aligned}$$

»

Article 5 :

Le contenu de l'article 50.2 « Modifications des règles de calcul des recettes de trafic. » est supprimé et remplacé par la mention « Article abrogé ».

Article 6 :

L'article 60 « Principe général. » est ainsi modifié :

« 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 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. Dans ce cas, à partir de 2012, les variations seront estimées en faisant l'hypothèse d'une variation uniforme des différentes catégories de forfaits (Navigo et cartes de circulation Police / ImagineR / forfaits Solidarité Transport).

Un avenant prend en compte les conséquences sur les contributions du STIF et sur les objectifs de recettes de trafic de ces modifications de l'offre de référence. L'avenant devra indiquer l'impact des modifications d'offre sur la maquette financière. »

Article 7 :

L'article 2 « Engagements de qualité sur la remontée des données de validation » de l'Annexe « C1 Données de validation et indicateurs de qualité associés » est ainsi modifié :

« Article 2 « Engagements de qualité sur la remontée des données de validation.

Indicateur 1 : complétude des lignes de bus remontant des données

L'indicateur 1, calculé quotidiennement pour chaque journée d'exploitation, hors vacances scolaires samedis, dimanches et jours fériés, est défini comme suit :

Ind1 = (nombre de lignes remontant des données de validation) / (nombre de lignes en circulation)

Cet indicateur est calculé à partir de l'ensemble des données de validation remontées pendant les 30 jours qui suivent une journée de validation.

Si $ind1 < 80\%$ la journée est jugée inacceptable.

Si $ind1 < 90\%$ la journée est jugée incomplète.

Dans les autres cas, la journée est jugée normale.

Lorsqu'une journée est jugée inacceptable, des justifications seront fournies au STIF par l'Entreprise, suite à quoi le STIF déterminera si la pénalité est due ou non. »

Article 8 :

L'article 22.3 « Pénalités liées à la qualité des données de validation transmises au STIF » est ainsi modifié :

« 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 le cas où le nombre de journées incomplètes ou inacceptables dans l'année est supérieur à 10.

Au delà de ce seuil :

- le montant unitaire par journée incomplète est de 1 000 euros HT, jusqu'à fin 2010, et 5 000 euros HT pour les années suivantes ;
- le montant unitaire par journée inacceptable est de 2 000 euros HT, jusqu'à fin 2010, et 10 000 euros HT pour les années suivantes.

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 9 :

L'article 22.4 « Prise en compte des données de validation dans les objectifs contractuels » est supprimé et remplacé par l'article suivant :

« Article 22.4 - Intéressement au taux de validation.

L'annexe « E2 Evaluation du trafic par les données de validation et mesure du taux de validation. » précise les modalités de détermination du taux de validation du réseau par année à partir de l'année 2012.

A compter de l'année 2013 est mis en œuvre un intéressement relatif au taux de validation.

- Le taux de validation cible pour l'année N (N varie de 2013 à 2016) est noté OT_N .
- Le taux de validation en 2012 est noté TV_{2012} .

Les taux de validation cible de 2013 à 2016 sont fixés selon le principe suivant :

Si $TV_{2012} < 0.85$

- alors

$OT_{2013} =$	$0,9125 \times TV_{2012} + 0,0744$
$OT_{2014} =$	$0,825 \times TV_{2012} + 0,1488$
$OT_{2015} =$	$0,7375 \times TV_{2012} + 0,2231$
$OT_{2016} =$	$0,65 \times TV_{2012} + 0,2975$

Si $TV_{2012} \geq 0.85$

- alors

$OT_{2013} =$	0,85
$OT_{2014} =$	0,85
$OT_{2015} =$	0,85
$OT_{2016} =$	0,85

Les taux de validation cibles sont calculés avec application de l'arrondi mathématique au 1/10 de %.

A partir de l'année 2013, la performance constatée en matière de validation (écart entre taux de validation réel et taux cible) est valorisée financièrement comme suit :

Notations :

TV_N : taux de validation du réseau sur l'année N.

OT_N : taux cible de validation du réseau pour l'année N.

PV_N : performance en matière de validation pour l'année N.

$CAHT_N$: coût annuel HT d'exploitation du réseau, indexé par l'indice K11 défini à l'article 67.1 pour l'année N.

*** Cas 1 : $OT_N = 85\%$**

Si $TV_N \geq 95\%$

alors $PV_N = 0.007 \times CAHT_N$

Si $0.95 > TV_N \geq 0,75$

alors $PV_N = [(TV_N - OT_N) / 0.1] \times 0.007 \times CAHT_N$

Si $0,75 > TV_N$

alors $PV_N = - 0.007 \times CAHT_N$

*** Cas 2 : $85\% > OT_N$**

Si $TV_N \geq OT_N + 0.1$

alors $PV_N = 0.007 \times CAHT_N$

Si $OT_N + 0.1 > TV_N \geq OT_N - 0.1$

alors $PV_N = [(TV_N - OT_N) / 0.1] \times 0.007 \times CAHT_N$

Si $OT_N - 0.1 > TV_N$

alors $PV_N = - 0.007 \times CAHT_N \gg$

Article 10 :

L'Annexe E2 « Evaluation du trafic par les comptages » est supprimée et remplacée par l'Annexe « E2 Evaluation du trafic par les données de validation et mesure du taux de validation. » annexée au présent avenant.

Article 11 :

Est inséré un article 24-3 intitulé « Modalités de vente sur les Guichets Automatiques Bancaires et sur Internet » rédigé comme suit :

« **24-3 Modalités de vente sur les Guichets Automatiques Bancaires et sur Internet**

1/Modalités de vente sur Guichets automatiques bancaires (GAB)

Pour assurer l'efficacité et la cohérence de l'offre de rechargement de passes Navigo sur les GAB, le système de gestion et la présentation commerciale de cette offre seront unifiés. Cette offre sera gérée dès que possible de manière communautaire et l'Entreprise s'engage à œuvrer activement à l'application de cet objectif du STIF.

2/ Modalités de vente sur internet

Pour assurer l'efficacité et la cohérence de l'offre de rechargement de passes Navigo sur Internet, le système de gestion et la présentation commerciale de cette offre seront unifiés. Le STIF souhaite que cette offre soit gérée de manière communautaire l'Entreprise s'engage à faciliter l'application de ce principe. Le système communautaire de vente à distance assure la vente et le rechargement des titres de transport pour les particuliers via le portail www.navigo.fr et les Guichets Automatiques Bancaires. Ce principe d'exclusivité s'applique à tous les transporteurs.

3/ Conditions de développement et d'exploitation du Système Communautaire de vente a distance (SCVD)

Les conditions de développement et d'exploitation du système permettant la vente, la distribution et le rechargement de passes Navigo via le site navigo.fr et les Guichets Automatiques Bancaires sont définies aux annexes C.10 et C13 du présent contrat. »

Article 12 :

L'annexe C8 « Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires » est supprimée et remplacée par l'annexe C10 « Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires » annexée au présent avenant. Dans tout le contrat, la mention « annexe C8 » est remplacée par la mention « annexe C10 ».

Est ajoutée une annexe commune C13 « Convention relative aux conditions de développement et d'exploitation du **Système Communautaire de Vente à Distance** via le canal internet et le canal des Guichets Automatiques Bancaires » annexée au présent avenant.

Article 13 :

Les dispositions du présent avenant impliquent des modifications des annexes circonstanciées :

- Annexe E1 Compte financier prévisionnel ;
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic ;
- Annexe F4 Spécificités.

Dans la mesure où la valeur numérique de certaines variables utilisées dans les formules de calcul de ces dispositions n'est pas connue au moment de la signature de cet avenant, le STIF notifiera à l'Entreprise :

- avant le 28 février 2012, les annexes E1, E3 et F4 mises à jour conformément aux dispositions et formules de calcul prévues au 3.4 de l'article 50.1 tel que modifié par l'article 4 du présent avenant relatives à la composante « contribution des recettes reconstituées » de l'objectifs de recettes de trafic, à l'évolution de cette composante de 2012 à 2016 et à la contribution C11 ; ces annexes mises à jour annuleront et remplaceront les annexes E1, E3 et F4 à la date de la notification ;
- avant le 30 juin 2013, l'annexe F4 mise à jour conformément aux dispositions et formules de calcul prévues à l'article 22.4 tel que modifié par l'article 9 du présent avenant relatives à la détermination des taux cibles de validation de 2013 à 2016 ; cette annexe mise à jour annulera et remplacera l'annexe F4 à la date de la notification.

Article 14 :

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 06 juillet 2011 et le 31 décembre 2016.

Article 15 :

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

SIGNATAIRES

Établie en 2 exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,

La Directrice générale

Pour l'Entreprise,

ANNEXE C1 DONNEES DE VALIDATION ET INDICATEURS DE QUALITE ASSOCIES

Article 1 - Liste des données billettique

Différents types de données sont attendus.

Cette annexe dresse la liste des documents référençant les données brutes à transmettre au système d'information du STIF et les formats d'échanges.

Les données brutes à transmettre sont définies dans le document de spécifications « SFG-Interface STIF/OPTILE » version 1 ou supérieure.

Les formats d'échange sont définis dans le document :

- « FMO_SI_STIF_Echanges_OPTILE » version 1A ou supérieure.

Ces documents sont réputés connus de l'entreprise et leurs évolutions seront effectuées conjointement.

Article 2 « Engagements de qualité sur la remontée des données de validation.*** Indicateur 1 : complétude des lignes de bus remontant des données**

L'indicateur 1, calculé quotidiennement pour chaque journée d'exploitation, hors vacances scolaires samedis, dimanches et jours fériés, est défini comme suit :

$$Ind1 = (\text{nombre de lignes remontant des données de validation}) / (\text{nombre de lignes en circulation})$$

Cet indicateur est calculé à partir de l'ensemble des données de validation remontées pendant les 30 jours qui suivent une journée de validation.

Si $ind1 < 80\%$ la journée est jugée inacceptable.

Si $ind1 < 90\%$ la journée est jugée incomplète.

Dans les autres cas, la journée est jugée normale.

Lorsqu'une journée est jugée inacceptable, des justifications seront fournies au STIF par l'Entreprise, suite à quoi le STIF déterminera si la pénalité est due ou non.

Annexe C5 - Modalités relatives à la gestion et au financement des abonnements « carte scolaire bus lignes régulières » et « carte scolaire bus lignes régulières RPI »

Liminaire

La présente annexe a pour objet de définir les modalités de gestion (délivrance et contrôle) et de financement des abonnements « Carte scolaire bus lignes régulières » et « Carte scolaire bus lignes régulières RPI ».

L'Entreprise gère, par l'intermédiaire d'un mandataire unique pour l'ensemble des entreprises de transport chargées de mettre en œuvre la présente annexe, les abonnements « Carte scolaire bus lignes régulières » et « Carte scolaire bus lignes régulières RPI » concernant les élèves utilisant des services réguliers de transport public de voyageurs qu'elle exploite. Ledit mandataire perçoit la participation financière des conseils généraux, et la reverse à l'Entreprise, qui ne perçoit directement que la part parentale.

Par année scolaire, on entend la période courant de septembre de l'année n à juin de l'année n+1.

Chapitre I- MODALITES FINANCIERES

Article 1 - Tarifs.

Les tarifs des abonnements « Carte scolaire bus lignes régulières » et « Carte scolaire bus lignes régulières RPI » et leurs modalités d'actualisation sont fixés par la décision du STIF 2011/0030 du 9 février 2011.

Les tarifs des abonnements « Carte scolaire bus lignes régulières » et « Carte scolaire bus lignes régulières RPI » sont actualisés selon l'indice fixé annuellement par décision de la directrice générale du STIF, avec arrondi au 0.1 € supérieur. La décision de la directrice générale du STIF de fixation de l'indice d'actualisation est prise au plus tard le 31 mars afin de permettre aux départements de délibérer sur le montant de leur subvention et fixer ainsi la part parentale.

Chapitre II- MODALITES DE GESTION

Article 2 - Conditions de délivrance.

Les conditions de délivrance des abonnements « Carte scolaire bus lignes régulières » et « Carte scolaire bus lignes régulières RPI » sont fixées par la décision du STIF 2011/0030 du 9 février 2011 et par les conditions générales de vente et d'utilisation approuvées par la directrice générale du STIF.

Article 3 - Délivrance des abonnements « Carte scolaire bus lignes régulières » et « Carte scolaire bus lignes régulières RPI ».

L'Entreprise met en œuvre les conditions générales de vente et d'utilisation approuvées par la directrice générale du STIF.

L'Entreprise confie au mandataire susmentionné les missions suivantes :

1. fabriquer, suivant un modèle unique pour l'ensemble de la région Ile de France transmis par le STIF, tous les formulaires de demande d'abonnement nécessaires, étant précisé que lorsqu'un élève utilise plusieurs transporteurs, autant de dossiers identiques que de transporteurs seront établis et un exemplaire de chaque dossier sera remis à chacune des entreprises ;
2. fabriquer, suivant un modèle spécifique par département transmis par le STIF, toutes les cartes de transport nécessaires ;

L'Entreprise :

- attribue les abonnements aux élèves qui remplissent les conditions de délivrance ;
- reçoit les formulaires de demande d'abonnement, préalablement visés par le chef de l'établissement scolaire fréquenté par l'élève concerné, et accompagnés des documents nécessaires selon les instructions du transporteur (en cas de correspondance entre deux entreprises de transport, une demande par transporteur est établie) ;
- détermine le tarif des abonnements en fonction du nombre de sections correspondant au trajet effectué par l'élève.

Article 4 - Enregistrement des élèves inscrits

L'Entreprise transmet au STIF les informations relatives aux élèves inscrits, à qui l'Entreprise a délivré un abonnement « Carte Scolaire Bus Lignes Régulières » ou un abonnement « Carte Scolaire Bus Lignes Régulières RPI » : pour une année scolaire n/n+1, a minima deux fichiers sont exportés ; le premier concerne les élèves inscrits jusqu'au 31 décembre de l'année n, le second les nouveaux dossiers et les dossiers modifiés entre le 1^{er} janvier et la fin de l'année scolaire.

L'ensemble des spécifications relatives à cet export fait l'objet d'une transmission du STIF au mandataire susmentionné.

Article 5 - Audits

Le STIF se réserve le droit de contrôler ou de faire contrôler :

- la réalité des informations transmises par l'Entreprise par l'intermédiaire de son mandataire ;
- l'adéquation entre les trajets effectués par les élèves et le nombre de sections des cartes délivrées.

ANNEXE C10 CAHIER DES CHARGES RELATIF A LA GESTION COMMUNAUTAIRE DES PRODUITS TARIFAIRES

Chapitre 1 : Généralités

Article 1 : Objet

Ce Cahier des charges a pour objet de définir les modalités générales de mise en œuvre des activités liées à la distribution de Produits tarifaires qui sont ou doivent être réalisées en partie ou en totalité de manière communautaire.

Article 2 : Définitions et Documents de référence**Article 2.1 Définitions**

Aux fins du Cahier des charges, les termes suivants auront la signification fixée au présent article:

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

« **Titre de Transport** » 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 profil de son détenteur et d'un tarif.

« **Supports** » : Moyen matériel pouvant contenir un titre de transport (passe NAVIGO, coupon magnétique).

« **Passes** » : Support télébillettique sous forme de carte à puce.

« **Profil** » : Information concernant l'utilisateur contenue dans un passe NAVIGO et donnant droit à un tarif ou un droit à voyager particulier (profil CST, profil agent, profil « imagine R »...).

« **CGVU** » : désigne les conditions générales de vente et d'utilisation adoptées par décision du STIF qui spécifient les procédures de vente, de SAV et les droits de l'utilisateur pour un Produit tarifaire, un Support ou un Titre de transport.

« **Tarif** » : Prix public d'un titre de transport décidé par le STIF.

« **Entreprises** » : Désigne toute entreprise titulaire d'un droit d'exploiter un service de transport public de voyageurs en Ile-de-France avec laquelle le STIF a conclu un contrat relatifs aux modalités d'exploitation des services de transports auquel est annexé le présent Cahier des charges.

« **Cahier des charges** » : Désigne le présent cahier des charges relatif à la gestion communautaire des Produits tarifaires.

« **Audit** » : Désigne pour l'application du présent Cahier des charges toutes les opérations de contrôle techniques ou d'audit financier prévues dans le contrat relatif aux modalités d'exploitation du service de transport conclu entre le STIF et les Entreprises.

« **DAB/GAB** » : Désigne pour l'application du présent Cahier des charges tout automate Distributeur Automatique de Billets (DAB) ou Guichet Automatique Bancaires (GAB) sous responsabilité d'établissements financiers.

Article 2.2 Liste des documents associés au présent cahier des charges

Les documents listés ci-dessous sont contractuels. Ils évoluent sur proposition d'un comité, d'une commission ou d'un groupe de travail dûment habilité et sur validation du « comité de pilotage TVDC » décrit à l'article 3.1.

Référence	Titre du Document	Rédaction
C10-a	Matrice des coûts partiels des activités communautaires (Article 3.3).	Transporteurs/STIF
C10-b	Description des reportings des activités de ventes et distribution communautaires (Article 7.7).	Transporteurs/STIF
C10-c	Cahier des Charges relatif à la gestion partagée de la Tarification Solidarité Transport (Article 10).	Transporteurs/STIF

Le « Comité 3P » mentionné à l'article 3.2 tient à jour ces documents et assure la mise à disposition des différentes versions, en particulier la version en vigueur, vis à vis du STIF, des transporteurs et de la structure communautaire.

Les versions successives entrent en vigueur et sont contractuelles au jour décidé à l'unanimité par le « comité de pilotage TVDC » tel que prévu ci-dessous, sans qu'un avenant au présent cahier des charges soit nécessaire.

Les modifications substantielles des documents ainsi validés ne peuvent s'écarter des principes de la version initiale ou comporter des conséquences financières.

Article 3 : Pilotage et mise en œuvre de la gestion communautaire des Produits tarifaires

Le pilotage de la gestion communautaire des produits tarifaires est assuré par un comité appelé « Comité de Pilotage de la Télébillettique, Vente et Distribution Communautaire » ci-après désigné « Comité de Pilotage TVDC ».

La mise en œuvre de la gestion communautaire des produits tarifaires est suivie par un comité appelé Comité Produits/Process/Projets, ci-après désigné « Comité 3P ».

Article 3.1 : Comité de Pilotage TVDC

Les membres du « Comité de pilotage TVDC » sont :

- Le STIF qui en assure la présidence,
- La RATP,
- La SNCF,
- L'association OPTILE mandatée par ses membres.

Le STIF, la RATP, la SNCF et l'association OPTILE désignent respectivement leur représentant pour siéger au sein du «Comité de Pilotage TVDC». En cas de vacance, un nouveau représentant est désigné dans les meilleurs délais.

Le Comité de Pilotage TVDC se réunit au moins une fois par trimestre et sur demande du STIF ou d'un des transporteurs.

Article 3.2 : Comité 3P

Le Comité 3P met en œuvre les moyens nécessaires à l'application des décisions du comité de pilotage TVDC et assure le suivi de la gestion quotidienne et opérationnelle des prestations communautaires décrites par le présent cahier des charges.

Les membres de ce comité sont :

- Le STIF qui en assure la présidence,
- La RATP,
- La SNCF,
- L'association OPTILE mandatée par ses membres.

Le STIF, la RATP, la SNCF et l'association OPTILE désignent respectivement leur représentant pour siéger au sein du comité 3P. En cas de vacance, un nouveau représentant est désigné dans les meilleurs délais.

Le comité 3P se réunit au moins une fois toutes les six semaines et avant chaque Comité de Pilotage TVDC. Le comité 3P peut créer des commissions, groupes projets et groupes de travail qui contribuent au bon déroulement de l'activité communautaire relative au présent cahier des charges.

Articles 3.3 : Réunion de Bilan Annuel

Chaque année, une réunion du Comité de Pilotage TVDC est dédiée au bilan de l'année écoulée. Cette réunion a lieu au deuxième trimestre de chaque année civile, avant le 1^{er} juin.

Les Entreprises remettent au STIF au plus tard le 31 mars de chaque année N un rapport communautaire d'activité composé des informations suivantes :

- un retour d'expérience détaillé concernant l'année n-1, ainsi que les propositions nécessaires à l'amélioration des procédures et des moyens mis en œuvre ;
- les objectifs cibles de l'année n;
- les évolutions techniques et fonctionnelles envisagées pour les prochaines années.

- les comptes liés à l'application du présent cahier des charges (bilan, compte de résultat) ;
- la description des marchés passés durant l'année n-1 ;
- les prévisions de marchés ou de commandes de l'année n
- la matrice des coûts par produit et par nature, tel que défini dans le document C10-a « Matrice des coûts partiels des activités communautaires » mentionné à l'article 2.2..

Les Entreprises doivent :

- avertir le STIF de toute enquête voyageurs menée par leurs soins sur NAVIGO et d'en communiquer les résultats au STIF ;
- présenter leur programme d'expérimentation communautaire ;
- faciliter les enquêtes voyageurs et les audits menés par le STIF.

Le STIF informe les entreprises des évolutions souhaitées pour les prochaines années.

Article 4 : Organisation Communautaire

Les Entreprises s'appuient sur une structure communautaire à laquelle elles confient la mission de mettre en application tout ou partie des articles du présent Cahier des charges.

La forme de cette structure est laissée au libre choix des Entreprises. Ses statuts, ainsi que toute modification éventuelle, sont transmis au STIF.

Un référent est nommément désigné, à la signature du Cahier des charges, comme interlocuteur principal du STIF pour la gestion de cette structure communautaire. Sauf cas de force majeure, le STIF est informé de tout changement de référent au moins un mois avant la prise de fonction.

De même, le STIF nomme à la signature du présent Cahier des charges un référent pour le suivi de son application. Sauf cas de force majeure, les Entreprises sont informées de tout changement de référent au moins un mois avant la prise de fonction.

Article 5 : Informatique et liberté

La structure communautaire effectuée, en tant que responsable du traitement des données à caractère personnel, les formalités nécessaires auprès de la CNIL préalables à la mise en œuvre dudit traitement.

La structure communautaire et le STIF se communiquent mutuellement pour information notamment :

- les déclarations envoyées à la CNIL ;
- les récépissés de la CNIL ;
- le cas échéant, les autorisations de la CNIL ;
- le cas échéant les informations détenues par le Correspondant Informatique et Liberté (CIL) si la structure communautaire en a mis un en place en son sein.

Chapitre 2 Obligations relatives aux activités communautaires

Ce chapitre décrit les activités relatives à la distribution de Produits tarifaires réalisées de manière communautaire par les Entreprises.

Les objectifs poursuivis par le STIF relatifs aux canaux de distribution visent au respect de l'égalité de traitement, une amélioration permanente de la qualité de service et la maîtrise des coûts de développement et d'exploitation sur l'ensemble du territoire de la région Ile-de-France.

Pour cela, le STIF encourage les Entreprises à développer et gérer de manière communautaire le maximum de systèmes de distribution de titres et Produits tarifaires possible.

Article 6 Obligations relatives aux supports des titres de transport

Article 6.1 : Spécifications des supports télébillettiques carte

Les obligations des Entreprises et du STIF, concernant la définition des supports sur lesquels les titres de transport sont chargés, sont décrites dans les contrats relatifs aux modalités dans lesquelles sont exploités les services de transports, conclus entre le STIF et les Entreprises.

Il est rappelé que tout support télébillettique doit respecter les dispositions du référentiel commun télébillettique d'Île de France conformément aux conditions décrites dans la charte du Système Telebillettique NAVIGO (annexée au présent contrat).

Les supports télébillettiques sur lesquels peuvent être chargés des titres communautaires sont les suivants :

	Navigo Semaine	Navigo Mois	Navigo Annuel	imagine R Scolaire	imagine R étudiant	TST gratuité	TST Semaine	TST Mois	Police
Passé Navigo	Oui	Oui	Non	Non	Non	Oui	Oui	Oui	Non
Passé Navigo Annuel	Oui*	Oui*	Oui	Non	Non	Non	Non	Non	Non
Passé Navigo imagine R	Oui**	Oui**	Non	Oui	Oui	Non	Non	Non	Non
Passé Navigo Découverte	Oui	Oui	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non
Passé Police	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Oui

* en complément d'un titre Navigo Annuel actif.

** en complément d'un titre Imagine R

Article 6.2 Les types de supports

Les types de supports de titres seront proposés dans le cadre du Comité Pilotage TVDC.

Le STIF est informé de la préparation des marchés d'achat de supports télébillettiques passés par la structure communautaire. Le STIF fournit les spécifications fonctionnelles qu'il souhaite voir prises en compte dans les dossiers de consultation des Entreprises.

Article 6.3 Billettique

Les activités billettiques relevant de l'activité communautaire sont traitées dans le cadre des comités prévus à l'article 3.

Article 7 Gestion Relation Client

La Gestion relation client, ci-après désignée « GRC », correspond à l'ensemble des prestations communautaires relatives à la gestion des relations avec les clients porteurs d'un des titres mentionnés au 6.1.

Il est entendu qu'une partie des actions de GRC est réalisée par ailleurs de manière individuelle par chacune des Entreprises, à savoir la relation client effectuée selon les termes des contrats relatifs aux modalités dans lesquelles sont exploités les services de transports, conclus entre le STIF et les Entreprises.

Article 7.1 : Distribution des passes NAVIGO

Les moyens de distribution des supports télébillettiques mis en œuvre conjointement par les Entreprises doivent respecter les conditions générales de vente et d'utilisation (CGVU) décidées par le STIF.

La distribution des passes Navigo comporte :

- une composante individuelle (distribution en agences par exemple) utilisant dans son processus un ou bien des outils communautaires (connexion au Système d'Information et de Gestion communautaire cf. Article 9). Cette composante est mise en place selon les modalités et dans les limites spécifiées dans les contrats relatifs aux modalités d'exploitation des services de transports conclus entre le STIF et les Entreprises.
- une composante communautaire : lorsque la demande est effectuée par correspondance au moyen de dossiers distribués dans les réseaux de vente des Entreprises ou en ligne sur Internet.

Article 7.2 : Distribution du Produit tarifaire «imagine R»

Le Produit tarifaire «imagine R» est composé du titre de transport «imagine R» sur un passe «NAVIGO imagine R» distribué communautairement par correspondance lors de la première demande du voyageur.

Lors des éventuelles demandes ultérieures, l'instruction du droit est effectuée communautairement et le titre de transport est distribué individuellement par les Entreprises sur leurs équipements.

La distribution du Produit tarifaire respecte les CGVU «imagine R» décidées par le STIF après consultation des transporteurs.

Article 7.3 : Distribution du Produit tarifaire « Navigo Annuel »

Le Produit tarifaire « Navigo Annuel » est composé du titre de transport « Navigo Annuel » sur un passe « Navigo Annuel » distribué de manière communautaire par correspondance ou dans les agences des transporteurs.

La distribution du Produit tarifaire « Navigo Annuel » respecte les CGVU « Navigo Annuel »

Article 7.4 : Distribution du Produit tarifaire « Passe Police »

Le Produit tarifaire « Police » est réservé :

- aux fonctionnaires des services actifs de la Police Nationale affectés dans le ressort du Secrétariat Général pour l'Administration de la Police de Paris ;
- aux fonctionnaires des services actifs de la Police Nationale affectés dans les Directions Centrales et Annexes du Ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités Territoriales.

Le Produit tarifaire « Police » est composé du titre de transport « Police » sur un passe « Police » distribué de manière communautaire et mis à disposition dans les locaux de la RATP, conformément aux termes d'une convention signée entre le STIF, le Ministère de l'Intérieur et les transporteurs.

La gestion, la facturation de ce titre sont assurées par la RATP, dûment mandatée par la SNCF et l'association OPTILE.

Article 7.5 : Distribution des cartes et tickets magnétiques Emeraude et Améthyste

Les Produits tarifaires « Améthyste gratuité », « Améthyste demi-tarif » et « Emeraude » sont composés d'une carte nominative « Améthyste gratuité », « Améthyste demi-tarif » et « Emeraude » et, pour la gratuité, ont pour support un coupon magnétique associé à la carte nominative.

Ces produits tarifaires sont gérés, fabriqués, distribués, facturés aux Conseils Généraux et à la Ville de Paris par la RATP, dûment mandatée par la SNCF.

Les évolutions concernant ces titres, leur support et leur mode de distribution ont fait l'objet d'une décision du STIF et d'une convention spécifique pour le passage en télébilletique. A terme, le présent article sera remplacé pour tenir compte de ces évolutions.

Article 7.6 : Services après vente

Les Entreprises assurent conjointement certains actes de service après vente via les GRC des titres communautaires.

Article 7.7 : Indicateurs de service

Les entreprises s'engagent à fournir tous les indicateurs définis dans le document C10-b « Description des reportings des activités de ventes et distribution communautaires » mentionné à l'article 2.2.

Les modalités d'évolutions du document et leurs dates de mise en application sont décrites à l'article 2.2.

Article 8 : Système Communautaire de Vente et Distribution de titres à Distance

Article 8.1 : Les Objectifs

Le STIF souhaite organiser la mutualisation de certains systèmes et équipements nécessaires à la vente à distance et à la distribution à distance de titres avec les objectifs suivants :

- favoriser l'acquisition de titres de transports à distance grâce à l'utilisation des nouvelles technologies de communication disponibles (internet en particulier),
- créer les conditions d'une réactivité et d'une mise en application optimale des décisions du STIF notamment en matière tarifaire,
- minimiser les coûts associés à la création, à l'exploitation et aux évolutions des canaux de ventes,
- permettre le déploiement par tous les transporteurs de services de vente et de distribution de titres en limitant les coûts d'investissement et d'exploitation.

Le système cible à mettre en œuvre devra répondre aux principes suivants :

- une architecture ouverte vers tous les nouveaux canaux de distribution à distance et vers tous les opérateurs de transport potentiels,
- un partage des référentiels et des process communs à tous les nouveaux canaux de vente à distance,
- des interfaces externes standardisées (a minima par canal de vente).

Le STIF met en œuvre dans cet objectif un portail Navigo (www.navigo.fr) à l'attention du public. Ce portail dirigera les usagers vers les services internet de vente ou gestion clients existants ou à venir.

Article 8.2 : Rappel sur les Services Internet existants

Les Entreprises développent et gèrent dans le cadre des activités communautaires décrites à l'article 4 du présent cahier des charges, les services internet suivants :

- Gestion Relations Clients Imagine R : www.imagine-r.com,
- Commande de passes Navigo : www.navigo.fr

Le site www.imagine-r.com permet au voyageur titulaire d'un Produit tarifaire «imagine R» :

- de gérer son abonnement ;
- de régler certains actes de service après vente définis dans les contrats relatifs aux modalités dans lesquelles sont exploités les services de transports, conclus entre le STIF et les Entreprises ;
- d'être informé sur le Produit tarifaire Imagine R ;
- de rentrer en contact avec les gestionnaires du titre «imagine R».

Le site existant www.navigo.fr permet au voyageur d'effectuer des demandes de passes Navigo.

Les entreprises remettent au STIF la documentation fonctionnelle présentant les services internet. La mise en œuvre de développements nouveaux de ces services est réalisée en accord avec les stipulations du chapitre 3.

Article 8.3 : Le système communautaire de vente à distance - SCVD

Le système communautaire de vente à distance est l'unique canal de demande de passe, de vente et de rechargement des forfaits Navigo Mois et Semaine pour les particuliers via Internet et via les Guichets Automatiques Bancaires.

Les conditions de développement et d'exploitation du système communautaire de vente à distance via le canal internet et le canal Guichet Automatique Bancaire sont régies par l'annexe C13 du présent contrat.

Article 8.4— Titularité et exploitation du nom de domaine

Le STIF déclare être propriétaire du nom de domaine navigo.fr aux termes de la convention de cession conclue le 6 avril 2006 référencé auprès de l'Association Française pour le Nommage Internet en Coopération (AFNIC).

Le STIF met gratuitement ce nom de domaine à la disposition des Entreprises pour les besoins de l'exploitation.

Il demeure seul titulaire du nom de domaine navigo.fr.

Le STIF s'engage à maintenir en vigueur ce nom de domaine et à engager tous les frais et formalités nécessaires à leur protection.

Article 8.5 — Sécurité des sites et services Internet communautaires

En cas de problème de sécurité, sur les sites et modules communautaires administrés et gérés par les Entreprises, les Entreprises informent le STIF dans un délai maximum de quatre heures ouvrables dès que l'incident est porté à leur connaissance les jours ouvrables de 8h00 à 18h00. Une fois le STIF informé, les Entreprises disposent de vingt-quatre heures pour mettre en œuvre les mesures conservatoires que pourrait décider l'autorité organisatrice. Le STIF ne saurait être tenu responsable des erreurs techniques et de sécurité des sites et modules.

De même, en cas de problème de sécurité, sur les sites et services communautaires administrés et gérés par le STIF, dont les Entreprises gèrent et administrent un ou plusieurs modules, le STIF informe les Entreprises dans un délai maximum de quatre heures ouvrables dès que l'incident est porté à sa connaissance les jours ouvrables de 8h00 à 18h00. Les Entreprises ne sauraient être tenues responsables des erreurs techniques et de sécurité des sites et services administrés et gérés par le STIF, dont les Entreprises administrent un module.

Article 8.6- Responsabilité

Dans le cas de contenus élaborés en commun par les Entreprises et mis en ligne sur les sites communautaires par les Entreprises, la responsabilité des Entreprises est commune en cas de recours de tiers ayant pour fondement la violation de la réglementation en vigueur au moyen desdits contenus, notamment mais non exclusivement la violation de droits de propriété intellectuelle.

Article 9 Système d'information et de gestion communautaire

Le Système d'information et de gestion communautaire permet la gestion de la relation avec les clients et enregistre les données sur les supports personnalisés en circulation, les titres vendus et les actes du service après vente.

Il est développé et géré de manière communautaire par les Entreprises.

Il contient la base de données des clients possédant un passe Navigo personnalisé, un passe Navigo Annuel, ou un passe Navigo Imagine R. Dès l'entrée en vigueur du présent Cahier des charges, les Entreprises remettent au STIF la documentation fonctionnelle présentant le Système d'Information et de Gestion communautaire.

Les évolutions du Système d'Information et de Gestion communautaire respectent les modalités définies dans le chapitre 3 du présent Cahier des charges.

Le Système d'Information et de Gestion communautaire contient les données de distribution des titres « Navigo Mois », « Navigo Semaine », TST, « imagine R » et Navigo Annuel vendus par les Entreprises de manière individuelle ou communautaire sur les passes Navigo personnalisé, Navigo Annuel et Navigo Imagine R.

Le Système d'Information et de Gestion communautaire est en liaison avec les systèmes des Entreprises de transport pour, entre autres, recevoir et émettre les données de vente, créer, émettre et recevoir des listes noires, blanches et vertes.

Article 10 Gestion de la Tarification Solidarité Transport

Le STIF confie à des prestataires la gestion des droits à réduction Solidarité Transport 75% et Gratuité.

Les informations contenues dans le Système d'Information et de Gestion Communautaire pour les bénéficiaires de la TST possesseurs d'un passe Navigo personnalisé doivent pouvoir être consultées, enrichies et mises à jour depuis les systèmes d'information propres aux Entreprises et depuis les systèmes d'information des prestataires visés à l'alinéa précédent.

L'interface des systèmes d'information des Entreprises et des prestataires doit être compatible avec le Système d'Information et de Gestion communautaire. Les Entreprises et le STIF imposent le respect de cette condition dans tous les contrats conclus avec leurs prestataires.

Les engagements réciproques du STIF, de son ou ses prestataire(s) d'une part, et des Entreprises et de leur ou leurs gestionnaire(s) du Système d'Information et de Gestion communautaire d'autre part, sont établis précisément dans le document C10-c « Cahier des Charges relatif à la gestion partagée de la Tarification Solidarité Transport » mentionné à l'article 2.2.

Chapitre 3 : Evolutions et modifications des activités communautaires

Ce chapitre expose, sans préjudice des dispositions de l'annexe C13, les modalités dans lesquelles les évolutions des systèmes visés au chapitre 2 du Cahier des charges, les expérimentations et innovations technologiques communautaires sont réalisées.

Il est distingué deux types d'évolutions du service :

- évolutions mineures des services. Il s'agit des évolutions décidées par les Entreprises, visant à améliorer la gestion quotidienne des modalités de distribution, et qui n'affectent pas substantiellement le service concerné offert aux voyageurs
- évolutions majeures des services : Il s'agit d'évolutions importantes modifiant un service offert aux voyageurs.

Article 11 : Evolutions mineures

Le STIF est informé annuellement dans le cadre du rapport d'activités communautaire des évolutions visées par cet article.

Pour les évolutions d'un service offert aux voyageurs, le STIF peut émettre un avis consultatif s'il est saisi a priori ou remettre en cause, a posteriori, la classification de l'évolution, valider ou non sa mise en service et demander, le cas échéant, son retrait.

Article 12 : Evolutions majeures

Les évolutions visées à cet article sont réalisées selon les modalités suivantes :

- Lancement du projet :
 - Information du STIF ou par le STIF du lancement du projet ;
 - Mise en place d'une cellule de suivi de projet ;
 - Détermination des étapes clés du projet et des éléments techniques, financiers et de délais que le STIF et les transporteurs doivent valider.
- Mise au point : Les spécifications générales (techniques et fonctionnelles) sont réalisées conjointement par l'équipe projet et validées par le STIF en concertation avec les transporteurs.
Les Entreprises et le STIF examinent ensemble :
 - Le calendrier de mise en œuvre de la modification significative ;
 - Les impacts pour les voyageurs ;
 - Les données économiques.
- Développement : La responsabilité technique est à la charge des Entreprises qui informent le STIF du suivi du projet. Les Entreprises mettent en œuvre les procédures et outils nécessaires conformes aux spécifications. Le STIF valide aux étapes clés du projet déterminées au lancement du projet les éléments techniques ayant un lien avec la sécurité, l'interopérabilité ou le service offert au voyageur.
- Mise en service : La mise en service est conditionnée par une décision du STIF.

Si les nouveaux projets mis en place induisent une modification substantielle des charges et des coûts de développements non pris en compte dans les contrats conclus entre le STIF et les Entreprises relatifs aux modalités d'exploitation des services de transports, un avenant aux contrats précités est signé entre les parties.

Article 13 : Développement d'Interfaces techniques

Les Entreprises définissent les spécifications des interfaces pour se connecter au Système d'Information et de Gestion communautaire. Celles ci sont transmises aux prestataires dûment mandatés par le STIF qui doivent les appliquer

Des réunions de pilotage sont mises en place au lancement du projet et durant son suivi à une périodicité cohérente avec les besoins de chacun des acteurs.

Les adaptations spécifiques et la mise en place, facilitées par les Entreprises, sont à la charge technique et financière des prestataires qui souhaitent se connecter.

Chapitre 4 Communication

Article 14 : Obligations relatives à la communication communautaire

Les actions de communication concernant les activités communautaires s'inscrivent en cohérence avec la Politique Commune de Communication pilotée par le STIF en concertation avec les Entreprises.

La structure communautaire indique sur tout support de communication et d'information voyageurs son lien avec le STIF par la présence du logo du STIF.

Toute action de communication, réalisée par la structure communautaire fait l'objet d'une validation préalable par le STIF. Le délai de validation doit être approprié au type d'action ainsi qu'à son contexte.

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

Les informations techniques et ponctuelles de service (information sur un incident technique...) n'impliquent pas une validation du STIF, ni la présence de son logo.

Annexe C13

Convention relative aux conditions de développement et d'exploitation du
Système Communautaire de Vente à Distance
via le canal internet et le canal des Guichets Automatiques Bancaires

Entre:

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41, rue de Châteaudun à Paris (IX^{ème}), numéro SIRET : 287 500 078 00020, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, dûment habilitée par délibération du conseil n° 2011-XXX du XX/XX/2011,

Ci-après désigné « le STIF »,

Et :

La Régie Autonome des Transports Parisiens, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 775 663 438, dont le siège est situé à Paris 12^{ème}, 54 quai de la Rapée, représentée par, en sa qualité de Directeur Général Adjoint de la RATP, ci-après dénommée la "RATP",

La Société Nationale des Chemins de Fer Français, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris XIVème, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par, directeur délégué Transilien, ci-après désigné « la SNCF »,

L'Organisation Professionnelle des Transports en Ile de France, Association loi de 1901, n° de SIRET : 435 403 472 00010, dont le siège est situé à Paris (75014), 12, villa de Lourcine, représentée par Monsieur Thierry COLLE, Directeur Général, ci-après désignée « OPTILE »,

Ci-après désignés conjointement « les transporteurs »,

CHAPITRE I : GENERALITES

Article 1 - Objet

La présente convention décrit les conditions de conception, de développement et d'exploitation par les Transporteurs en mode communautaire d'un système permettant la vente, la distribution et le rechargement de passes Navigo à destination du grand public via le canal de vente internet et les Guichets Automatiques Bancaires.

Elle complète l'article 8 de l'annexe C10 des contrats d'exploitation passés entre le STIF et les transporteurs.

Cette convention ne crée d'obligations pour l'entreprise de transport signataire et pour le STIF que dans la mesure où elle est annexée aux contrats d'exploitation signés entre le STIF et la RATP, la SNCF et les entreprises de transport membres de l'association OPTILE, dans les mêmes formes et suivant la même rédaction.

Article 2 - Définitions

Dans la suite du document :

- Le vocable « Portail Navigo » désigne le site internet www.navigo.fr géré par le STIF.
- le système complet mis en place est dénommé « Système Communautaire de Vente à Distance » (SCVD). Il comprend :
 - un module internet de vente à distance (front office vente Internet),
 - une interface vis-à-vis des réseaux bancaires (canal DAB/GAB),
 - un back office (système unique de rechargement Navigo).
- Le vocable « *version* » rassemble toutes les fonctions du système mis en service au même moment.
- Le vocable « *version majeure* » est une version contenant de nouvelles fonctionnalités entraînant une modification importante du système.
- Le vocable « réseau bancaire » désigne un groupe d'établissements financiers assurant une gestion intégrée des Guichets Automatiques de Bancaires incluant tous leurs sous participants et pour lequel une seule négociation commerciale et technique est à mettre en œuvre.
- Le vocable « *Jour de pointe* » correspond :
 - dernier jour ouvrable de chaque mois et premier jour ouvrable de chaque mois
 - + 2^{ème} jour du mois lorsque le 1^o est un dimanche ou un jour férié,
 - + 3^{ème} jour du mois lorsque le 1^o est un samedi,
 - tous les dimanches et lundis.
- Le vocable « *Jour standard* » correspond à tous les jours qui ne sont pas des jours de pointe.

Article 3 - Organisation Communautaire

Les droits et obligations de la présente convention sont confiés par les entreprises de transport au GIE COMUTITRES conformément au mandat ci-annexé.

La clé de répartition des quanta de responsabilités entre la RATP, la SNCF et OPTILE est définie dans la convention de partage annexée au mandat.

Article 4 - Durée de la convention

La présente convention est conclue pour une durée courant du 1 juillet 2011 au 31 décembre 2016, soit 15 mois de développement et 4 ans et 3 mois d'exploitation. Elle survit aux contrats d'exploitation actuels entre le STIF et les transporteurs arrivant à terme avant l'échéance de la présente convention et a vocation à être intégrée aux prochains contrats pluriannuels.

Elle a vocation à être reconduite de manière expresse et d'un commun accord, les parties arrêtant alors les nouvelles dispositions techniques et financières applicables, au moins 12 mois avant la date normale d'échéance.

CHAPITRE II: EXIGENCES FONCTIONNELLES

Article 5 - Le service cible

5.1 – Vente sur canal internet

L'interface avec le client comporte les services suivants :

- l'aide au choix du titre de transport,
- la commande de passes Navigo,
- l'achat et le rechargement de forfaits « Navigo mois » et « Navigo semaine » sur passes Navigo et Navigo Découverte,
- le rechargement des titres Imagine R sur passe Navigo Imagine R
- l'achat et le rechargement de forfaits solidarité Transport,
- le chargement des Droits Solidarité Transport et de forfaits Gratuité Transport,
- le rechargement des titres Améthyste
- l'information pratique des clients liée aux services,
- le paiement des titres,
- le support technique client de premier niveau.

5.2 – Vente canal DAB/GAB : aux guichets automatiques bancaires

L'interface avec le client comporte les services suivants :

- le choix du titre de transport,
- l'achat et le rechargement de forfaits « Navigo mois » et « Navigo semaine » sur passes Navigo et Navigo Découverte,
- le rechargement des titres Imagine R sur passe Navigo Imagine R
- l'achat et le rechargement de forfaits solidarité Transport,
- le chargement des Droits Solidarité Transport et de forfaits Gratuité Transport,
- le rechargement des titres Améthyste,
- le paiement des titres.

Article 6 - Exigences de qualité de Service

Les exigences de qualité sont pour le système cible :

- Système de rechargement ouvert 365 jours par an, 7 /7 et 24h/24

Le module internet de vente à distance doit pouvoir gérer, en simultané, 1000 connexions. Le système doit pouvoir gérer 500 rechargements minutes.

Les temps de réponse du module internet de vente à distance, hors temps dû à la configuration du client, doivent être de l'ordre de la seconde pour les pages d'information, de 6 secondes maximum pour les pages nécessitant la lecture du passe et l'affichage de données en corrélation, de 5 secondes pour le paiement et de 10 secondes pour le rechargement.

Le système communautaire de vente à distance devra offrir une disponibilité de 99,5 % mesurée chaque trimestre et reposant sur une fenêtre d'ouverture de tous les jours et de 6 h à 01 h.

Une disponibilité trimestrielle de 99% est également garantie sur les seuls jours de pointe.

Pour des actes de maintenance, il sera possible d'accorder des périodes d'indisponibilité qui seront exonérées de ce calcul et ne pourront excéder 24h. Ces périodes devront être connues un mois à l'avance et seront communiquées sur le site pour prévenir les clients. Elles ne pourront pas avoir lieu les jours de pointe. Il ne pourra pas y avoir plus de 2 périodes de ce type par trimestre.

Le respect des exigences de qualité de service devra être justifié dans le cadre d'un reporting trimestriel précisant les ventes en nombre par canal et par titre tarifaire, les taux d'indisponibilité de la période (jours de pointe et tous les jours) ainsi que les périodes de maintenance réalisées. Ces données seront fournies pour le trimestre échu et en cumul sur l'année civile en cours.

Article 7 - Contenu des interfaces : Exigences spécifiques Canal internet

Le STIF fournira une expression des besoins relative à la recommandation graphique et à la page d'accueil concernant le module internet de vente à distance pour T0+2 (1/09/2011). La charte graphique actuelle (décrite dans le document : Charte d'identité visuelle Internet et recommandations techniques - juillet 2010) servira de référence aux transporteurs pour développer le module internet de vente à distance.

Le module internet de vente à distance, mis en œuvre par les transporteurs, suivra la nouvelle charte graphique élaborée pour le « Portail Navigo ». Cette nouvelle charte graphique sera communiquée aux Transporteurs au plus tard fin décembre 2011. Dans le cas contraire, les transporteurs s'appuieront sur la charte graphique actuelle.

Les Transporteurs ayant établi leurs estimations financières et leur planning sur la base de la charte graphique actuelle et sur le postulat d'un changement mineur (couleurs, police, etc..) de cette dernière, le STIF s'engage à couvrir par voie d'avenant à la présente les surcoûts ainsi que l'acceptation des nouveaux délais qu'engendrerait une complexité de la nouvelle charte par rapport à la charte actuelle.

Cette complexité est établie dès lors que les transporteurs démontrent qu'elle entraîne un surcoût par rapport au coût de mise en conformité estimé à la signature de la présente convention.

Le module internet de vente à distance est accessible via le portail Navigo. Les sites des transporteurs présentent un lien (procédé technique de redirection) qui redirigera systématiquement et exclusivement vers le « portail Navigo ». En revanche, les utilisateurs auront la capacité d'enregistrer un lien vers les pages correspondant à leurs besoins spécifiques.

Le procédé technique d'encapsulation (présentation du module internet de vente dans une charte graphique de l'entreprise) n'est pas autorisé.

Dans la limite et à condition que le calendrier, de Article 12 - Calendrier des livraisons et d'ouverture des services, ne soit pas remis en cause, les transporteurs associeront le STIF à l'élaboration des pages d'accueil du module internet de vente à distance afin d'assurer l'homogénéité de présentation et la cohérence des informations fournies entre le portail Navigo et le module internet de vente à distance géré par les transporteurs.

Avant la mise en service ou lors des évolutions des interfaces à disposition des utilisateurs, les fonctionnalités et les éléments graphiques doivent être présentés au STIF dans le cadre du comité de suivi prévu à l'Article 19 -

Le STIF validera la bonne application par les transporteurs de la nouvelle charte graphique dans le calendrier compatible avec la mise en service de la V1.

Les engagements de disponibilité et de qualité de service s'appliquent à partir du moment où l'internaute arrive sur une page du module internet de vente à distance.

Le module internet de vente à distance comportera une page de contact appelable des pages spécifiques liées au rechargement. Il comportera les coordonnées de l'administrateur du site de rechargement (nommé par le GIE Comutitres). Si un message concerne le portail navigo.fr et pas le rechargement de titres, l'administrateur du site le renverra vers celui de navigo.fr.

Il est de la responsabilité des transporteurs d'indiquer, voire de proposer aux utilisateurs potentiels des lecteurs de rechargement (USB) conformes aux services proposés. Le STIF ne finance aucun équipement lecteur de rechargement.

Article 8 - Contenu des interfaces : Exigences spécifiques au Canal GAB

Le rechargement sur automates bancaires doit respecter des exigences sur les interfaces clients (par exemple : affichage ergonomique et non discriminatoire de l'identité communautaire, définition de la cinématique transactionnelle de rechargement, etc.)

Les transporteurs tiendront compte de l'expérience acquise en Ile de France et dans les agglomérations où ce service existe, sur les interfaces utilisateurs et les interfaces externes du système pour définir les nouvelles interfaces à mettre en place.

Les transporteurs s'engagent à promouvoir une interface utilisateur similaire auprès de tous les réseaux bancaires avec lesquels ils envisagent de développer le service communautaire. Ils tiendront compte toutefois des contraintes techniques et commerciales éventuelles de la banque.

Avant la mise en service ou lors des évolutions des interfaces à disposition des utilisateurs, les fonctionnalités et les éléments graphiques doivent être présentés au STIF dans le cadre du comité de suivi prévu à l'Article 19 -

Article 9 - Contenu de la version V1

La version 1 (V1) correspond au système cible comprenant l'ensemble des services décrits à l'Article 5 - à l'exception de :

- Pour le module internet de vente à distance :
 - du rechargement des titres Imagine R sur passe Navigo Imagine R,
 - du rechargement des titres Améthyste.
- Pour les services vente par le canal DAB/GAB : Guichets Automatiques Bancaires :
 - du rechargement des titres Imagine R sur passe Navigo Imagine R,
 - du rechargement des titres Améthyste.

Note : Le rechargement des titres Imagine R sur passe Navigo Imagine R ainsi que le rechargement des titres Améthyste seront traités selon les modalités de la maintenance évolutive décrites dans l'Article 13 -

Article 10 - L'allotissement

Le projet de mise en œuvre du système et de son exploitation est décomposé en plusieurs lots.

Les Entreprises s'engagent à transmettre au STIF l'ensemble des spécifications fonctionnelles du Système Communautaire de Vente à Distance, à savoir tout document de description fonctionnelle échangé entre elles et leur(s) prestataire(s) ainsi que la description technique des interfaces entre le back office et le module internet de vente à distance et entre ce dernier et les systèmes des banques.

Les Entreprises concèdent au STIF sur ces documents tous les droits d'utilisation, d'exploitation, de représentation, de reproduction et de diffusion, sans limitation de durée, en vue de leur utilisation dans le cadre des transports en Ile de France.

10.1 Lots de mise en œuvre

LOT 1 : Gestion de Projet

Le LOT 1 comprend :

- le pilotage du Projet,
- les spécifications fonctionnelles du module internet de vente à distance,
- les spécifications de service du back office,
- les spécifications de l'interface réseau bancaire et de l'interface module internet de vente à distance avec le système back office,
- la passation des contrats de prestations nécessaires à la mise en œuvre de la présente convention,
- la réalisation de la Recette Applicative,
- la réalisation de la Recette Bout en Bout,
- la mise en Production de la version V1.

LOT 2 : Mise en œuvre du module internet de vente à distance

Le LOT 2 comprend le développement du module internet de vente à distance en conformité avec l'Article 9 -

LOT 3 : Mise en œuvre de l'interface DAB/GAB

Le LOT 3 correspond au développement par les entreprises et les réseaux bancaires du service de rechargement des passes Navigo via les interfaces automatés bancaires des réseaux bancaires.

La mise en œuvre du rechargement peut être réalisée via l'interface à contact du passe Navigo ou bien via l'interface sans-contact du Passe.

Le STIF finance, après accord sur le projet (Réseau bancaire, liste d'automatés en Grande Couronne et performances du système bancaire), l'effort des Transporteurs pour mettre en œuvre l'acceptation du rechargement des passes Navigo sur les automatés bancaires. A ce titre, il subventionne l'ouverture du service sur la base d'un montant forfaitaire par réseau bancaire accepteur, conformément à l'Article 14 - 1.

Chaque transporteur doit justifier que le nouveau réseau bancaire offre environ 600 automatés ouverts au service dont au moins 300 localisés en « grande couronne ».

Le cumul des contributions versées à ce titre par le STIF est au maximum de 600 K€ hors taxe (correspondant à 5 réseaux bancaires).

Le réseau bancaire (CIC/Crédit Mutuel) actuellement exploité par la RATP ne fera pas l'objet d'une contribution de mise en œuvre.

LOT 4: (OPTIONNEL) Lecteurs Sans-Contact sur automates bancaires

Le LOT 4 est optionnel : il dépend des choix techniques de mise en œuvre du LOT 3 avec les réseaux bancaires.

Sous réserve que le projet (Réseau bancaire et nombre d'automates en Grande Couronne) ait été approuvé par lui avant sa mise en œuvre, le STIF peut apporter une contribution spécifique par lecteur sans-contact à installer sur les automates bancaires.

L'extension du réseau bancaire (CIC/Crédit Mutuel) actuellement exploité par la RATP (200 automates) pourra bénéficier de cette contribution sur justificatifs et accord préalable du STIF.

10.2 Lots d'Exploitation

LOT 5 : Exploitation du module internet de vente à distance

Le LOT 5 correspond à la contribution du STIF à l'exploitation du module internet de vente à distance. C'est un montant forfaitaire annuel, révisable selon la formule indiquée à l'Article 17 - Révision des contributions.

La facturation sera établie au prorata de la durée d'exploitation si celle-ci n'a pas été effective sur une année complète.

La contribution est due à la mise en service de la V1 et versée selon les modalités définies à l'Article 15 - « Echéanciers des paiements ».

LOT 6: Exploitation Moteur de Rechargement

Le LOT 6 correspond à la contribution du STIF à l'exploitation du back office de rechargement.

La contribution est constituée d'un montant forfaitaire annuel révisable selon la formule indiquée à l'Article 17 - Les contributions du STIF, et d'une part variable dépendant des postes suivants :

- % des Ventes CA Annuel (généralisé par les nouveaux canaux de vente) au dessus de 50 Millions d'euros,
- coût à l'acte par Chargement du Droit à Gratuité et contrat Gratuité associé,
- coût à l'acte par Chargement du Droit à Réduction,

La facturation du montant forfaitaire sera établie au prorata de la durée d'exploitation journalière si celle-ci n'a pas été effective sur une année complète.

L'ensemble des coûts à l'acte sera révisable selon la formule de l'Article 18 - Pénalités.

La contribution est due dès la mise en service de la V1, éventuellement minorée des pénalités applicables au titre de l'Article 17 - pour non respect des exigences de qualité de service. La contribution sera versée selon les modalités définies à l'Article 15 - .

LOT 7 : Exploitation de l'interface DAB/GAB

Le LOT 7 correspond à la contribution STIF à l'Exploitation de l'interface de rechargement avec les réseaux bancaires.

La contribution est constituée d'un montant forfaitaire annuel par réseau bancaire, révisable selon la formule indiquée à l'Article 17 - et d'une part variable dépendant des postes suivants :

- coût à l'acte par Vente de forfait Navigo Mois et Navigo Semaine,
- coût à l'acte par Chargement du Droit à Gratuité et contrat Gratuité associé,
- coût à l'acte par Chargement du Droit à Réduction,
- coût à l'acte par Vente du Titre associé.

La contribution est due dès la mise en service de la V1 et versée selon les modalités définies à l'Article 15 - .

La facturation du montant forfaitaire sera établie au prorata de la durée d'exploitation journalière si celle-ci n'a pas été effective sur une année complète.

Le réseau bancaire (CIC/Crédit Mutuel) actuellement exploité par la RATP est pris en compte dès la mise en service de la V1 définie à l'Article 9 -

Article 11 - Les livrables de spécifications

Les livrables de spécifications sont élaborés conformément aux délais prévus à l'Article 12 - Calendrier des livraisons et d'ouverture des services.

Les transporteurs transmettent au STIF pour information les livrables suivants :

- les spécifications fonctionnelles du module internet de vente à distance,
- les spécifications de service du back office,
- Les spécifications fonctionnelles des interfaces Canal DAB/GAB,
- les spécifications de l'Interface réseau Bancaire et de l'Interface module internet de vente à distance avec le système back office.

Le STIF transmet aux transporteurs ses observations par lettre simple, dans le délai indiqué dans le calendrier des livraisons.

Toute modification des spécifications entraînant le non respect des délais contractuels doit faire l'objet d'une information immédiate du STIF.

Article 12 - Calendrier des livraisons et d'ouverture des services

Les entreprises de transport s'engagent à respecter le planning suivant :

Réf	Date	Livrables
T0	1/07/2011	Notification par le STIF de l'avenant approuvant la présente convention et l'annexant aux contrats d'exploitation STIF-transporteurs à toutes les entreprises
T1	T0 1/07/2011	Début de rédaction des livrables de spécification du Système Communautaire de Vente à Distance, soit : <ul style="list-style-type: none"> • les spécifications fonctionnelles du module internet de vente, • les spécifications de service du back office • les spécifications de l'Interface réseau bancaire et de l'interface

		module internet de vente avec le système back office
T2	T0+2 1/09/2011	Expression de besoin du STIF relative à la recommandation graphique et à la page d'accueil
T3	T0+3 1/10/2011	Présentation des projets des livrables de spécifications au STIF pour commentaires
T4	T0+4 1/11/2011	Fourniture des commentaires STIF sur les spécifications
T5	T0+5 1/12/2011	Fourniture des livrables définitifs des spécifications
T6	T0+15 1/10/2012	Ouverture du Service V1 et date limite de livraison des mises à jour des spécifications du système communautaire de vente à distance.

Le non respect des délais indiqués sans accord préalable du STIF fera l'objet de pénalités telles que décrites à l'Article 18 -

Article 13 - Prise en compte des évolutions

Toute modification de la V1 non liée aux décisions prises par le STIF fait l'objet d'une information au STIF dans le cadre du comité de suivi prévu à l' Article 19 - Comité de suivi, ci-dessous, au moins deux semaines avant la mise en production effective projetée, information qui précise notamment les apports fonctionnels et techniques ainsi que les risques d'interruption de service pour le grand public.

Les transporteurs s'engagent à indiquer au STIF toutes les évolutions imposées par des dispositions législatives ou réglementaires qui auront un impact sur le Système. Celles-ci seront considérées comme de la maintenance évolutive.

La maintenance évolutive liée aux décisions du STIF ou à des évolutions législatives ou réglementaires fait l'objet d'une prise en charge financière par le STIF sous forme d'avenant. L'avenant précisera les plannings et les coûts de chaque évolution.

Le STIF formulera chaque demande d'évolution par courrier. Les Entreprises s'engagent à présenter au STIF un ou plusieurs devis et les plannings associés, entre 4 et 8 semaines après la réception de la demande en fonction de l'importance de la modification.

CHAPITRE III : REGIME FINANCIER

Article 14 - Les contributions du STIF

Le STIF finance les coûts de mise en œuvre du Système ainsi que les coûts d'exploitation tels que prévus entre les parties. Les économies réalisées sur les autres canaux de distribution seront prises en compte au travers d'avenants dans les contrats d'exploitation.

Concernant les lots 3, 4 et 7, les négociations avec les réseaux bancaires permettront de connaître le niveau d'acceptation des rémunérations par les banques. En cas de difficulté pour trouver des réseaux intéressés, les transporteurs et le STIF étudieront les évolutions envisageables.

14.1 - Les contributions de Mises en Œuvre

MISE EN OEUVRE – Montants Hors Taxe	
LOT 1 : Gestion de Projet	510 K€
LOT 2 : Mise en Œuvre du module internet de vente	390 K€
LOT 3 : Mise en œuvre interface DAB/GAB (Canal GAB) Par nouveau réseau Bancaire agréé par le STIF	120 K€
LOT 4 : (OPTIONNEL) Lecteurs Sans-Contact Automates bancaires (par lecteur)	0,5 K€

14.2 - Les contributions d'Exploitation

Les montants forfaitaires ou unitaires des contributions d'exploitation retenus ci-dessous s'appuient sur des estimations réalisées en 2011 et qui prennent en compte les coûts du service.

EXPLOITATION – Montants Hors Taxe			
			V1
LOT 5 : Exploitation du module internet		Forfait Annuel	100 K€
LOT 6 : Exploitation Moteur de Rechargement			
Fixe	Contribution Forfaitaire Annuelle	Forfait Annuel	700 K€
Variable	Contribution Variable Annuelle		
	% des Ventes d'un CA Annuel entre 50 et 150 M€	En % du CA	0,60%
	% des Ventes au dessus d'un CA Annuel de 150 M€	En % du CA	0.35 %
	Par Chargement du Droit à Gratuité et contrat Gratuité associé	PU	0,35 €
	Par Chargement du Droit à Réduction	PU	0,10 €
	Coût CB au réel des Ventes	Taux en % du CA	0,7%
LOT 7 : Exploitation interface canal DAB/GAB			
Fixe	Contribution Forfaitaire Annuelle	Par réseau	10K€
Variable	Contribution Variable Annuelle		
	Par opération de vente (Hors Droits à Gratuité et Réduction)	PU	0,50 €
	Par Chargement de Droit à Gratuité et contrat Gratuité associé	PU	0,50 €
	Par Chargement de Droit à Réduction	PU	0,25 €

Grille de lecture :

- Le rechargement d'un passe Navigo via le module internet de vente à distance-: Application des règles des lots 5 et 6

- Le rechargement d'un passe Navigo via l'interface réseaux bancaires (DAB/GAB) : application des règles des lots 6 et 7

Article 15 - Echancier des Paiements

15.1 - Les Lots de Mise en Œuvre

Les lots de mise en œuvre feront l'objet de contributions d'investissements selon l'échéancier suivant :

LOT 1 : Gestion de Projet

- 20% au démarrage du projet (T0)
- 20% à la présentation des livrables de spécification (T3)
- 40% à la mise en service
- 20% à la mise à jour finale des livrables de spécification suite à la mise en service

LOT 2 : Mise en Œuvre du module internet de vente

- 25% au démarrage du projet (T0)
- 25% à la présentation des spécifications du module internet de vente (T3)
- 35% à la mise en service
- 15% à la remise des spécifications fonctionnelles finales de la V1 du module internet de vente.

LOT 3: Mise en œuvre l'Interface DAB/GAB – Par nouveau réseau Bancaire agréé par le STIF

- 15% au démarrage de chaque projet,
- 25% à la fourniture des spécifications détaillées de l'interface,
- 35% à la mise en service opérationnelle de l'interface avec le réseau bancaire,
- 25% à l'attestation d'ouverture de 95% des GAB du nouveau réseau bancaire.

LOT 4: (OPTIONNEL) Lecteurs Sans-Contact Automates bancaires – Projet agréé par le STIF

- 25% au démarrage de chaque projet agréé par le STIF (nombre de GAB prévus)
- 25% à la mise en service opérationnelle de l'interface avec le réseau bancaire,
- 25% % à l'attestation d'ouverture des 100 premiers GAB du nouveau réseau bancaire
- 25% à l'attestation d'ouverture de 95% des GAB du nouveau réseau bancaire.

15.2 - Les Lots d'Exploitation

Les lots d'exploitations feront l'objet de contributions d'exploitation après la mise en service de la V1 sur la base d'une facturation annuelle et selon les modalités suivantes :

- Acompte au 31 mars de l'année N de 50% des forfaits d'exploitation et de 45% du montant prévisionnel variable de l'année N
- Acompte au 30 septembre de l'année N de 50% des forfaits d'exploitation et de 45% du montant prévisionnel variable de l'année N
- Solde au 31 mars de l'année N+1 de l'année N avec la fourniture de la documentation mise à jour s'il y a lieu ainsi que du reporting de l'année N

Si la mise en service de la v1 est en cours d'année, la date du premier acompte sera celle de l'acompte suivant cette date de démarrage. Le montant total sera calculé en fonction du prorata de l'année complète et le pourcentage à appliquer dessus sera celui de l'acompte auquel on ajoutera les pourcentages des acomptes précédents.

Chaque année et avec chaque présentation de l'acompte au 30 septembre, les transporteurs feront parvenir au STIF l'ensemble de la documentation du module communautaire de vente à distance conforme (donc mis à jour) aux fonctionnalités opérationnelles constatées au 30 juin de l'année de référence.

LOT 5 : Exploitation module internet de vente

- Forfait annuel de Contribution

LOT 6 : Exploitation Moteur de Rechargement (internet et DAB/GAB)

- Forfait Annuel de Contribution
- Part Variable de la Contribution
 - % des Ventes CA Annuel au dessus de 50 Millions d'euros pour le back-office (moteur de rechargement),
 - % des Ventes CA Annuel pour le coût de la redevance cartes bancaires
 - Prix Unitaire par Chargement du Droit à Gratuité et contrat Gratuité associé
 - Prix Unitaire par Chargement du Droit à Réduction

LOT 7 : Exploitation de l'Interface DAB/GAB

- Forfait Annuel de Contribution par réseau bancaire
- Forfait Variable de Contribution
 - Prix Unitaire par Vente
 - Prix Unitaire par Chargement du Droit à Gratuité et contrat Gratuité associé
 - Prix Unitaire par Chargement du Droit à Réduction

Article 16 - Modalités de facturation et de règlement

Les Entreprises confient au GIE Comutitres un mandat de facturation et d'encaissement des contributions du STIF.

Les sommes sont versées au GIE sur le compte ouvert à son nom à l'Agence centrale de la Banque de France, à Paris, dont les références du compte (Code Banque, Code guichet, N° compte, Clé) seront transmises au STIF avant le premier versement.

Le paiement est effectué par virement bancaire, portant dans son libellé le numéro de référence de l'appel de fond.

Les versements ont lieu dans les 40 jours suivant la réception par le STIF de l'appel de fond accompagné de l'ensemble des justificatifs.

Les modèles de factures seront définis dans le cadre du Comité de Suivi.

Toutes les prestations facturées dans le cadre de la présente annexe sont taxées au taux de 5,5% au titre de la taxe sur la valeur ajoutée.

Le STIF s'engage à supporter toutes les conséquences financières qui pourraient être mises à la charge des parties, en raison de la remise en cause du taux d'assujettissement à la TVA des contributions versées en contrepartie de l'exécution de la présente convention.

En cas de désaccord qui devra être motivé et étayé par des justificatifs, le STIF réserve le règlement du solde à hauteur du montant qu'il juge litigieux. Il appartient alors au STIF d'informer les entreprises de transport dans les meilleurs délais et par courrier avec accusé de réception de son désaccord sur le montant du solde précité et de déclencher une procédure de conciliation dans les conditions suivantes.

A compter de l'accusé de réception du courrier informant les entreprises du désaccord sur le montant facturé, qui doit être joint d'un mémoire exposant les motifs de la contestation, les parties disposent d'un délai de trente jours pour désigner, d'un commun accord, un conciliateur unique. A l'expiration de ce délai et à défaut d'accord sur la désignation de ce conciliateur unique, la partie la plus diligente envoie une lettre RAR à l'autre partie pour constater l'échec dans la désignation de ce conciliateur. Les parties ont alors 30 jours pour désigner chacune un conciliateur (les transporteurs s'accordant sur la désignation d'un conciliateur unique).

Les conciliateurs désignés devront désigner un troisième conciliateur dans un délai de quinze jours à compter de la désignation du dernier d'entre eux. A défaut de désignation par l'une des Parties du conciliateur de son choix, ou d'entente des deux conciliateurs sur un troisième, sa désignation pourra être demandée, à l'initiative de la Partie la plus diligente, au président du tribunal administratif de Paris dans l'exercice de ses pouvoirs de conciliation. Les frais de conciliation sont supportés par moitié par le STIF d'une part et par les transporteurs d'autre part.

Le conciliateur unique ou, le cas échéant, les conciliateurs examinent de façon contradictoire les motifs de la contestation et les positions respectives des Parties. Ils rendent un avis motivé sur le différend dans un délai de trois mois à compter de la désignation du conciliateur unique ou, le cas échéant, du dernier des conciliateurs. Cet avis propose aux Parties une solution de conciliation.

Il est adressé aux transporteurs et au STIF, qui disposent d'un délai d'un mois pour se concilier ou constater leur désaccord persistant. En cas d'échec de cette procédure, la contestation peut être soumise au tribunal compétent par la Partie la plus diligente."

Article 17 - Révision des contributions

Les contributions sont révisées annuellement au 1^{er} juillet, par application de la formule ci-dessous :

$$P = P^{\circ} \times (S_y/S_{y^{\circ}}) \times 0,995^{(n-2010)}$$

Pour laquelle :

P représente la contribution révisée

P[°] représente la contribution initiale

S_y est la valeur finale de l'indice SYNTEC

S_y[°] est la valeur initiale de l'indice SYNTEC

La valeur initiale de l'indice SYNTEC (S_y[°]) correspond à la dernière valeur connue de l'indice au mois de décembre 2010.

La valeur finale de l'indice SYNTEC (S_y) correspond à la dernière valeur connue de l'indice au 1^{er} juillet.

Article 18 - Pénalités

18.1 - Pénalités pour retard d'ouverture du service

Dans l'hypothèse où les retards de réalisation ne sont pas imputables au STIF, des pénalités sont appliquées dans les conditions prévues ci-dessous.

Les pénalités sont neutralisées notamment en cas de force majeure ou d'aléas exceptionnels.

Les aléas exceptionnels sont des événements extérieurs aux entreprises de transport, clairement identifiables, qui s'imposent à elles et qu'il ne leur est pas possible de programmer et/ou de surmonter.

Le montant des pénalités est déduit de la facture annuelle d'exploitation émise par le GIE au nom et pour le compte des Entreprises.

Tout retard sans accord préalable du STIF sur la mise en service (T6) sur le calendrier de livraison (Article 12 - Calendrier des livraisons et d'ouverture des services) fera l'objet d'une pénalité financière conformément au tableau suivant :

Retard	Pénalité
De 1 à 3 mois	50 K€ par mois de retard
De 4 à 5 mois	100 K€ par mois de retard au-delà du 3 ^{ème} mois

Au delà de 6 mois de retard imputable aux Entreprises, le STIF prendra acte de l'incapacité des Entreprises à respecter leurs engagements contractuels et peut constater leur défaillance. Dans ce cas de figure, le STIF se réserve la possibilité d'appliquer les mesures définies à l'Article 20 - Défaillance, non respect des engagements. Ces mesures ne sont pas applicables si un événement extérieur aux transporteurs retarde cette mise en service.

18.2 - Pénalités pour non respect des exigences de qualité de service

Le taux de disponibilité du service est calculé pour chaque trimestre selon les modalités de l'Article 6 - Exigences de qualité de Service. Dans le cas où le taux de disponibilité de référence n'est pas atteint pour des raisons imputables aux entreprises, celles-ci encourent une pénalité calculée trimestriellement selon les modalités suivantes :

- 1000 euros par heure d'indisponibilité - en jour de pointe
- 500 euros par heure d'indisponibilité en jour normal

Le montant de la pénalité est réglé par précompte sur les paiements à effectuer aux entreprises.

Le montant cumulé des pénalités sur une année calendaire est plafonné à 20% du forfait annuel de contribution fixe des lots considérés d'exploitation du système.

Lorsque le montant cumulé des pénalités sur une année atteint ce plafond (20%), le STIF pourra prendre acte de l'incapacité des Entreprises à respecter leurs engagements contractuels et constater leur défaillance. Dans ce cas de figure, le STIF se réserve la possibilité d'appliquer les mesures définies à l'Article 20 - Ces mesures ne sont pas applicables si un événement extérieur aux transporteurs retarde cette mise en service.

CHAPITRE IV : DIVERS

Article 19 - Comité de suivi

L'application de la présente convention est suivie par le comité 3P prévu à l'article 3.2 de l'annexe C10 des contrats d'exploitation passés entre le STIF et les transporteurs.

Article 20 - Défaillance, non respect des engagements

En cas de défaillance des Transporteurs, telle que définie à l'Article 18 - Pénalités ci-dessus, sans préjudice des pénalités déjà appliquées, le STIF peut décider une autre organisation de la vente à distance. Il en informe les entreprises par lettre recommandée avec accusé de réception. Dans ce cas, la présente convention est résiliée de plein droit à une date fixée dans la lettre recommandée avec accusé de réception qui sera nécessairement postérieure à la date de réception du recommandé.

La date de réception de la lettre recommandée marque le terme de la durée d'exploitation journalière à facturer, étant entendu que ce jour est inclus dans la durée d'exploitation.

Article 21 - Continuité de service

21-1- Continuité du service en cas de mise en œuvre de la résiliation prévue à l'Article 20 - ou en cas de non reconduction de la convention

En cas de non reconduction de la présente convention, ou, à tout moment, en cas de défaillance telle que définie à l'Article 18 - Pénalités, le STIF aura la faculté, sans qu'il en résulte un droit à indemnité pour les entreprises de transport, de prendre, pendant la dernière année de mise en œuvre de la présente convention ou, à tout moment, en cas de défaillance telle que définie à l'Article 18 - Pénalités, toute mesure pour assurer la continuité du service public pour cette prestation.

D'une manière générale, le STIF pourra prendre toutes les mesures nécessaires pour faciliter le passage progressif de la mise en œuvre de la présente convention à un nouveau régime d'exploitation ou à un nouvel exploitant du système.

En cas de non reconduction de la présente convention ou en cas de défaillance, telle que définie à l'Article 18 - Pénalités et notifiée aux transporteurs par lettre recommandée avec accusé de réception conformément à l'Article 20 - , le STIF ou un tiers désigné par lui de son choix sera subrogé dans les droits et obligations des entreprises de transport pour la mise en œuvre de la présente convention et notamment dans les contrats passés avec des prestataires à cet effet.

Cette subrogation interviendra soit au terme de la présente convention telle que prévue à l'Article 4 - Durée de la convention, ci-avant, soit à la date de résiliation de la présente convention telle que prévue à l'Article 20 - ci-avant, pour la durée restante des contrats de prestations passés par les transporteurs pour la mise en œuvre de la présente convention, dans la limite de 9 mois à compter du terme de la présente convention.

En cas d'application du présent article, il est entendu entre les parties que la propriété du

module de vente à distance revient entièrement et exclusivement au STIF, sans que les transporteurs ne puissent prétendre à une quelconque indemnité. Le transfert de propriété est automatique et immédiat, les documents transférés ne constituant que des mesures de mise en œuvre du présent alinéa qui viendront en régularisation d'une situation de fait.

En tout état de cause, les marques des transporteurs exploitées dans le cadre de la présente convention restent leur entière propriété. Elles ne pourront être modifiées ou supprimées sans l'accord express et préalable de leurs titulaires. Le présent alinéa ne s'applique pas aux marques développées spécifiquement par les transporteurs pour la mise en œuvre du module internet de vente à distance.

21-2- Reprise des contrats et engagements des entreprises de transport

- 1- En cas de non reconduction de la présente convention ou, à tout moment, en cas de défaillance telle que définie à l'Article 20 - , les entreprises de transport adressent au STIF copie de l'ensemble des contrats passés pour la mise en œuvre de la présente convention, ainsi que tous les documents techniques facilitant le passage à un nouvel exploitant, y compris sans que cela soit limitatif : le schéma complet des données du module communautaire de vente à distance mis à jour et les fichiers de données associés.
- 2- Cette communication a lieu sous réserve du respect du secret industriel et commercial des prestataires contractants des entreprises de transport, lequel ne sera levé, le cas échéant, qu'au moment de la subrogation effective du STIF dans les droits des transporteurs.
- 3- En cas de cessation de la mise en œuvre de la présente convention (échéance normale ou anticipée), le STIF se réserve le droit soit de poursuivre ces contrats, soit de faire poursuivre ces contrats par le tiers de son choix. Le STIF notifie sa décision aux entreprises de transport et à leurs cocontractants dans un délai de 9 mois avant la fin de la présente convention en cas de non reconduction de celle-ci, ou de 2 mois à compter de la date de réception de la lettre RAR mentionnée à l'Article 20 - ci-dessus.
- 4- Les entreprises de transport devront veiller à ce que soient insérées dans les contrats qu'elles passent avec des tiers pour la mise en œuvre de la présente convention, les stipulations propres à permettre l'application du présent article.
- 5- Dans un délai de 3 mois à compter de la prise d'effet de la présente convention, les contrats passés par les entreprises de transport avec des tiers avant ladite prise d'effet devront être mis en conformité avec les stipulations du présent article.
- 6- En cas de méconnaissance par les entreprises de transport d'une des stipulations du présent article, qui rendrait 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 des entreprises de transport.
- 7- En cas de non reconduction de la présente convention ou, à tout moment, en cas de défaillance telle que définie à l'Article 20 - le cas échéant, les entreprises de transport communiquent au STIF les informations nécessaires à la mise en application de l'article L1224-1 du code du travail si ce dernier est applicable.

21-3 - Engagements financiers liés à la fin de mise en œuvre de la présente convention ou à la défaillance

En cas de non reconduction de la présente convention ou à tout moment en cas de défaillance telle que définie à l'Article 18 - et notifiée aux transporteurs par lettre recommandée avec accusé de réception conformément à l'Article 20 - , les entreprises de transport établissent dans le délai d'un mois à compter de l'échéance de la présente

convention ou de la date de l'accusé de réception un état des créances et des dettes reprises par le STIF ou un tiers par lui désigné de son choix et assumées par ces derniers.

Si cet état fait apparaître un solde en faveur des entreprises de transport, alors le STIF verse ce solde aux entreprises de transport dès la prise d'effet de la subrogation et dans un délai maximum de trois mois après la cessation de la présente convention.

Si cet état fait apparaître un solde en faveur du STIF, alors les entreprises de transport versent ce solde au STIF dès la prise d'effet de la subrogation et dans un délai maximum de trois mois après la cessation de la présente convention.

Cet état devra impérativement être validé par l'expert comptable des entreprises de transport, ainsi que par le STIF. Un protocole transactionnel peut valider l'accord financier.

Article 22 - Autres dispositions

En cas de litige non envisagé dans la présente convention, et en l'absence d'accord spécifique expresse entre le STIF et les entreprises, la partie la plus diligente saisit les juridictions compétentes.

Fait à Paris, le **en 4 originaux.**

Pour le STIF, la
Directrice Générale

Pour la SNCF,

Sophie MOUGARD

Pour RATP,

Pour OPTILE,

ANNEXE E2 EVALUATION DU TRAFIC PAR LES DONNEES DE VALIDATION ET MESURE DU TAUX DE VALIDATION

L'objet de la présente annexe est

- de préciser par quel processus le trafic annuel est évalué à partir des données de validation pour les forfaits Navigo (semaine, mois, annuel), Imagine'R (Scolaire et Etudiant), Solidarité Transport (semaine, mois) ainsi que pour le forfait carte de circulation police et pour les « Autres titres » (titres magnétiques, papier et titres télébilletiques non comptabilisés dans les CRR des CT2) ;
- de préciser le mode de calcul du taux de validation pour le réseau sur une année.

CHAPITRE 1 – MESURE DU TRAFIC A PARTIR DES DONNEES DE VALIDATION.

Eu égard aux modalités décrites ci-dessous et au mode de calcul des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées, les données de validations doivent pouvoir être traitées de manière distincte pour chacune des catégories suivantes :

- forfaits Navigo (semaine, mois, annuel) et cartes de circulation police ;
- forfaits Imagine'R Scolaire ;
- forfaits Imagine'R Etudiant ;
- forfaits Solidarité Transport (semaine, mois) ;
- autres titres télébilletiques non comptabilisés dans les CRR des CT2 ;
- autres titres non télébilletiques.

Article 1.1 – Principe d'évaluation du trafic.

Chaque année sur une période courte l'entreprise met en place un dispositif de « validation assistée » sur la totalité des lignes du réseau. Les données recueillies pendant la période de « validation assistée » sont extrapolées suivant les règles explicitées ci-après pour établir le trafic d'un mois type et le trafic annuel.

*** Les enquêtes Origine-Destination**

Pour les lignes constituant l'offre du début du présent contrat, le sectionnement moyen S_m (longueur du trajet moyen exprimée en sections) retenu est fixé sur la base des dernières enquêtes O/D disponibles à la signature de ce contrat. La valeur de S_m est calculé en fonction du trafic annuel, voyageurs et voyageurs x sections, des deux titres comptés forfaits Navigo semaine ou mois et Imagine'R scolaire.

Des enquêtes O/D peuvent être effectuées pour évaluer le sectionnement moyen « abonnements » des lignes créées ou des lignes ayant subies une restructuration importante, notamment lorsque l'Entreprise et le STIF ne parviennent pas à fixer la valeur de ce sectionnement par une autre méthode.

Par ailleurs, pour les besoins d'étude, des enquêtes O/D peuvent être effectuées à la charge de l'Entreprise.

Article 1.2 - Responsabilité du dispositif de validation assistée.

Les dispositifs de validation assistée mis en place pendant les périodes pendant lesquelles sont recueillies les données utilisées pour l'évaluation du trafic sont définis et mis en œuvre sous la responsabilité de l'Entreprise.

L'Entreprise est entièrement responsable de l'organisation du dispositif, du paramétrage du système télébilletique (pour elle-même et ses sous-traitants) et de la remontée au STIF des données de validation (pour elle-même et ses sous-traitants).

L'Entreprise s'engage à communiquer au STIF avant la période de validation assistée la liste des codes de ligne de l'ensemble de ses sous-traitants. Le STIF ne sera pas tenu responsable des conséquences des éventuelles omissions ou erreurs dans les données transmises relatives aux codes de lignes des lignes affrétées.

Elle s'engage à procéder à toutes les vérifications nécessaires avant et après les périodes de validation assistées. En tout état de cause, les données de validation doivent parvenir au STIF dans un délai maximum de 30 jours calendaires suivant les dates de « validations assistées »¹. Passé ce délai, elles ne pourront plus être prises en compte dans l'évaluation du trafic et aucune contestation de la part de l'Entreprise ne sera acceptée.

L'Entreprise communique au STIF le planning prévisionnel des « validations assistées ».

Le STIF se réserve le droit de refuser le planning proposé, si l'Entreprise ne respecte pas les dispositions du chapitre 3 de la présente annexe.

L'Entreprise s'engage à respecter le planning prévisionnel communiqué au STIF. Elle pourra décaler les périodes de « validations assistées » uniquement afin de pallier les difficultés relatives à des phénomènes exogènes (notamment grèves RATP, SNCF, intempéries...). Dans ce cas, les nouveaux plannings seront communiqués au STIF avant la réalisation de la semaine de validations assistées.

Dans tous les cas, l'Entreprise communique au STIF les dates réellement utilisées pour les « validations assistées » dans un délai de deux semaines maximum

¹ Les 30 jours calendaires s'entendent pour chacune des dates de « validations assistées ». Si le dispositif s'étale sur plusieurs semaines, chaque journée ne pourra être remontée après les 30 jours calendaires.

après leur réalisation. En cas de non respect de cette procédure, le STIF prendra en compte pour le traitement des résultats, les dates du planning prévisionnel et aucune contestation ne pourra être acceptée.

Une procédure de communication des plannings et des dates de validations assistées sera établie afin de standardiser les échanges entre le STIF et les entreprises de transport privées. Cette procédure sera établie par le STIF et pourra donner lieu à la saisie des dates dans un fichier ou une application informatique.

Enfin, le STIF peut être amené à effectuer à tout moment des enquêtes inopinées sur les lignes d'un réseau afin de s'assurer de la cohérence quant à la méthodologie mise en place par l'Entreprise.

Article 1.3 - Période de mesure et calcul du jour moyen.

Pour chaque ligne, les données de validation sont recueillies en période de « validations assistées », pour mesure du trafic, sur un jour de semaine « fort » - mardi ou jeudi -, un jour de semaine « faible » - lundi ou vendredi -, un samedi et un dimanche. La validation assistée est mise en œuvre sur des périodes de plein trafic, hors vacances et semaines comportant un jour férié, généralement de janvier à avril ou d'octobre à décembre.

En fonction de la taille du réseau et des moyens disponibles, le dispositif peut être déployé pour toutes les lignes du réseau sur une période allant d'une semaine unique à quatre semaines réparties sur une période d'une durée maximale de 2 mois consécutifs.

Le trafic des jours de validation assistée du réseau est égal à la somme des validations recueillies sur la totalité des lignes du réseau sur les périodes de mise en œuvre de la validation assistée.

Pour les calculs permettant d'extrapoler des données recueillies en période de validations assistées au trafic d'un mois type ou au trafic annuel, on utilise les notations suivantes :

JMSva = trafic d'un jour moyen de semaine en validations assistées.

JSva = trafic d'un samedi en validations assistées.

JDva = trafic d'un dimanche en validations assistées.

Ces notation et les formules de calcul associées peuvent être utilisées en référence au trafic du réseau tous titres télébillettiques confondus, ou en référence au trafic d'une catégorie particulière de titres.

Les calculs seront effectués par ligne puis sommés sur le périmètre du contrat CT2.

JMSva est égal au nombre de validations recueillies sur les deux jours de semaine divisé par 2. JSva est égal au nombre de validations recueillies le samedi, et JDva est égal au nombre de validations recueillies le dimanche.

Article 1.4 - Calcul du trafic d'un mois type et du trafic annuel.

L'extrapolation des données de trafic en jours à l'évaluation du trafic d'un mois type se fait par la formule suivante² :

$$\text{Trafic d'un mois type} = (22 * \text{JMSva} + 4 * \text{JSva} + 5 * \text{JDva})$$

L'extrapolation des données de trafic en jours à l'évaluation du trafic annuel, se fait par la formule suivante³ :

$$\text{Trafic annuel} = 10.8 \times (22 * \text{JMSva} + 4 * \text{JSva} + 5 * \text{JDva})$$

JMSva, JSva, JDva ayant été définis à l'article 1.3 de la présente annexe.

Article 1.5 - Résultats de la mesure du trafic.

Un document statistique fournissant des résultats détaillés par ligne du contrat CT2 est transmis à l'Entreprise par le STIF.

Ce document, en cours d'élaboration, sera soumis à l'Entreprise, pour avis avant la fin de l'année 2011.

Il contiendra *a minima* :

- Les dates de « validation assistées » prise en compte ;
- Les trafics des jours de « validations assistée » à un niveau de détail restant à déterminer ;
- Les trafics moyens JMSva, JSva, JDva, par titres :
 - * Navigo et carte police ;
 - * Imagin'R Etudiant ;
 - * Imagin'R Scolaire ;
 - * Solidarité Transport ;
 - * autres titres télébillettiques non comptabilisés dans les CRR des CT2 ;
 - * autres titres non télébillettiques.
- Les extrapolations des trafics annuels par titres (idem ci-dessus).

Ce document sera fourni sous format informatique (fichier Excel ou assimilé).

² Cette formule est identique à celle précédemment utilisée avec les données de comptages pour passer du trafic d'un jour moyen de semaine, d'un samedi et d'un dimanche au trafic d'un mois type (précisé dans le cahier des charges des comptages).

³ Pour les forfaits autres qu'ImagineR Scolaire, cette formule est dans la continuité de l'annexe sur l'évaluation du trafic par les comptages qui précisait que le trafic annuel s'établit à 11,1 fois le trafic du mois type. Il y a une évolution pour les forfaits ImagineR Scolaire puisque l'annexe sur l'évaluation du trafic par les comptages stipulait que pour ces titres le trafic annuel était égal à 8.55 fois le trafic du mois type.

Article 1.6 - Prise en compte des résultats de la mesure du trafic.

La mise en œuvre du dispositif de validation assistée afin de mesurer le trafic pris en compte dans le calcul des recettes reconstituées pour la facture annuelle de l'année N, peut advenir entre la semaine suivant le 1^{er} décembre de l'année N-1 comprise et la semaine incluant le 1^{er} décembre de l'année N comprise.

Article 1.7 - Acceptation des résultats de la mesure du trafic.

Quarante cinq jours après la date d'envoi (ou de mise à disposition), des résultats du recueil des données de validation pendant la période de validation assistée, ceux-ci sont considérés comme acceptés par l'Entreprise.

Article 1.8 - Procédure de contestation

Dans le délai de 45 jours défini à l'article 1.7, l'Entreprise peut présenter des propositions de redressement. L'Entreprise transmet au STIF un courrier comportant une argumentation précise et chiffrée permettant au STIF d'apprécier tous les éléments de la contestation et de la proposition de redressement. L'Entreprise doit notamment fournir tous les éléments de sa compréhension permettant d'expliquer la contestation.

A l'expiration d'un nouveau délai de 45 jours à partir de la réception de la demande, le STIF prendra l'une des décisions suivantes et la notifiera à l'Entreprise :

- le STIF notifie le rejet de la demande et les résultats du recueil des données de validation pendant la période de validation assistée sont intégrés dans la prochaine facture annuelle ;
- un redressement est effectué à partir d'éléments statistiques retenus par le STIF.

Article 1.9 - Contestation au-delà des délais

Le STIF et l'Entreprise disposent en tout état de cause des délais correspondant à la réglementation en vigueur pour contester un résultat a posteriori, en cas de mise en évidence de malfaçons ayant biaisé ces résultats.

Article 1.10 - Financement du dispositif de validation assistée.

La mise en œuvre des dispositifs de validation assistée est à la charge de l'Entreprise.

CHAPITRE 2 – DETERMINATION DU TAUX DE VALIDATION.

Dans le présent chapitre, sont considérées les validations issues de l'ensemble des titres télébillettiques qu'ils soient ou non comptabilisés dans les CRR des CT2.

Article 2.1 – Principe général de détermination du taux de validation.

Le taux de validation est déterminé par comparaison des validations recueillies sur les périodes avec ou sans validations assistées. Plus précisément :

- * On considère que le nombre de validations recueillies pour un réseau sur l'intégralité d'une année civile équivaut à un nombre donné de semaines de plein trafic, On estime que ce nombre est en général stable dans le temps. Il est noté N_{PT} .
- * Le taux de validation pour l'année A sera obtenu en faisant le ratio entre
 - le nombre de validations sur l'année A divisé par N_{PT} ;
 - et le nombre de validations sur une semaine de validation assistée, étant entendu que le trafic d'une semaine avec validation assistée est égal à :.

$$(5 * JMSva + JSva + JDva)$$

JMSva, JSva, JDva ayant été définis à l'article 1.3 de la présente annexe.

De manière à pouvoir effectuer les calculs sur la base de données satisfaisantes, le taux de validation ne sera déterminé qu'à partir de l'année 2012.

Article 2.2 – Equivalent en semaines de plein trafic des validations sur la totalité d'une année civile (Valeur de N_{PT}).

Pour déterminer N_{PT} , on établit préalablement le nombre moyen de validations sur une semaine de plein trafic en 2011.

Pour ce faire :

- On prend en compte les semaines considérées comme pouvant être utilisées pour réaliser des comptages en 2011, c'est à dire les semaines de janvier à avril et d'octobre à décembre hors vacances scolaires et hors semaines comportant un jour férié, soient 15 semaines en 2011.
- Sur ces 15 semaines, on exclut les 2 semaines pour lesquelles on constate sur le réseau le nombre de validations le plus faible.

Le nombre moyen de validations sur une semaine de plein trafic pour le réseau en 2011 est établi sur la base des 13 semaines restantes.

- * **Cas général : il n'y a pas de non qualité avérée des remontées de validation sur le réseau en 2011.**

On considère qu'il n'y a pas non qualité avérée des remontées de validation en 2011 si le seuil donnant lieu à pénalités, fixé à l'article 22.3 du contrat, n'est pas atteint c'est à dire si le nombre de journées inacceptables ou incomplètes est inférieur ou égal à 10.

N_{PT}	=	Nombre de validations en 2011 diminué du nombre de validations des 2 semaines de plein trafic les plus « faibles »	/	Nombre moyen de validations sur une semaine de plein trafic en 2011
----------	---	--	---	--

*** Cas particulier : il y a non qualité avérée des remontées de validation sur le réseau en 2011, c'est à dire que le nombre de journées inacceptables ou incomplètes constatées sur l'année est supérieur à 10.**

On pose que :

Y_{2011}	=	Nombre de validations en 2011 diminué du nombre de validations des 2 semaines de plein trafic les plus « faibles »	/	Nombre moyen de validations sur une semaine de plein trafic en 2011
------------	---	--	---	--

Si $Y_{2011} > 52$

- alors $N_{PT} = 52$

Si $Y_{2011} \geq 41.6$ et ≤ 52

- alors $N_{PT} = Y_{2011}$

Si $Y_{2011} < 41.6$

- alors $N_{PT} = 41.6$

Où 41.6 est le nombre de semaines de plein trafic que pèse les validations de l'année 2010 diminuées des deux semaines de plein trafic les plus faibles sur l'ensemble des réseaux sous CT2.

N_{PT} , sera calculé avec application de l'arrondi mathématique au 1/10 d'unité.

La valeur de N_{PT} , sera notifiée par le STIF à l'Entreprise au plus tard le 28 février 2012.

Article 2.3 –Calcul du taux de validation.

Le taux de validation du réseau pour l'année N est établi par la formule suivante :

$$\text{Taux de validation pour l'année N} = \frac{\left\{ \begin{array}{l} \text{Nombre de validations sur} \\ \text{l'année N diminué du nombre} \\ \text{de validations des 2 semaines} \\ \text{de plein trafic les plus faibles} \end{array} \right\}}{N_{PT}} \bigg/ [5 * JMSva + JSva + JDva]$$

JMSva, JSva, JDva ayant été définis à l'article 1.3 de la présente annexe.

Les deux semaines de plein trafic les plus faibles en nombre de validations à exclure du calcul sont déterminées par le STIF.

Du fait de cette définition, le taux de validation du réseau ne pourra être déterminé annuellement qu'à partir de l'année 2012.

Article 2.4 –Communication du taux de validation.

A partir de l'année 2012, le nombre de validations pour l'année N et la valeur du taux de validation associé, calculé avec application de l'arrondi mathématique au 1/10 de %, seront communiqués par le STIF à l'Entreprise au plus tard le 28 février de l'année N+1.

Article 2.5 – Modification de l'équivalent en semaines de plein trafic des validations sur la totalité d'une année civile (Valeur de N_{PT}).

Si l'offre du réseau est modifiée en sorte que le rapport entre l'offre proposée pendant les périodes de plein trafic et l'offre proposée durant les vacances scolaires et les mois d'été change de manière significative, l'Entreprise peut adresser un courrier argumenté au STIF demandant le recalcul de N_{PT} et précisant l'année sur la base de laquelle ce recalcul est souhaité.

A l'expiration d'un délai de 45 jours après réception de la demande, le STIF notifie à l'Entreprise l'acceptation ou le refus de la demande.

Le calcul de N_{PT} sur l'année N se fait le même principe que décrit à l'article 2.2 de la présente annexe, N se substituant à 2011.

La nouvelle valeur de N_{PT} est communiquée par le STIF à l'Entreprise au plus tard le 28 février de l'année N+1, N étant l'année sur laquelle il a été convenu de baser le recalcul.

CHAPITRE 3 – PROCEDURES PARTICULIERES

Article 3.1 – Mise en place des périodes de validations assistées

Les périodes de « validations assistées » devront être déterminées d'un commun accord entre les différentes entreprises intervenant sur un même réseau CT2. En cas de désaccord persistant, le STIF pourra imposer des dates sans possibilités de recours pour les entreprises.

Dans la mesure du possible, toutes les lignes d'un même réseau devront avoir les mêmes journées de validations assistées. Dans le cas de très gros réseau, il sera possible de scinder le processus sur un maximum de 4 semaines concentrées sur une période maximale de 2 mois consécutifs. Dans ce cas, les lignes concurrentes du réseau devront impérativement être comptées ensemble afin d'éviter les transferts de clientèle. Dans le cas où des lignes d'un autre réseau seraient également concurrentes, elles devront de la même manière avoir les mêmes jours de validations assistées.

Deux lignes (ou plus) sont dites concurrentes lorsqu'elles comportent un parcours commun d'au moins une section avec les mêmes points d'arrêts, sans interdiction de trafic local.

Le dispositif de « validation assistées » doit être réalisé sur des journées entières. En cas de perturbations imprévisibles, le dispositif pourra être interrompu et reprogrammé sur une autre journée entière. Les données de la première journée ne seront pas prises en compte.

Article 3.2 – Organisation des journées de validations assistées

L'Entreprise est seule responsable de l'organisation du dispositif. Elle devra faire en sorte que tous les clients valident leur titre de transport. Pour ce faire, elle pourra utiliser tous les moyens appropriés (affichage des campagnes de validation dans les véhicules, mise en place de personnel dans les véhicules pour inciter à la validation sur toute ou partie des courses de la journée, montée aux portes avec valideurs uniquement, ...).

Article 3.3 – Vérifications des données de validations

Seules les validations « réussies » seront prises en compte pour l'estimation du trafic annuel et la vérification de l'objectif de trafic. Elles seront remontées par l'Entreprise au STIF qui sera responsable de l'établissement des documents de synthèse.

Certaines validations pourront être supprimées du traitement. Sans être exhaustif, les cas de non prise en compte sont les suivants :

- Les doublons de validations : on entend par doublons, deux (ou plusieurs) validations présentant exactement les mêmes caractéristiques. Dans ce cas, une seule validation sera comptabilisée.

- Validations successives : on entend par validation successives, des validations faites par la même carte, sur la même ligne, au même point d'arrêt dans un délai de trois minutes. Dans ce cas, une seule validation sera comptabilisée.
- Validations non affectées à une ligne : le cas se présente si le paramétrage réalisé par l'Entreprise sur le système télébilletique ne permet pas l'affectation d'une (ou plusieurs) validation à une ligne du réseau. Dans ce cas, aucune validation ne sera comptabilisée.

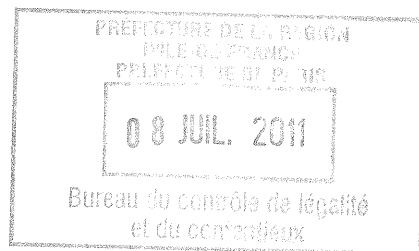
De plus, le STIF se réserve la possibilité de mettre en place des traitements permettant de vérifier que le comportement des clients les jours de validation assistée est dans les standards de la mobilité dite « normale ».

Si des anomalies significatives sont observées dans les validations transmises, le STIF en informera l'Entreprise et lui indiquera les redressements jugés nécessaires pour neutraliser les données non significatives (par exemple, suppression des validations d'une carte validant plus de 8 fois sur le réseau sur la même journée et/ou suppression des validations d'une carte validant plus de 4 fois sur une heure glissante). En cas de refus des redressements déterminés par le STIF par l'Entreprise, celle-ci devra programmer une nouvelle période de validation assistée.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0621

Séance du 6 juillet 2011



SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

**AVENANT N°5 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 - RESEAU R'Bus
AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 - RESEAU Valmy**

(EXPERIMENTATION NFC)

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- 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** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2009/1053 du 9 décembre 2009 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société des Transports du Val d'Oise (TVO) et les avenants n°1 à 4 audit contrat (réseau R'bus) ;
- VU** la délibération n°2010/0297 du 2 juin 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société des Transports du Val d'Oise (TVO) et l'avenant n°1 audit contrat (réseau Valmy) ;
- VU** le rapport n°2011/0621;
- VU** les avis de la Commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 et de la Commission de l'offre de transport du 30 juin 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°5 au contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau R'Bus joint à la présente délibération ainsi que son annexe.

ARTICLE 2 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau Valmy joint à la présente délibération ainsi que son annexe.

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants et leurs annexes avec la société des Transports du Val d'Oise (TVO).

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

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

Jean-Paul HUCHON

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

**AVENANT N°6
Au
CONTRAT DE TYPE II
R'bus**

PROJETÉ

Le présent avenant est établi entre :

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

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Société des Transports du Val d'Oise (TVO), Société Anonyme au Capital de 205 000 €, inscrite au RCS de Pontoise sous le n° B 314 388 950, dont le Siège social est situé 1, Chemin du Clos Saint Paul, 95210 Saint Gratien, représentée par David COLON, agissant en qualité de Président.

d'une deuxième part,

Ci-après dénommées « l'Entreprise »,

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

Préambule

Le STIF a travaillé en 2009 et 2010 avec les transporteurs et les opérateurs mobiles français pour envisager l'utilisation des téléphones mobiles ayant la technologie NFC (Near Field Communication) comme support d'achat et d'hébergement de titres de transport.

Fort de l'expérience du groupe Veolia Transport menée sur le réseau de transport public de la communauté urbaine de Nice Côte d'Azur, l'Entreprise accepte de mettre en œuvre sur le réseau R'bus (ainsi que sur celui de Valmy) une expérimentation pour l'achat, le chargement et la validation de titres de transport franciliens via les téléphones mobiles NFC.

L'expérimentation a pour objectifs de déterminer les conditions techniques, organisationnelles et financières d'une potentielle généralisation en Ile de France du modèle appliqué à Nice. Au-delà de la compréhension du modèle économique, seront examinés en particulier :

- la facilité du parcours client et le suivi après vente (transporteurs et opérateurs mobiles),
- la traçabilité des recettes générées et leur maîtrise par le STIF,
- les performances des applications embarquées sur les téléphones et sur les valideurs (temps de traitement, facilité d'évolution, stabilité par rapport aux applicatifs Navigo),
- la répartition des responsabilités fonctionnelles entre les acteurs de l'écosystème,
- l'obligation pour le STIF de spécifier ou non des conditions d'homologation de téléphones mobile pour assurer l'interopérabilité sur le réseau francilien,
- la maîtrise par le STIF des évolutions des produits tarifaires,
- les conditions d'application du modèle par les opérateurs mobile étrangers.

Les titres de transport concernés sont : le ticket unitaire et le carnet de 10 tickets. L'expérimentation, d'une durée initiale de 24 mois à compter de la date de lancement de l'expérimentation (T0), telle que définie à l'article 7 de l'annexe au présent avenant, prévoit un maximum de 10 000 clients (soit 10 000 téléphones).

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Ajout d'un article et d'une annexe

Il est inséré dans le contrat un article 24.4 rédigé comme suit et une annexe F4.1 jointe au présent avenant.

«

Article 24.4 Expérimentation vente/chargement/validation de titres de transports via téléphones mobiles NFC

L'entreprise met en œuvre une expérimentation de vente, chargement et validation de titres de transports via des téléphones mobile NFC. Les modalités de mise en œuvre de l'expérimentation sont décrites à l'annexe F4.1 du présent contrat intitulée « Expérimentation pour l'achat, le chargement et la validation de titres de transports via des téléphones mobiles NFC ».

»

Article 2. Financement de l'expérimentation

En contrepartie des engagements souscrits par TVO au titre de l'expérimentation pour le réseau R'bus, le STIF versera à TVO une somme spécifique et forfaitaire de 693.000 € H.T.. Elle se décompose de la façon suivante :

- au titre des dépenses d'investissements réalisées par TVO pour la mise en place de l'expérimentation (ci-après désigné « C2-NFC »),
- au titre des dépenses de fonctionnement de l'expérimentation (ci-après désigné « C1-NFC »).

k€ courants	2011	2012	2013	Total
Total contributions STIF NFC	350	273 HT	70 HT	693 HT
C1-NFC (Contributions du STIF liées aux charges d'exploitation) <u>soumise à TVA</u> (au taux de 5,5%)		140 HT	70 HT	210 HT
C2-NFC (Contributions du STIF liées aux charges d'investissement) <u>non soumise à TVA</u>	350	133	-	483

Par dérogation aux dispositions contractuelles générales du CT2, il est entendu que :

- les sommes C2-NFC seront facturées sur une base trimestrielle ; étant précisé qu'eu égard au planning du projet, la contribution C2-NFC de l'année 2011 sera facturée en une fois ;
- les sommes C1-NFC seront facturées mensuellement.

L'ensemble de ces sommes sera payable dans les mêmes délais que ceux prévus au contrat.

Pendant la durée de l'expérimentation, les recettes générées par l'achat de titres via le canal des téléphones mobiles NFC seront assimilées à celles des tickets t+, reversées par le bénéficiaire à l'entreprise, conservées par l'entreprise, et déclarées par l'entreprise au STIF dans le cadre de la facturation annuelle. L'expérimentation ne modifie pas l'objectif des recettes défini contractuellement.

Article 3. Clause de sortie

En tout état de cause, les Parties reconnaissent que l'exécution de l'Expérimentation dépend également d'engagements de la part de tiers et notamment des OPÉRATEURS DE TÉLÉPHONIE MOBILE. En conséquence, les Parties conviennent que l'exécution des obligations de TVO prévues au titre de l'Expérimentation est subordonnée à la réalisation de la condition suspensive suivante :

la conclusion préalable par TVO avec un ou plusieurs OPÉRATEURS DE TÉLÉPHONIE MOBILE d'un contrat portant sur la fourniture de prestations de télécommunication (notamment d'hébergement de la Cardlet BPASS sur la carte SIM) et le cas échéant, de facturation et de collecte par ces derniers des sommes dues à TVO par les clients finaux au titre du Service NFC, sur leurs factures téléphoniques. Ce contrat devra en particulier prévoir les modalités financières de ces prestations de telle façon que les éventuelles sommes dues par TVO aux OPÉRATEURS DE TÉLÉPHONIE MOBILE au titre de ce contrat s'équilibrent avec une éventuelle contribution financière versée par ces derniers à TVO dans le cadre de l'Expérimentation, cette contribution étant sans enjeu ni impact financier sur l'objectif de recettes défini contractuellement.

Il est précisé que la présente condition suspensive sera considérée comme réalisée si un tel contrat est signé avec au moins un OPÉRATEUR DE TÉLÉPHONIE MOBILE au plus tard le 30 septembre 2011.

A défaut et compte tenu de la rupture ainsi engendrée pour TVO de l'équilibre économique tel qu'initialement prévu, les Parties se rencontreront afin de renégocier les termes et conditions du présent avenant en vue de trouver en commun des ajustements équitables à celui-ci. Les Parties disposeront d'un délai de 30 jours pour parvenir à un accord sur les termes d'une révision, durant lequel elles négocieront activement et de bonne foi.

Si, au terme de ce délai, aucun accord n'intervient, les engagements souscrits par TVO aux présentes et plus généralement le présent avenant seront caducs.

Chacune des Parties pourra décider, en respectant un préavis de six (6) mois, de mettre fin à sa participation à l'Expérimentation de manière anticipée si elle l'estime nécessaire, en motivant sa décision auprès du Comité de Pilotage, sous réserve de l'envoi d'une notification par lettre recommandée avec avis de réception à l'autre Partie.

Dans cette hypothèse, l'avenant sera résilié de plein droit ; toutefois, les stipulations des articles 19, 21 et 22 de l'annexe F4.1 resteront en vigueur.

Article 4. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant entre en vigueur à compter de sa notification par le STIF à l'Entreprise par lettre recommandée avec accusé de réception, qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 2 exemplaires, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

La Société des Transports
du Val d'Oise (TVO)

ANNEXE F4 : Spécificités du réseau

1. Date de prise d'effet du contrat (article 3 « Durée » du contrat) : 01/01/2010
 Date de prise d'effet de l'avenant N°2 (Ajout des lignes 092 et 045) : 01/04/2011
 Date de prise d'effet de l'avenant n°3 (Desserte ZA des Trembleaux L5) : 22/08/2011

2. En application de l'article 4 (« Effet du contrat sur d'autres conventions ») du contrat les conventions d'exploitation portant amélioration de l'offre de service sur les lignes spécifiées ci-dessous sont résiliées :

Code ligne	Origine-Destination
016 616 009	Sartrouville Gare – Argenteuil Gare
016 616 024	Bezons justice – Houilles Gare
016 616 092	Argenteuil (Gare SNCF) – Nanterre Prefecture

3. Article 17 « Prévention et sécurité »

Sans objet

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

k€ 2008 HT	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Objectif de recettes de trafic (RT1+RT2+CRR)	5 630	5 716	6 090	6 162	6 172	6 197	6 206	6 231
<i>dont CRR</i>			4 407	4 463	4 463	4 477	4 477	4 493

S'AJOUTE aux stipulations antérieures pour l'avenant N°4

k€ 2008 HT	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Objectif de recettes de trafic (RT1+RT2+CRR)			1	18	18	19	19	19
<i>dont CRR</i>			0	17	17	17	17	18

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

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 suivants :

- 4 090,15 € HT (valeur 2008) pour une journée normale de semaine ;
- 2 045,08 € HT (valeur 2008) pour un samedi ;
- 613,52 € HT (valeur 2008) pour un dimanche.

6. Article 50-6 –Intéressement aux recettes de trafic

L'écart visé à l'article 50-6 est positif ou négatif.

7. Article 53-2 – C11

k€ 2008 HT	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contribution C11	8 182	8 910	8 834	8 831	8 809	8 812	8 786

S'AJOUTE aux stipulations antérieures pour l'avenant n°4

k€ 2008 HT	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contribution C11		56	48	48	47	47	47

8. Article 53-2 - C12

k€ 2008 HT	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contribution C12	473	473	473	473	473	473	473

9. Article 53-3 - C2

k€ 2008 HT	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contribution C2	1 437	1 492	1 504	1 574	1 643	1 826	1 823

Dont

C21 – Effort d'investissement	1 025	1 071	1 083	1 159	1 230	1 377	1 402
C22 – Frais financiers	412	421	420	415	413	448	421

10. Article 63-2 – « Cas d'alerte à la pollution »

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 suivantes :

- 4 090,15 € HT (valeur 2008) pour une journée normale de semaine ;
- 2 045,08 € HT (valeur 2008) pour un samedi ;
- 613,52 € HT (valeur 2008) pour un dimanche.

11. Article 67 Facturation annuelle : coefficient de pondération pour K11 :

Chaque année du contrat, X évolue de la façon suivante

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
0,9950	0,9900	0,9851	0,9801	0,9782	0,9762	0,9743

$$a=0,6729$$

$$b=0,0969$$

$$c=0,2302$$

$$\text{nb } a+b+c = 1$$

12. Article 67 Facturation annuelle : coefficient de pondération pour K2 :

$$d=0,2318$$

$$e=0,7682$$

$$\text{nb } d+e = 1$$

13. Taux de contrôle contractuel

1,5%

14. Taux de réemploi maximum autorisé

0% de l'offre de référence

15. Qualité de service

Les résultats pris en compte sont les résultats de l'entreprise. Le montant du bonus-malus max correspond à 1% du total des charges (à actualiser) figurant à l'annexe E1 du présent contrat.

16. Clause diverses

Pour l'avenant n°4 :

Les coûts unitaires, les coûts fixes et notamment la valorisation du poste de charge « assistance technique » retenus pour le projet faisant l'objet de l'avenant ne constituent pas une référence pour les futures évolutions d'offre.

17. Prévention Politique de la Ville

Le réseau R'Bus bénéficie d'un financement spécifique au titre du dispositif de Prévention - Politique de la ville.

A ce titre le coût du service représentait en 2009 (valeur 2008) :

Agents d'ambiance :

- 486 080 € pour
- 14 ETP réels,
- pour un salaire moyen de 34 720 €

Agent d'encadrement :

- 58 784 € pour
- 1 ETP réels,
- pour un salaire moyen de 58 784 €

A partir de 2011 (valeur 2008), le coût du service évolue de la manière suivante :

Agents d'ambiance :

- 545 426 € pour
- 14 ETP
- pour un salaire moyen de 38 959 €

Agent d'encadrement :

- 58 784 € pour
- 1 ETP
- pour un salaire moyen de 58 784 €

La différence entre la rémunération 2009 et la rémunération à compter de 2011, est exprimée selon une valeur C14.

C14 est égal à : 59 346 €

A ce titre, cette valeur C14 est soumise à la même progression annuelle applicable à C11. Elle est nette de marge et d'AT.

**AVENANT N°2
Au
CONTRAT DE TYPE II
Valmy**

PROJETÉ



Le présent avenant est établi entre :

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

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Société des Transports du Val d'Oise (TVO), Société Anonyme au Capital de 205 000 €, inscrite au RCS de Pontoise sous le n° B 314 388 950, dont le Siège social est situé 1, Chemin du Clos Saint Paul, 95210 Saint Gratien, représentée par David COLON, agissant en qualité de Président.

d'une deuxième part,

Ci-après dénommées « l'Entreprise »,

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

Préambule

Le STIF a travaillé en 2009 et 2010 avec les transporteurs et les opérateurs mobiles français pour envisager l'utilisation des téléphones mobiles ayant la technologie NFC (Near Field Communication) comme support d'achat et d'hébergement de titres de transport.

Fort de l'expérience du groupe Veolia Transport menée sur le réseau de transport public de la communauté urbaine de Nice Côte d'Azur, l'Entreprise accepte de mettre en œuvre sur le réseau Valmy (ainsi que sur celui de R'bus) une expérimentation pour l'achat, le chargement et la validation de titres de transport franciliens via les téléphones mobiles NFC.

L'expérimentation a pour objectifs de déterminer les conditions techniques, organisationnelles et financières d'une potentielle généralisation en Ile de France du modèle appliqué à Nice. Au-delà de la compréhension du modèle économique, seront examinés en particulier :

- la facilité du parcours client et le suivi après vente (transporteurs et opérateurs mobiles),
- la traçabilité des recettes générées et leur maîtrise par le STIF,
- les performances des applications embarquées sur les téléphones et sur les valideurs (temps de traitement, facilité d'évolution, stabilité par rapport aux applicatifs Navigo),
- la répartition des responsabilités fonctionnelles entre les acteurs de l'écosystème,
- l'obligation pour le STIF de spécifier ou non des conditions d'homologation de téléphones mobile pour assurer l'interopérabilité sur le réseau francilien,
- la maîtrise par le STIF des évolutions des produits tarifaires,
- les conditions d'application du modèle par les opérateurs mobile étrangers.

Les titres de transport concernés sont : le ticket unitaire et le carnet de 10 tickets. L'expérimentation, d'une durée initiale de 24 mois à compter de la date de lancement de l'expérimentation (T0), telle que définie à l'article 7 de l'annexe au présent avenant, prévoit un maximum de 10 000 clients (soit 10 000 téléphones).

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Ajout d'un article et d'une annexe

Il est inséré dans le contrat un article 24.4 rédigé comme suit et une annexe F4.1 jointe au présent avenant.

«

Article 24.4 Expérimentation vente/chargement/validation de titres de transports via téléphones mobiles NFC

L'entreprise met en œuvre une expérimentation de vente, chargement et validation de titres de transports via des téléphones mobile NFC. Les modalités de mise en œuvre de l'expérimentation sont décrites à l'annexe F4.1 du présent contrat intitulée « Expérimentation pour l'achat, le chargement et la validation de titres de transports via des téléphones mobiles NFC ».

»

Article 2. Financement de l'expérimentation

En contrepartie des engagements souscrits par TVO au titre de l'expérimentation pour le réseau Valmy, le STIF versera à TVO une somme spécifique et forfaitaire de 297 000 € H.T.. Elle se décompose de la façon suivante :

- au titre des dépenses d'investissements réalisées par TVO pour la mise en place de l'expérimentation (ci-après désigné « C2-NFC »),
- au titre des dépenses de fonctionnement de l'expérimentation (ci-après désigné « C1-NFC »).

k€ courants	2011	2012	2013	Total
Total contributions STIF NFC	150	117 HT	30 HT	297 HT
C1-NFC (Contributions du STIF liées aux charges d'exploitation) <u>soumise à TVA</u> (au taux de 5,5%)		60 HT	30 HT	90 HT
C2-NFC (Contributions du STIF liées aux charges d'investissement) <u>non soumise à TVA</u>	150	57	-	207

Par dérogation aux dispositions contractuelles générales du CT2, il est entendu que :

- les sommes C2-NFC seront facturées sur une base trimestrielle ; étant précisé qu'eu égard au planning du projet, la contribution C2-NFC de l'année 2011 sera facturée en une fois ;
- les sommes C1-NFC seront facturées mensuellement.

L'ensemble de ces sommes sera payable dans les mêmes délais que ceux prévus au contrat.

Pendant la durée de l'expérimentation, les recettes générées par l'achat de titres via le canal des téléphones mobiles NFC seront assimilées à celles des tickets t+, reversées par le bénéficiaire à l'entreprise, conservées par l'entreprise, et déclarées par l'entreprise au STIF dans le cadre de la facturation annuelle. L'expérimentation ne modifie pas l'objectif des recettes défini contractuellement.

Article 3. Clause de sortie

En tout état de cause, les Parties reconnaissent que l'exécution de l'Expérimentation dépend également d'engagements de la part de tiers et notamment des OPÉRATEURS DE TÉLÉPHONIE MOBILE. En conséquence, les Parties conviennent que l'exécution des obligations de TVO prévues au titre de l'Expérimentation est subordonnée à la réalisation de la condition suspensive suivante :

la conclusion préalable par TVO avec un ou plusieurs OPÉRATEURS DE TÉLÉPHONIE MOBILE d'un contrat portant sur la fourniture de prestations de télécommunication (notamment d'hébergement de la Cardlet BPASS sur la carte SIM) et le cas échéant, de facturation et de collecte par ces derniers des sommes dues à TVO par les clients finaux au titre du Service NFC, sur leurs factures téléphoniques. Ce contrat devra en particulier prévoir les modalités financières de ces prestations de telle façon que les éventuelles sommes dues par TVO aux OPÉRATEURS DE TÉLÉPHONIE MOBILE au titre de ce contrat s'équilibrent avec une éventuelle contribution financière versée par ces derniers à TVO dans le cadre de l'Expérimentation, cette contribution étant sans enjeu ni impact financier sur l'objectif de recettes défini contractuellement.

Il est précisé que la présente condition suspensive sera considérée comme réalisée si un tel contrat est signé avec au moins un OPÉRATEUR DE TÉLÉPHONIE MOBILE au plus tard le 30 septembre 2011.

A défaut et compte tenu de la rupture ainsi engendrée pour TVO de l'équilibre économique tel qu'initialement prévu, les Parties se rencontreront afin de renégocier les termes et conditions du présent avenant en vue de trouver en commun des ajustements équitables à celui-ci. Les Parties disposeront d'un délai de 30 jours pour parvenir à un accord sur les termes d'une révision, durant lequel elles négocieront activement et de bonne foi.

Si, au terme de ce délai, aucun accord n'intervient, les engagements souscrits par TVO aux présentes et plus généralement le présent avenant seront caducs.

Chacune des Parties pourra décider, en respectant un préavis de six (6) mois, de mettre fin à sa participation à l'Expérimentation de manière anticipée si elle l'estime nécessaire, en motivant sa décision auprès du Comité de Pilotage, sous réserve de l'envoi d'une notification par lettre recommandée avec avis de réception à l'autre Partie.

Dans cette hypothèse, l'avenant sera résilié de plein droit ; toutefois, les stipulations des articles 19, 21 et 22 de l'annexe F4.1 resteront en vigueur.

Article 4. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant entre en vigueur à compter de sa notification par le STIF à l'Entreprise par lettre recommandée avec accusé de réception, qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 2 exemplaires, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

La Société des Transports
du Val d'Oise (TVO)

Annexe F4.1

**EXPERIMENTATION POUR L'ACHAT, LE CHARGEMENT ET LA VALIDATION DE TITRES
DE TRANSPORTS VIA DES TELEPHONES MOBILES NFC**

Annexe F4.1

1 Objet de la présente annexe

La présente annexe détermine les conditions et les modalités de réalisation de l'Expérimentation par TVO, en conditions réelles.

Par « Expérimentation », on entend l'expérimentation d'un « service billettique transport sur mobile sans contact » ou « Service NFC », consistant à proposer aux clients de transport public la vente, le chargement et la validation de titres de transport via des téléphones mobiles NFC.

CHAPITRE I : ORGANISATION POUR LA REALISATION DE L'EXPERIMENTATION

2 Périmètres géographiques, fonctionnels et techniques de l'Expérimentation

Le périmètre fonctionnel, géographique, technique de l'Expérimentation sont définis dans le respect des dispositions du chapitre II de la présente annexe.

3 Mise en œuvre de l'Expérimentation

L'Expérimentation est mise en œuvre par TVO.

4 Restitution des résultats

Dans tous les cas, les résultats de l'Expérimentation sont restitués devant le comité de pilotage prévu à l'article 13.

5 Préparation de l'exploitation pérenne du « service billettique transport sur mobile sans contact »

Le retour d'expérience visera à apporter des éléments techniques, économiques, organisationnels et juridiques permettant au STIF une prise de décision quant à l'éventuelle extension territoriale et fonctionnelle de l'Expérimentation.

Annexe F4.1

CHAPITRE II : CADRE DE DEFINITION DU PERIMETRE DE L'EXPERIMENTATION

6 Contenu de l'Expérimentation

6.1 Objectif

L'objectif est de tester l'intégralité du parcours client en effectuant l'achat, le paiement, le chargement et la validation de titres de transport sur téléphone mobile NFC. Cette Expérimentation sera effectuée en conditions réelles permettant de tester la portabilité et l'évolutivité des solutions techniques mises en œuvre, la construction de modèles économiques viables et l'appétence des clients usagers.

En particulier, l'Expérimentation vise à :

- valider la faisabilité technique d'une application NFC transport en Ile de France ;
- construire une offre convaincante, sous réserve d'un partenariat avec les opérateurs de téléphonie mobiles (ci-après désigné(s) le(s) « MNO ») et les fournisseurs de terminaux mobiles, pour faire adhérer un maximum de clients utilisateurs – en s'approchant au plus vite des conditions commerciales réelles (vrai client, vraie transaction, vrai usage, infrastructure industrielle, ...) ;
- observer le taux d'usage du service billettique transport mobile sans contact par la clientèle équipée – en ciblant un usage au moins équivalent à la vente à bord parmi les occasionnels ;
- tester la satisfaction de la clientèle sur la qualité du service offert ; ces études seront menées dans les conditions de l'article 11 ;
- susciter des retombées positives en termes d'image auprès des différents acteurs concernés par l'Expérimentation ;
- prouver le cas échéant que les services sur mobile facilitent la vie de leurs utilisateurs ;
- accroître le taux d'activation et d'utilisation des titres de transport sur mobile NFC.

6.2 Périmètre géographique

Le périmètre géographique de l'Expérimentation est le suivant :

- toutes les lignes du réseau R BUS (établissement de la société TVO, basé à Argenteuil),
- toutes les lignes du réseau VALMY (établissement de la société TVO, basé à Saint Gratien).

Annexe F4.1

6.2.1 Le réseau R'Bus



11 lignes

8 communes desservies

419 arrêts physiques



Communes desservies par les principales lignes du réseau R'Bus

1, 2, 4, 5, 8, 9, 18, 24, 34, 514

Commune	Population
Bezons	27 965
Argenteuil	102 683
Sartrouville	52 410
Houilles	31 100
Total	214 158

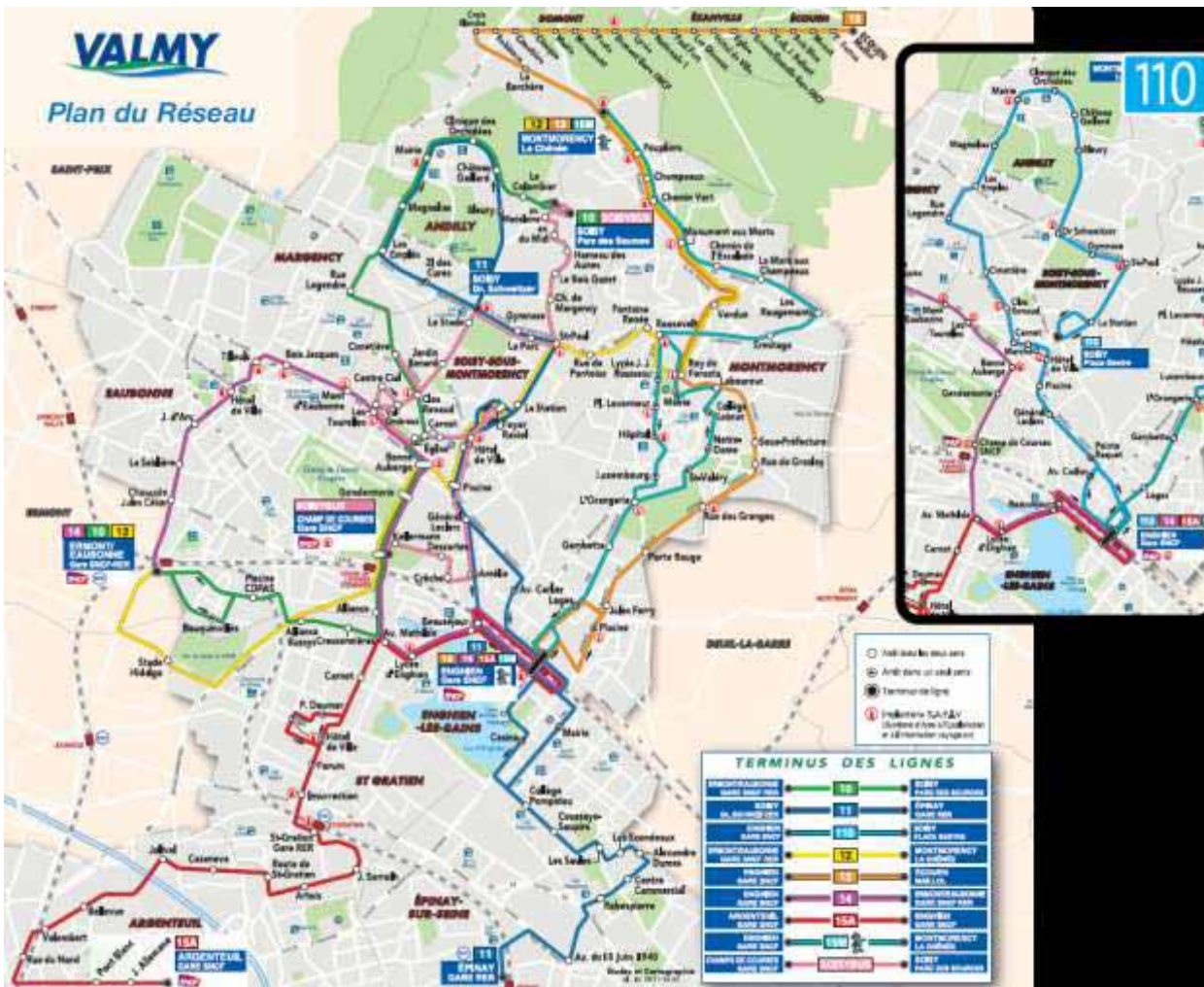
Annexe F4.1

Desserte partielle de territoires par les lignes du réseau R'BUS 514, 2, 92, 23, 25	
Commune	Population
Enghien	12 250
Sannois	25 353
Colombes	82 698
Nanterre	90 368
Total	210 669

6.2.2 Le réseau VALMY



9 lignes	12 communes desservies
304 arrêts physiques	



Annexe F4.1

Communes desservies par les principales lignes du réseau Valmy 10, 11, 12, 13, 14, 15A, 15M, 33	
Communes	Population
Argenteuil	102 683
St Gratien	21 612
Enghien	12 250
Montmorency	21 675
Soisy ss Montmorency	17 681
Andilly	2 458
Eaubonne	23 920
Montmagny	14 132
Total	216 411

Desserte partielle de territoires par les lignes du réseau Valmy 11, 13 et 37	
Communes	Population
Domont	15 019
Epinay	51 922
Ecouen	7 740
Ezanville	9 063
Total	83 744

7 Durée de l'Expérimentation

La durée de l'Expérimentation est de 24 mois. Le STIF et TVO définiront conjointement la date T0 du lancement de l'Expérimentation en fonction de la disponibilité des téléphones mobiles NFC. La date de lancement ne pourra être postérieure au 30 novembre 2011.

L'Expérimentation comporte deux phases :

- une phase de développement et de déploiement du service sur les réseaux concernés (de 6 à 9 mois) qui commence en T0 ;
- une phase d'exploitation qui débute en T1 avec l'ouverture du service aux usagers des réseaux R'BUS et Valmy (entre T0+6 et T0+9): la montée en charge dépendra de la diffusion des téléphones NFC.

Les Parties conviennent de se rencontrer régulièrement notamment dans le cadre du comité de pilotage afin d'examiner et de décider de l'opportunité de faire évoluer ou de poursuivre l'Expérimentation pour assurer la continuité commerciale, selon des modalités restant à convenir.

Annexe F4.1

8 Titres concernés

L'Expérimentation porte sur une version NFC du ticket t+ limitée au périmètre des réseaux participant à l'Expérimentation :

- à l'unité (1,70 € en juillet 2011),
- en carnet de 10 (12,50 € les 10 en juillet 2011).

Ces titres pourront offrir aux clients une correspondance selon des modalités à définir d'un commun accord.

9 Services proposés dans le cadre de l'Expérimentation

Les utilisateurs pourront bénéficier, à partir de leur téléphone mobile, d'un bouquet de services transport leur permettant de :

- charger et payer des titres de transport à distance,
- valider un (et un seul) titre avec le téléphone mobile,
- consulter les titres et autres données chargés sur le téléphone mobile.

10 Information et communication auprès de l'ensemble des utilisateurs de l'Expérimentation

L'Expérimentation s'accompagne d'actions d'information et de communication en amont et pendant toute sa durée.

Ces actions d'information et de communication sont validées par le comité de pilotage. Ce comité coordonnera ou délèguera à un groupe de travail dédié, les actions de communication des différents partenaires participant à l'Expérimentation. A ce titre, les Parties pourront convier à ces réunions les personnes morales concernées par l'Expérimentation (la Région Île-de-France, les villes des territoires desservis par les réseaux R'Bus et Valmy, les opérateurs de téléphonie mobile ainsi que la société Veolia Transport).

L'information et la communication doivent répondre aux objectifs de l'Expérimentation tels qu'ils sont décrits dans l'article 6.1 Objectif de la présente annexe et toucher l'ensemble des utilisateurs de l'Expérimentation.

Annexe F4.1

11 Enquêtes auprès de l'ensemble des utilisateurs de l'Expérimentation

En vue d'évaluer l'Expérimentation, des enquêtes qualitatives et quantitatives pourront être menées par les Parties, pendant l'Expérimentation auprès des utilisateurs, selon des modalités notamment financières restant à convenir.

Le cas échéant, le bilan de ces opérations est inclus aux résultats de l'Expérimentation.

Ces enquêtes pourront être réalisées à différentes périodes de l'Expérimentation.

12 Tableaux de bord et suivi de l'Expérimentation

En préparation aux comités de pilotage, TVO présente un tableau de bord. Il comprendra à minima les éléments suivants :

- nombre de connexions,
- nombre et nature de titres achetés,
- nombre de validations,
- retours sur les échecs identifiés lors des transactions d'achat,
- nombre de cas de SAV (appels hotline),
- estimation des impacts sur les autres canaux de vente,
- fidélisation des inscrits : nombre de mobiles chargés avec un titre plus d'une fois depuis le début de l'Expérimentation.

Annexe F4.1

CHAPITRE III : INSTANCES DE SUIVI ET DE DECISION

Le lancement, le suivi et la finalisation de l'Expérimentation sont assurés par un comité de pilotage. D'autres groupes de travail pourront être créés pour assurer le bon déroulement de l'Expérimentation.

13 Le comité de Pilotage

Afin d'assurer le bon déroulement de l'Expérimentation et de permettre une coopération étroite et efficace entre les Parties, ces dernières se réuniront mensuellement dans le cadre d'une structure de coordination d'interface dénommée le "comité de pilotage". L'ordre du jour de chaque réunion comportera notamment l'examen des questions suivantes :

- état d'avancement de l'expérimentation,
- échanges d'informations utiles à la bonne réalisation de l'expérimentation,
- difficultés éventuelles rencontrées,
- questions dont l'examen est demandé à l'avance par l'une des Parties.

Le comité de pilotage arbitre les éventuels points de blocage ou difficultés identifiés.

Il valide, à l'unanimité des membres, les choix et orientations concernant l'Expérimentation.

Il décide notamment de la prolongation ou de l'arrêt de l'Expérimentation.

Dans les huit (8) jours qui suivront chaque réunion, TVO rédigera le compte-rendu de réunion, lequel devra être approuvé par le STIF au plus tard au cours de la réunion suivante.

Outre ces réunions, le comité de pilotage se réunit autant que de besoin au cours de l'Expérimentation, à la demande d'un de ses membres et sur la base d'une proposition d'ordre du jour émanant du demandeur.

14 Les autres groupes de travail

Lors de sa première réunion, le comité de pilotage de pilotage définira les différents groupes de travail nécessaires à l'Expérimentation.

Le STIF sera amené à participer occasionnellement, sur invitation de TVO, à certains de ces groupes.

Ces différents groupes traiteront de l'ensemble des sujets relatifs à l'Expérimentation : des aspects techniques, du parcours client, des enquêtes client, du chantier de développement et déploiement des logiciels et de la communication relative à l'Expérimentation pendant toute sa durée.

Les décisions relatives à la communication sont prises à l'unanimité des membres. En cas de désaccord, le STIF décide en dernier ressort.

Annexe F4.1

CHAPITRE IV : RESULTATS DE L'EXPERIMENTATION

Les résultats collectés au cours de l'Expérimentation permettront aideront le STIF à identifier les obstacles à la généralisation du support mobile NFC sur l'ensemble du territoire francilien et de conclure sur les exigences minimales à respecter afin de déployer ce service.

Les résultats de l'expérimentation couvriront 3 thématiques :

- L'évaluation du service NFC
- La compréhension du modèle économique
- Le parcours client

Ces résultats devront être présentés lors du comité de pilotage.

15 Evaluation du service NFC

Les résultats de l'Expérimentation devront permettre d'évaluer et de comprendre le service NFC sur plusieurs points :

1. La maturité de la technologie NFC sur téléphone :
 - Les temps de transactions,
 - Le besoin ou non de la qualification des mobiles,
 - L'interopérabilité des différents éléments composant le service (téléphone/carte SIM),
 - La sécurité proposée par le téléphone par rapport au support carte.
2. L'architecture et le rôle de chacun des acteurs :
 - Identification des différents acteurs et de leurs responsabilités (Chargement de l'application, paiement, mise en liste noire...),
 - Préconisation de l'architecture des systèmes d'information à mettre en œuvre,
 - Compréhension des flux d'information entre les différents composants constituant le service.
3. Les exigences minimales en termes de qualité de service :
 - Disponibilité du service,
 - Temps de transaction acceptable en validation,
 - Délai entre l'inscription et l'installation du service sur le mobile d'un nouvel utilisateur,
 - SAV associé.
4. La sécurisation des recettes :
 - Processus de déclaration des ventes,
 - Contrôle des titres validés dans les remontées de validation.

Annexe F4.1

16 Compréhension du modèle économique

Un des enjeux pour le STIF est de tester un modèle économique. L'Expérimentation, permettra d'évaluer les coûts associés à chaque niveau pour l'installation et l'utilisation du service. Chaque poste de coût devra être identifié et chiffré. A partir de ces données, le STIF devra être en mesure d'établir un modèle économiquement viable pour l'ensemble de la communauté des transports.

17 Parcours Client

Le parcours client demeure un point clé de l'Expérimentation. Le STIF souhaite couvrir l'intégralité du parcours client, à minima les démarches :

- d'inscription au service,
- d'installation du service sur le mobile de l'utilisateur,
- d'achat de titres,
- de consultation des titres,
- d'entrée/sortie de correspondance sur le réseau,
- de contrôle par un agent,
- de portabilité de service lors d'un changement d'opérateur,
- de désinscription au service,
- de SAV lors de la perte ou vol du mobile NFC.

Pour chaque étape, un retour sur expérience devra être présenté. Il devra mettre en avant les points forts et les faiblesses du parcours client. Dans le cas échéant, des préconisations de modification du parcours client devront être proposées. Ces résultats seront restitués sous forme d'un document et d'une présentation.

Annexe F4.1

CHAPITRE V : GENERALITES

18 Interopérabilité et sécurité

Le système BPASS, système de vente et de rechargement à distance que TVO utilise pour la mise en œuvre de la présente annexe, coexiste avec le système télébillettique Navigo, mais n'a pas d'interaction directe avec ce dernier. Le système BPASS utilise les mêmes équipements de validation et de contrôle et potentiellement les mêmes systèmes de supervision. Les flux de données et les transactions seront distincts de ceux générés par le système Navigo.

En conséquence, l'Expérimentation ne doit pas impacter l'intégrité, le fonctionnement et la sécurité du système billettique Navigo.

19 Propriété intellectuelle

19.1 Marques

- a) La marque désignant le service billettique transport sur mobile sans contact, objet de la présente Expérimentation, sera déposée par le STIF, qui en sera titulaire des droits de propriété industrielle y afférents (ci-après désignée la « Marque STIF »). En conséquence, il s'engage à maintenir en vigueur ladite marque et à engager tous les frais et formalités nécessaires à sa protection.

Le STIF pourra autoriser TVO à reproduire gratuitement la Marque STIF sous certaines conditions explicitées dans l'autorisation.

- b) Par ailleurs, pour les besoins de l'Expérimentation et à la demande du STIF, TVO pourra accorder au STIF une licence d'utilisation de la marque française BPASS n° 3511944, qui a été déposée pour les produits et services des classes 35, 36, 38, 39. Dans cette hypothèse, les Parties conviendront des modalités de concession d'une telle licence.
- c) Chaque Partie ne donne à l'autre Partie aucune garantie que celle de son fait personnel et de l'existence matérielle des marques.

Ainsi, sous les réserves mentionnées au paragraphe suivant, la présente Expérimentation est, pour ce qui concerne les Marques des Parties, consentie et acceptée aux seuls risques et périls de l'autre Partie qui le reconnaît expressément.

- d) Chaque Partie s'engage à informer dans les meilleurs délais l'autre Partie de toute contrefaçon et/ou utilisation non autorisée(s) de leur(s) marque(s) par des tiers, qu'elle pourrait constater, ainsi que de l'existence de marques qui seraient similaires à l'une de leur(s) marque(s) ou qui pourraient faire naître la confusion dans l'esprit du public.

Les parties pourront se consulter alors sur l'opportunité d'engager des poursuites. La Partie concédante sera au final seule décisionnaire. Dans le cas où des poursuites seraient engagées, elles le seraient au nom de la partie concédante qui en supporterait les frais et en retirerait les avantages.

Annexe F4.1

19.2 Propriété des résultats

Chacune des parties est libre d'exploiter pour son propre compte les résultats de l'Expérimentation et d'utiliser les informations qui ont été communiquées dans le cadre du présent contrat, sous réserve (i) du respect le cas échéant des obligations de confidentialité prévues à l'article 22 et (ii) qu'elles ne soient pas afférentes à un titre de propriété intellectuelle.

Pour celles qui sont afférentes à un titre de propriété intellectuelle, les Parties s'accordent pour appliquer les stipulations ci-dessous :

19.2.1 Définitions

Pour les besoins de cet article, les Parties retiennent les définitions suivantes :

Par « **Connaissances Antérieures** », on entend toutes connaissances utilisables acquises ou non dans le cadre de l'Expérimentation, détenues par l'une des Parties à la date effective de l'Expérimentation, telles que les connaissances techniques ou méthodologiques, que ces connaissances soient protégées par des droits de propriété intellectuelle et/ou industrielle (autre que les marques), notamment un brevet d'invention, ou non, ou qu'elles constituent du savoir-faire, quel qu'en soit le support ou le mode de communication. Sont considérées comme des Connaissances Antérieures, l'ensemble des droits de propriété intellectuelle afférents au Système BPASS dont est titulaire TVO.

« **Résultats Propres** » désigne l'ensemble des résultats brevetables ou non, y compris les logiciels, développés ou obtenus par une seule Partie lors de l'exécution de l'Expérimentation, soumis à une quelconque protection du droit de la propriété intellectuelle ainsi que les droits de propriété intellectuelle y afférents

« **Résultats Communs** » désigne les résultats dont les caractéristiques sont telles qu'il n'est pas possible de séparer la contribution de chacune des Parties concernées pour l'obtention ou l'application d'un droit de propriété intellectuelle.

19.2.2 Régime des Connaissances Antérieures

Chacune des Parties conserve la propriété totale et exclusive de ses Connaissances Antérieures. En aucun cas, la présente annexe ne pourra être interprétée comme conférant, de manière expresse ou implicite, aucun droit de propriété quelconque ou droit d'usage autre que ceux expressément convenues entre les Parties concernées pour l'exécution de la présente Expérimentation.

Chacune des Parties garantit à l'autre Partie qu'elle est titulaire des autorisations et/ou droits de propriété intellectuelle portant sur les Connaissances Antérieures.

Les Parties détenant des Connaissances Antérieures ne pourront refuser de concéder à l'autre Partie pour les besoins exclusifs de l'Expérimentation, à sa demande, une licence d'utilisation desdites Connaissances Antérieures, à condition que leur utilisation soit nécessaire à l'autre Partie et mise en œuvre pour réaliser sa part de l'Expérimentation. Sous réserve des stipulations prévues à l'article 19.1 pour les Marques, cette licence d'utilisation sera gratuite et non discriminatoire, non exclusive, non cessible et sans droit de sous-licencier, limitée à la durée et aux besoins de l'Expérimentation. Les conditions financières de la licence d'utilisation seront renégociées entre les Parties concernées, lors du lancement commercial éventuel.

La Partie qui aura reçu une licence d'utilisation des Connaissances Antérieures dans les conditions du paragraphe ci-dessus, pourra recevoir soit une licence d'utilisation interne pour recherche et développement soit une licence d'exploitation de ces Connaissances Antérieures, à condition qu'elles soient nécessaires à l'utilisation ou à l'exploitation des Résultats Propres de ladite Partie. Cette licence sera non exclusive et non

Annexe F4.1

transférable, à des conditions financières raisonnables et non discriminatoire, mais sans droit de sous-licence et sans droit de sous traiter.

Il est ainsi convenu entre les Parties que TVO concède au STIF un droit d'utilisation des Connaissances Antérieures suivantes :

- la spécification d'implémentation de la solution BPASS (droit d'utilisation le plus large possible cédée au STIF),
- les interfaces avec les SI EXTERNES (télécom, paiement, billettique),

afin que STIF soit en mesure de reproduire un système semblable au système BPASS.

A cet effet, TVO s'engage à céder au STIF les droits d'utilisation des Connaissances Antérieures ci-dessus énumérées pour la durée de la propriété intellectuelle et pour le monde entier. A ce titre, TVO déclare être titulaire des droits d'utilisation des Connaissances Antérieures ainsi cédés.

19.2.3 Régime des Résultats Propres

Chaque Partie est propriétaire de ses Résultats Propres, qu'elle aura générés sans contribution en provenance de l'autre Partie. Elle sera libre d'en disposer comme elle l'entend. Cette Partie décidera seule des moyens de protection à prendre et engagera les procédures nécessaires à son nom et à ses frais.

La Partie qui, pour les besoins de ses propres travaux au titre de l'Expérimentation aurait besoin d'accéder aux Résultats Propres de l'autre Partie, pourra se voir attribuer une licence gratuite ou à des conditions raisonnables et non discriminatoires, non exclusive et non transférable, d'utilisation desdits Résultats Propres pour la réalisation de l'Expérimentation. Cette licence sera limitée à la durée et aux besoins de l'Expérimentation. Les conditions financières de la licence seront renégociées entre les Parties, lors du lancement éventuel de l'exploitation pérenne du « service billettique transport sur mobile sans contact » faisant l'objet de l'expérimentation.

Toutefois les Parties conviennent que TVO cédera au STIF ses Résultats Propres résultant de la réalisation des prestations suivantes :

- clés de l'application billettique mise en œuvre (clés et ensemble des SAM relatifs à l'Expérimentation),
- instanciation des titres mis en œuvre (équivalent du ticket t+),
- évolution des équipements et systèmes billettiques réalisée spécifiquement pour les besoins de l'expérimentation,
- interface utilisateur,
- application sécurisée billettique.

A cet effet, TVO s'engage à céder au STIF les droits de propriété intellectuelle afférents aux Résultats Propres ci-dessus énumérés pour la durée de la propriété intellectuelle et pour le monde entier. A ce titre, TVO déclare être titulaire des droits de propriété intellectuelle ainsi cédés.

19.2.4 Régime des Résultats Communs

En cas de Résultats Communs obtenus dans le cadre de l'exécution de l'Expérimentation, conjointement par des employés de plus d'une Partie, les Parties concernées se concerteront pour déterminer, au cas par cas, les modes de protection adaptés et les règles d'attribution de la propriété (co-propriété ou autre), chaque Partie disposant d'un libre droit d'utilisation et d'exploitation.

Annexe F4.1

19.3 Propriété du savoir-faire

Dans le cadre de l'expérimentation, TVO est propriétaire des solutions techniques qu'elle apporte et n'est en aucun cas tenue de communiquer son savoir-faire technique au STIF.

20 Informatique et Liberté

En sa qualité de responsable de traitement, TVO s'engage à effectuer préalablement à la mise en œuvre de cette expérimentation toutes les formalités nécessaires au respect des obligations prescrites par la loi Informatique et Libertés du 6 janvier 1978 et d'en transmettre une copie au STIF.

En tout état de cause, TVO n'est en aucun cas autorisée à divulguer à des tiers (à l'exception de ses sous-traitants) à la présente Expérimentation ainsi qu'à transmettre à son système d'information billettique ou à celui de TVO d'autres données que celle habituellement transmises dans les transactions d'achat de titre de transport.

21 Responsabilité

La survenance, au cours de l'Expérimentation, d'éventuelles anomalies de toute nature inhérentes au caractère expérimental de l'Expérimentation ne pourra pas engager la responsabilité des Parties envers l'autre.

L'Expérimentation étant mis en place à titre expérimental, aucune obligation de résultat n'est mise à la charge des Parties. Chacune d'elles s'engage à mettre en œuvre les moyens qu'elle estime nécessaires pour assurer le succès de l'Expérimentation, apporter les éventuelles corrections et compléments, et, de manière générale, assurer la sécurité et le respect de la réglementation.

Chacune des Parties conserve envers l'autre l'entière responsabilité de la mise en œuvre des engagements qu'elle prend dans le cadre de cette Expérimentation dans la limite de 15 % du montant du financement versé par le STIF à TVO au titre de la présente Annexe.

Les Parties s'engagent notamment à respecter la réglementation qui leur est applicable pour toutes les actions qu'elles mèneront dans le cadre de cette Expérimentation et en conservent l'entière responsabilité.

Chaque Partie demeure pleinement responsable de ses propres obligations à l'égard de l'Expérimentation.

A ce titre, chaque Partie garantit l'autre Partie en cas de recours de tiers ayant pour fondement la violation de la réglementation en vigueur dont elle doit garantir le respect en application de la présente annexe, notamment mais non exclusivement la violation de droits de propriété intellectuelle.

22 Confidentialité à l'égard de tiers

Toutes les informations de nature technique, financière et commerciale qui ne sont pas, à la date d'entrée en vigueur de la présente annexe, dans le domaine public ou connues de tiers à la présente annexe, sont réputées confidentielles par les Parties, à la condition qu'elles aient été désignées comme telles par la Partie émettrice au moyen de l'apposition ou l'adjonction sur le support d'un tampon ou d'une formule ou par l'établissement et la remise ou l'envoi d'une notification écrite à cet effet ou lorsqu'elles sont divulguées oralement, à la condition que le caractère d'Information Confidentielle ait été porté à la connaissance de la Partie récipiendaire, au moment de leur divulgation et confirmé par écrit dans les trente (30) jours de la communication au plus tard.

Il en sera de même de celles qui viendraient à exister du fait de l'application de la présente annexe.

Annexe F4.1

Les Parties conviennent de n'utiliser les Informations Confidentielles que pour les besoins de l'expérimentation.

En conséquence, elles ne pourront être transmises à un tiers à la présente annexe. Par exception à ce qui précède, une Partie pourra transmettre à un tiers des informations confidentielles pour faciliter l'exécution de la présente annexe sous réserve que :

- le détenteur ou les détenteurs initiaux de l'information aient agréé au préalable ce tiers ;
- ce tiers s'engage à respecter les règles telles que définies par les dispositions de l'article 19.3 Propriété du savoir-faire et notamment à garder les informations confidentielles et à ne pas les exploiter sauf pour l'exécution de la présente annexe.
- que la Partie transmettant l'information se porte fort du respect de la disposition figurant à l'alinéa précédent ;

A toutes fins utiles, il est rappelé que l'existence de la présente annexe n'est pas confidentielle mais que son contenu l'est.

Par dérogation, à ce qui précède, les Parties pourront décider d'un commun accord de ce qui pourra être communiqué et du mode de communication de l'information.

23 Communication sur le résultat ou l'objet de l'Expérimentation

La mise en œuvre et l'exploitation du service expérimenté s'accompagnent d'actions d'information et de communication.

TVO soumet les actions d'information et de communication concernant l'Expérimentation, quel qu'en soit le support physique ou virtuel (affiche, communiqué de presse, brochure, newsletter, SMS, etc.) au STIF dès lors qu'elles évoquent l'Expérimentation.

Chaque Partie informe préalablement l'autre Partie de ses actions d'information et de communication concernant l'expérimentation, quel qu'en soit le support physique ou virtuel (affiche, communiqué de presse, brochure, newsletter, SMS, etc), en vue d'une communication concertée.

Les demandes d'accords sont transmises dans des délais raisonnables et des formes appropriées. L'accord conditionne l'envoi du bon à tirer.

A compter de l'entrée en vigueur de la présente annexe :

- une partie ne peut communiquer sur l'objet du travail effectué dans le cadre de l'expérimentation ou sur le(s) résultat(s) de ladite l'expérimentation sans citer les autres parties ;
- les parties respectent les règles de confidentialités énoncées par les dispositions de l'Article 22 Confidentialité à l'égard de tiers ;
- toute communication sur l'objet ou le(s) résultat(s) doit être transmise par la partie qui la réalise aux autres parties pour avis préalable.

Annexe F4.1

CHAPITRE V : DIVERS

24 Sous-traitance

TVO s'engage à informer le STIF de toute sous-traitance. Celui-ci est d'ores et déjà informé que TVO pourra avoir recours comme sous-traitants aux sociétés contrôlées par la société VEOLIA TRANSDEV au sens de l'article L. 233-3 du code de commerce (et notamment à la société VEOLIA TRANSPORT).

En tout état de cause, TVO demeurera envers le STIF, garants solidaires avec le(s) sous-traitant(s) de l'exécution de toutes les obligations lui incombant aux termes de la présente Annexe.

ANNEXE F4 : Spécificités du réseau

1. Date de prise d'effet du contrat (article 3 « Durée » du contrat) : 1^{er} octobre 2010
2. En application de l'article 4 (« Effet du contrat sur d'autres conventions ») du contrat les conventions d'exploitation portant amélioration de l'offre de service sur les lignes spécifiées ci-dessous sont résiliées :

016-016-615

3. Article 17 « Prévention et sécurité »

Sans Objet

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

k€ 2008 HT	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Objectif de recettes de trafic (RT1+RT2+CRR)	2 205	2 220	2 231	2 243	2 254	2 265	2 276
<i>dont CRR</i>	<i>1 562</i>	<i>1 573</i>	<i>1 580</i>	<i>1 588</i>	<i>1 596</i>	<i>1 604</i>	<i>1 612</i>

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

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 suivants :

- 2 428 € HT (valeur 2008) pour une journée normale de semaine ;
- 1 182 € HT (valeur 2008) pour un samedi ;
- 522 € HT (valeur 2008) pour un dimanche.

6. Article 50-6 -Intéressement aux recettes de trafic

L'écart visé à l'article 50-6 est positif.

7. Article 53-2 - C11

k€ 2008 HT	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contribution C11	3 419	3 817	3 801	3 782	3 765	3 747	3 723

8. Article 53-2 - C12

k€ 2008 HT	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contribution C12	173	173	173	173	173	173	173

9. Article 53-3 - C2

k€ 2008 HT	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contribution C2	387	385	431	466	485	513	498
<i>Dont</i>							
C21 - Effort d'investissement	289	281	317	349	366	386	364
C22 - Frais Financiers	98	104	114	117	119	126	133

10. Article 61-2 - « Cas d'alerte à la pollution »

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 suivantes :

- 2 428 € HT (valeur 2008) pour une journée normale de semaine ;
- 1 182 € HT (valeur 2008) pour un samedi ;
- 522 € HT (valeur 2008) pour un dimanche.

11. Article 65 - Facturation annuelle : coefficient de pondération pour K11 :

a=0,6663
b=0,1018
c=0,2319
nb a+b+c = 1

Chaque année du contrat, X évolue de la façon suivante

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
0,9950	0,9900	0,9851	0,9801	0,9782	0,9762	0,9743

12. Article 65 - Facturation annuelle : coefficient de pondération pour K2 :

d=0,7437
e=0,2563
nb d+e = 1

13. Taux de contrôle contractuel 2,00%

14. Taux de réemploi maximum autorisé (15% par défaut) 0,00 % de l'offre de référence

15. Financement de l'expérimentation NFC

En contrepartie des engagements souscrits par TVO au titre de l'expérimentation pour le réseau Valmy, le STIF versera à TVO une somme spécifique et forfaitaire de 297 000 € H.T. Elle se décompose de la façon suivante :

- au titre des dépenses d'investissements réalisées par TVO pour la mise en place de l'expérimentation (ci-après désigné « C2-NFC »),
- au titre des dépenses de fonctionnement de l'expérimentation (ci-après désigné « C1-NFC »).

k€ courants	2011	2012	2013	Total
Total contributions STIF NFC	150	117 HT	30 HT	297 HT
C1-NFC (Contributions du STIF liées aux charges d'exploitation) <u>soumise à TVA</u> (au taux de 5,5%)		60 HT	30 HT	90 HT
C2-NFC (Contributions du STIF liées aux charges d'investissement) <u>non soumise à TVA</u>	150	57	-	207

Par dérogation aux dispositions contractuelles générales du CT2, il est entendu que :

- les sommes C2-NFC seront facturées sur une base trimestrielle ; étant précisé qu'eu égard au planning du projet, la contribution C2-NFC de l'année 2011 sera facturée en une fois ;
- les sommes C1-NFC seront facturées mensuellement.

L'ensemble de ces sommes sera payable dans les mêmes délais que ceux prévus au contrat.

Pendant la durée de l'expérimentation, les recettes générées par l'achat de titres via le canal des téléphones mobiles NFC seront assimilées à celles des tickets t+, reversées par le bénéficiaire à l'entreprise, conservées par l'entreprise, et déclarées par l'entreprise au STIF dans le cadre de la facturation annuelle. L'expérimentation ne modifie pas l'objectif des recettes défini contractuellement.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Décision n°2011/0622
Séance du 6 juillet 2011



Relative à la gratuité des transports accordée aux jeunes, stagiaires de la formation professionnelle continue, engagés dans l'un des dispositifs du Service public régional de formation et d'insertion professionnelle.

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- 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** la délibération du conseil d'administration du STIF n°2007/0053 du 14 février 2007 relative à la création du titre gratuit relatif à la carte solidarité transport ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du STIF n°2007/0702 du 10 octobre 2007 relative au passage de la carte solidarité transport sur Navigo ;
- VU** le rapport n° 2011/0622 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 ;

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : à compter du 1^{er} octobre 2011, la gratuité des transports publics franciliens est accordée aux jeunes, âgés de 16 à 25 ans inclus, résidant en Ile-de-France, sortis du système scolaire et sans emploi, stagiaires de la formation professionnelle continue et engagés dans l'un des dispositifs suivants du Service public régional de formation et d'insertion professionnelle : Avenir Jeunes, programme Compétences, Ecole de la Deuxième chance.

Le droit à la gratuité prend fin à la fin du mois de sortie du dispositif en vertu duquel le jeune bénéficiaire a été reconnu ayant droit.

ARTICLE 2 : Le forfait Gratuité Transport est délivré aux personnes bénéficiant du droit à la gratuité délivré dans les conditions déterminées à l'article 1 ci-dessus.

ARTICLE 3 : La convention entre le STIF et la Région Ile-de-France définissant les conditions d'attribution du droit, de délivrance du titre, et les modalités de financement de cette mesure, est approuvée et la directrice générale est autorisée à la signer.

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

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

Jean-Paul HUCNON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JPH' followed by a flourish.

CONVENTION

ENTRE

LA REGION D'ILE DE FRANCE ET LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

relative aux conditions d'attribution de la gratuité accordée aux jeunes, stagiaires de la formation professionnelle continue, engagés dans l'un des dispositifs du Service public régional de formation et d'insertion professionnelles, et aux modalités de financement de cette mesure pour les années 2011, 2012 et 2013.

Vu le code des transports (partie législative) ;

Vu l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne et notamment son article 1^{er},

Vu le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne,

Vu la délibération n°CR 18-10 du 17 juin 2010 relative au service public régional de formation et d'insertion professionnelle, dispositifs régionaux de la 2^e chance à destination des 16-25 ans ;

Vu la délibération n° CP 11-526 du 7 juillet 2011 de la Commission Permanente du Conseil Régional d'Ile-de-France,

Vu la délibération du STIF n°2007/0053 du 14 février 2007 relative à la création du titre gratuit relatif à la carte solidarité transport,

Vu la délibération du STIF n°2007/0702 du 10 octobre 2007 relative au passage de la carte solidarité transport sur Navigo,

Vu le règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010.

ENTRE

La Région Ile-de-France dont le siège est situé au 33 rue Barbet de Jouy, 75007 Paris, représentée par son Président, Monsieur Jean-Paul HUCHON,

d'une part,

ET

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, désigné ci-après « le STIF », et représenté par Madame Sophie MOUGARD, Directrice Générale du STIF, en vertu de la délibération du Conseil du STIF n°... du...,

d'autre part,

PREAMBULE

Le conseil régional d'Ile-de-France a décidé le 19 juin 2009 de la création du Service public régional de formation et d'insertion professionnelle destiné à intégrer les dispositifs financés par la région, d'une part, pour la formation qualifiante pour des demandeurs d'emploi, d'autre part, pour l'insertion pour des jeunes de 16 à 25 ans. Le service public régional de formation et d'insertion professionnelle inclut également l'accompagnement social des bénéficiaires des formations dont, notamment, la rémunération des stagiaires. La gestion et le versement des aides aux stagiaires de la formation professionnelle continue sont confiés par convention à l'Agence de services et de paiement (ASP).

La création du service public régional de formation et d'insertion professionnelle avait vocation à aller de pair avec une refonte progressive des dispositifs de formation et d'insertion professionnelle régionaux. En particulier :

- * Le dispositif « Avenir Jeunes » intègre à partir du 1^{er} janvier 2011 l'ensemble des actions régionales visant à favoriser l'insertion socioprofessionnelle par l'acquisition de savoirs de base des demandeurs d'emploi âgés de 16 à 25 ans inclus, sortis du système scolaire. « Avenir Jeunes » repose sur deux composantes complémentaires :
 - les espaces dynamiques d'insertion (EDI) qui forment et accompagnent des jeunes en grande difficulté d'insertion dans la perspective d'un projet professionnel et d'une orientation vers la formation ou l'emploi ;
 - les pôles de projet professionnel qui visent à appuyer les jeunes dans la construction d'un projet professionnel, dans la remise à niveau des savoirs de base et sur les compétences linguistiques.
- * Le programme « Compétences » (mise en œuvre en partie en septembre 2010, en partie en septembre 2011) regroupe le programme régional qualifiant multisectoriel et les programmes qualifiants sectoriels, le programme d'accès à la qualification et le programme régional d'activités mis en œuvre par l'AFPA (Association nationale pour la formation professionnelle des adultes). Le programme « Compétences » constitue le cœur principal de l'action régionale pour renforcer les compétences des demandeurs d'emploi, jeunes ou adultes, en vue d'un accès ou d'un retour à l'emploi.

Outre les dispositifs « Avenir Jeunes » et « Compétences », la région Ile-de-France complète son action en faveur de la formation des jeunes de 16 à 25 ans sortis du système scolaire en vue de leur insertion sociale et professionnelle par le soutien apporté aux Ecoles de la Deuxième Chance (jusqu'à 30% du budget de chaque Ecole et rémunération des stagiaires).

La région souhaite renforcer l'aide apportée aux jeunes, âgés de 16 à 25 ans inclus, sans emploi, sortis du système scolaire, ayant le statut de stagiaires de la formation professionnelle continue et engagés dans l'un des dispositifs du Service public régional de formation et d'insertion professionnelles, en les faisant bénéficier de la gratuité des transports collectifs pendant la durée de leur formation.

Afin de faciliter la mise en œuvre de cette mesure, le Forfait Gratuité Transport sera délivré à ce public.

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

CHAPITRE I – Dispositions générales.

ARTICLE I.1 : Objet de la convention.

La présente convention a pour objet :

- d'encadrer les conditions d'attribution pendant les années civiles 2011, 2012 et 2013 du droit à la gratuité des transports publics franciliens à certains jeunes, stagiaires de la formation professionnelle continue et engagés dans l'un des dispositifs du Service public régional de formation et d'insertion professionnelle ;
- de fixer les conditions dans lesquelles la Région participe au financement de ce dispositif pour les années 2011, 2012 et 2013 ;
- de définir les responsabilités de la Région Ile-de-France et du STIF dans la l'organisation de l'attribution de ce droit, de la délivrance du Forfait Gratuité Transport et de l'information du public qui en est faite.

ARTICLE 1.2 – Entrée en vigueur et durée de la convention.

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF. Elle prend fin le 30/06/2014.

Avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les modalités de poursuite de l'objet de cette convention.

CHAPITRE II – Définition, attribution et délivrance du titre.

ARTICLE 2.1 : Conditions d'attribution de la gratuité.

Conformément à la délibération 2011/.. du STIF du .././2011, la gratuité des transports publics franciliens est accordée aux jeunes, âgés de 16 à 25 ans inclus, résidant en Ile-de-France, sans emploi, sortis du système scolaire, et engagés avec le statut de stagiaire de la formation professionnelle continue dans l'un des dispositifs suivants du Service public régional de formation et d'insertion professionnelle : Avenir Jeunes, programme Compétences, Ecole de la Deuxième chance

Le droit à la gratuité prend fin à la fin du mois de sortie du dispositif en vertu duquel le jeune bénéficiaire a été reconnu ayant droit.

Toute modification de ces critères d'attribution doit faire l'objet d'un avenant à la présente convention.

ARTICLE 2.2 : Moyens mis en œuvre pour l'attribution du droit et la délivrance des titres.

Le droit à la gratuité d'un jeune sera examiné au regard de données fournies par les services de la Région (ou par l'Agence de services et de paiement agissant pour leur compte) qui permettront de vérifier son statut de stagiaire de la formation professionnelle continue.

L'Agence Solidarité Transport assurera le processus d'attribution et de renouvellement des droits.

Les interventions attendues de la Région (ou de l'Agence de services et de paiement agissant pour son compte) et de l'Agence Solidarité Transport dans la gestion du dispositif sont précisées dans l'article 2.3 ci-après.

Il revient à la Région d'apporter les adaptations en conséquence à sa convention avec l'Agence de services et de paiement et au STIF d'apporter les adaptations en conséquence au marché de prestation de l'Agence Solidarité Transport.

Une plateforme Internet est dédiée au dispositif de gratuité des transports pour les jeunes en insertion.

- * Sous l'autorité du STIF, l'Agence Solidarité Transport :
 - récupère et traite les informations mises à disposition par les services de la Région, ou par l'ASP, ou par les jeunes susceptibles de bénéficier de la mesure ;
 - met à jour les données de suivi des dossiers.
- * Les jeunes susceptibles de bénéficier de la mesure se connectent à la plateforme pour entrer les informations non renseignées dans les fichiers fournis par les services de la Région ou l'ASP (notamment le N° de client Navigo) et suivre l'état d'avancement de leur dossier.

La création et la gestion de la plate-forme Internet est prise en charge par le STIF.

ARTICLE 2.3 : Modalités de l'attribution du droit à la gratuité et de délivrance du Forfait Gratuité Transport.

Le droit à la gratuité des transports est attribué aux jeunes munis d'un passe Navigo tel que défini par la décision du conseil d'administration du STIF n°7719 du 2 avril 2003.

L'Agence Solidarité Transport attribue le droit à la gratuité sur la base des fichiers d'inscription et de sortie de formation des stagiaires ayants-droit à la mesure fournis par les services de la Région (ou l'Agence de services et de paiement agissant pour leur compte). Les services de la Région (ou l'Agence de services et de paiement agissant pour leur compte) mettent à disposition de l'Agence Solidarité Transport un fichier hebdomadaire des stagiaires ayants-droit. Ce fichier comprend un identifiant unique par stagiaire, son identité, ses coordonnées postales, la formation suivie, les dates d'entrée et de fin prévisionnelle du stage, conformément aux spécifications définies par le STIF et la Région.

L'Agence Solidarité Transport récupère et traite ces fichiers.

Lorsqu'un jeune est identifié comme nouvel entrant, son dossier est créé. Afin d'achever l'instruction de la première attribution au droit, le jeune doit se connecter à la plateforme dédiée pour renseigner son dossier en indiquant notamment son numéro client Navigo. Le droit à la gratuité est accordé après vérification par l'Agence Solidarité Transport que les noms et prénoms figurant sur le passe concordent avec ceux du stagiaire.

L'Agence Solidarité Transport informe le stagiaire, directement ou par l'intermédiaire des organismes de formation, du fonctionnement du dispositif, des modalités d'attribution ou de renouvellement du droit à la gratuité et des conditions de délivrance du Forfait Gratuité Transport.

A la fin de chaque mois, le droit est renouvelé pour le mois suivant tant que le mois connu de fin du stage est postérieur au mois en cours.

Il revient aux stagiaires d'aller charger le Forfait Gratuité Transport sur leur passe sur un automate de distribution ou au guichet d'une gare ou d'une station de métro.

L'Agence Solidarité Transport prend en charge la réponse aux stagiaires sur les questions relatives aux difficultés de chargement du titre sur le passe Navigo.

CHAPITRE III – Dispositions financières.

ARTICLE 4.1 : Valeur de la contribution de la Région par mensualité de gratuité attribuée à un jeune en insertion.

Une mensualité de gratuité attribuée à un jeune en insertion correspond à l'attribution du droit à la gratuité pendant un mois.

Si le droit à la gratuité est attribué à un jeune en cours de mois, cela est compté comme une mensualité complète.

La valeur de la contribution de la Région par mensualité de gratuité attribuée à un jeune en insertion est fixée à 65 € (CE 2011).

La valeur de mensualité de gratuité attribuée à un jeune en insertion est actualisée sur la base de la hausse moyenne des forfaits Navigo (tous zonages et durées confondus).

$$\begin{aligned} & \text{Valeur pour l'année N de la mensualité de gratuité attribuée à un jeune en insertion} \\ & = \\ & \text{Valeur en € 2011 de la mensualité de gratuité attribuée à un jeune en insertion} \\ & \times \\ & [1+ \text{taux de hausse tarifaire des forfaits Navigo entre le 01/01/2011 et le 1}^{\text{er}} \text{ janvier de} \\ & \text{l'année N}] \end{aligned}$$

ARTICLE 4.2 : Comptabilisation des mensualités et contribution financière de la Région.

Pour l'année N, la subvention de la Région est égale à :

Nombre de mensualités de gratuité attribuée à un jeune en insertion du 1^{er} janvier au 31 décembre,
telles que définies à l'article précédent,
attribuées au cours de l'année N
multiplié par
Valeur de la mensualité de gratuité attribuée à un jeune en insertion pour l'année N

ARTICLE 4.3 : Modalités de versement de la contribution financière de la Région.

* Versement d'un acompte au titre de la subvention pour l'année 2011.

A l'entrée en vigueur de la présente convention, le STIF émet un titre de recette d'acompte pour un montant de 1 000 000 € (un million d'euros).

* Versement d'un acompte au titre de la subvention pour l'année 2012.

A partir du 1^{er} juillet 2012, le STIF émet un titre de recette d'acompte pour un montant calculé comme suit :

Nombre de mensualités de gratuité attribuée à un jeune en insertion,
attribuées du 1/11/2011 au 30/04/2012
multiplié par
Valeur pour 2012 de la mensualité de gratuité attribuée à un jeune en insertion
multiplié par
1.6

Sont joints à ce titre de recette un état précisant le nombre de mensualités attribuées du 1/11/2011 au 30/04/2012 et un tableau détaillant la répartition de ce nombre par mois et par dispositif de formation (Avenir Jeunes / programme Compétences / Ecole de la Deuxième chance).

* Versement d'un acompte au titre des subventions pour l'année 2013.

A partir du 1^{er} juillet de l'année 2013, le STIF émet un titre de recette d'acompte pour un montant égal à 80% de la valeur de la subvention de la Région pour 2012.

* Versement du solde des subventions pour les années 2011 à 2013.

A partir du 1^{er} mars de l'année N+1, le STIF émet un titre de recette correspondant au solde de la subvention de la Région pour l'année N. Sont joints à ce titre de recette un état précisant le nombre de mensualités attribuées au cours de l'année N et un tableau détaillant la répartition de ce nombre par mois et par dispositif de formation (Avenir Jeunes / programme Compétences / Ecole de la Deuxième chance). :

A réception d'un titre de recettes, le paiement du par la Région au STIF sera effectué dans un délai de 45 jours calendaires.

La contribution régionale sera versée sur le compte établi au nom du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Les coordonnées bancaires du STIF sont les suivantes :

Adresse bancaire : TP PARIS RGF
Titulaire du compte : Syndicat des transports d'Ile-de-France
N° de Banque : 10071
N° de guichet : 75000
N° de compte : 00001005079 Clé 72

La dépense correspondante sera imputée sur le chapitre budgétaire : 938 « Transports », code fonctionnel : 810 « Services communs », programme HP 810 – 020 : « Actions spécifiques en matière de tarification », du budget de la Région Ile-de-France.

CHAPITRE V – Dispositions diverses.

ARTICLE 5.1 : Dispositions relatives à la communication

La Région organise les actions d'information et communication appropriés pour faire connaître la mesure aux jeunes susceptibles d'en bénéficier. Elle s'appuiera autant que de besoin sur le relais des missions locales et des organismes de formation dans lesquels les bénéficiaires sont stagiaires. En particulier, elle veillera à fournir aux organismes de formations les éléments nécessaires pour qu'ils puissent informer les jeunes sur la démarche à suivre pour obtenir la gratuité.

ARTICLE 5.2 : Evaluation de la mesure.

Une évaluation de la mesure depuis le début de la mise en œuvre de la convention sera réalisée avant le 1^{er} juillet 2013.

ARTICLE 5.3 : Modification de la convention

Toute modification de la convention fait l'objet d'un avenant dont la signature devra être autorisée par l'assemblée délibérante régionale et celle du STIF.

ARTICLE 5.4 : Résiliation, non renouvellement.

Si l'une des parties souhaite ne pas renouveler l'objet de cette convention, elle en informera l'autre partie par lettre recommandée avec accusé de réception reçue au plus tard 6 mois avant l'échéance de la présente convention.

D'un commun accord, les parties peuvent résilier la présente convention par échange de courriers adressés par lettre recommandée avec accusé de réception.

Dans cette hypothèse, la résiliation prendra effet à compter de la date fixée par les parties.

ARTICLE 5.5 : Litiges

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

Fait à PARIS,
en deux exemplaires originaux dont un sera remis à chaque signataire.

Le...

Pour le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France,
La Directrice Générale

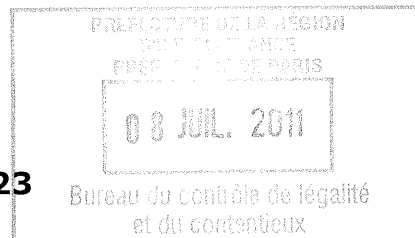
Sophie MOUGARD

Le...

Le Président du Conseil Régional
d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France



Délibération n° 2011/0623

Séance du 6 juillet 2011

**Financement des matériels roulants des tramways
T3 Est, T5, T6, T7 et T8**

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20 et L.3111-14 à L.3111-16 ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le rapport n° 2011/0623 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 29 juin 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

Article 1 : la convention tripartite entre le STIF, la RATP et le crédit bailleur relative au financement par crédit bail de l'acquisition de 60 rames de tramway T5, T6, T7 et T8 à hauteur d'un montant maximum de 179 M€ hors taxes – lot 1- est approuvée.

Article 2 : la convention tripartite entre le STIF, la RATP et le crédit bailleur relative au financement par crédit bail de l'acquisition de 47 rames de tramway T3 et T6 à hauteur d'un montant maximum de 199 M€ hors taxes – lot 2- est approuvée.

Article 3 : la convention bilatérale entre le STIF et la RATP relative au financement de l'acquisition de 60 rames des tramways T5, T6, T7 et T8 - lot 1- est approuvée.

Article 4 : la convention bilatérale entre le STIF et la RATP relative au financement de l'acquisition de 47 rames des tramways T3 et T6 - lot 2- est approuvée.

Article 5 : le mandat de vente entre le STIF et la RATP relative au financement de l'acquisition de 60 rames des tramways T5, T6, T7 et T8 - lot 1- est approuvé.

Article 6 : le mandat de vente entre le STIF et la RATP relative au financement de l'acquisition de 47 rames des tramways T3 et T6 - lot 2- est approuvé.

Article 7 : la directrice générale est autorisée à signer l'ensemble des conventions et mandats visés aux articles 1 à 6 de la présente délibération.

Article 8 : Les impacts financiers du financement par crédit bail des tramways T3, T5, T6, T7 et T8 seront pris en compte dès la plus proche décision modificative au budget 2011.

Article 9 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

A large, stylized handwritten signature in black ink, appearing to be 'JP HUCHON'.

PROJET D'ACCORD TRIPARTITE

entre

[•]

En qualité de Crédit-Bailleur

RATP

En qualité de Crédit-Preneur

et

STIF

En qualité d'Autorité Organisatrice

**Financement par Crédit- Bail de l'acquisition de 60 rames de tramway
à hauteur d'un montant maximum de 179 Millions d'euros hors taxes**

- Lot 1 -

SOMMAIRE

COMPARUTION DES PARTIES	3
PREAMBULE.....	4
ARTICLE 1 DEFINITIONS	5
ARTICLE 2 OBJET - ENGAGEMENTS DES PARTIES	6
ARTICLE 3 FIN NORMALE OU ANTICIPEE DE L'EXPLOITATION PAR LA RATP SURVENANT AVANT LA FIN DU CONTRAT DE CREDIT-BAIL	7
ARTICLE 4 LEVEE DE L'OPTION D'ACHAT DES RAMES AU TERME NORMAL DU CONTRAT DE CREDIT-BAIL	9
ARTICLE 5 FACULTE DE REPRISE DU CREDIT-BAIL OU D'ACQUISITION DES RAMES PAR EXERCICE DE L'OPTION D'ACHAT	9
ARTICLE 6 CONSEQUENCES DE LA DEGRADATION DE LA NOTATION FINANCIERE DU CREDIT-PRENEUR	10
ARTICLE 7 INFORMATIONS DES PARTIES – MODIFICATION DU CONTRAT DE CREDIT-BAIL	10
ARTICLE 8 PRISE D'EFFET ET DUREE	10
ARTICLE 9 : STIPULATIONS DIVERSES	10
Cessions	10
Respect des obligations.....	11
Modifications	11
Nullité – Inopposabilité	11
ARTICLE 10 DROIT APPLICABLE ET COMPETENCE JURIDICTIONNELLE	11
ARTICLE 11 ELECTION DE DOMICILE	11
ARTICLE 12 DOCUMENTS ANNEXES	12

COMPARUTION DES PARTIES

ENTRE LES SOUSSIGNES

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE (STIF), dont le siège est situé à Paris IXème, 41 rue de Châteaudun, représenté pour les besoins des présentes par Sophie Mougard, dûment habilité(e) à cet effet par délibération exécutoire du Conseil d'administration en date du 6 juillet 2011 (Annexe 1)

ci-après "**STIF**"
d'une part,

REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS (RATP), établissement public à caractère industriel et commercial dont le siège se trouve à PARIS XIIème, 54, Quai de la Rapée, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de PARIS sous le numéro B 775 663 438,

Représentée par Monsieur Alain Leduc, dûment habilité en vertu d'une délibération exécutoire du Conseil d'Administration en date du 1^{er} juillet 2011 (Annexe 2),

ci-après la "**RATP**" ou le "**Crédit-Preneur**"
d'une deuxième part,

ET

La Société [●], [forme sociale à préciser par le candidat], dont le siège social est à [à préciser par le candidat], immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de [à préciser par le candidat] sous le numéro [à préciser par le candidat],

Représentée par [à préciser par le candidat], dûment habilité à l'effet de signer le présent accord (Annexe 3)

ci-après le "**Crédit-Bailleur**"
d'une troisième part,

PREAMBULE

- (A) En application de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France (i) le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (ci-après le « **STIF** ») est responsable de l'organisation du service public de transport régional de voyageurs en Ile-de-France (article L. 1241-1 et suivants du Code des transports) et (ii) l'exploitation dudit service public est confiée à la Régie Autonome des Transports Parisiens (ci-après la "**RATP**") jusqu'au 31 décembre 2029 s'agissant des services réguliers de transport par tramway conformément aux dispositions de la loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ci-après « **Loi ORTF** ») codifiée à la partie législative du Code des transports. En outre, en application des dispositions du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, une convention pluriannuelle précise la consistance et la qualité des services exploités par la RATP, les conditions de cette exploitation, ainsi que les modalités de détermination de son financement (ci-après le « **Contrat d'Exploitation** ») A ce titre, un contrat 2008-2011 a été conclu entre le STIF et la RATP le 21 février 2008.

Au plus tard le 31 décembre 2029 le STIF devra organiser, aux termes de la Loi ORTF, la mise en concurrence des services réguliers de transport par tramway.

- (B) C'est dans ce contexte qu'en sa qualité d'exploitant, la RATP a commandé 60 rames de tramways (les « **Rames** ») dans le cadre de plusieurs marchés de fournitures (ci-après désignés la « **Commande** ») passés avec Alstom et Lohr (ci-après les « **Constructeurs** »). Les Rames du lot 1 doivent être affectées aux lignes T5, T6, T7 et T8 (chacune la « **Ligne** », ensemble les « **Lignes** »).

Ces Rames sont en cours de fabrication et leurs livraisons prévisionnelles s'étalent pour les 15 Rames de la Ligne T5 de novembre 2011 à juillet 2012, pour les 6 Rames de la Ligne T6 de novembre 2013 à février 2014, pour les 19 Rames de la Ligne T7 de juin 2013 à février 2014 et pour les 20 Rames de la Ligne T8 d'octobre 2013 à mai 2014.

Suivant les termes de la Commande, le transfert de propriété des Rames par les Constructeurs interviendra à la date de leur livraison. Aux termes de la Loi ORTF, les Rames appartiennent au STIF dès leur acquisition par la RATP qui en conserve néanmoins le contrôle et la possession au sens de l'article L. 2142-8 du Code des transports.

- (C) Pour financer l'acquisition des Rames, la RATP a décidé de recourir à un contrat de crédit-bail optimisé. Aux fins de sélectionner son crédit-bailleur (ci-après le « **Crédit-Bailleur** »), la RATP a engagé, en qualité d'entité adjudicatrice au sens de l'article 4 de l'Ordonnance n°2005-649 du 6 juin 2005 une procédure négociée après publicité et mise en concurrence préalables, dans les conditions fixées par le décret n°2005-1308 du 20 octobre 2005.
- (D) Un contrat de crédit-bail n°[•] a été ainsi conclu entre la RATP et le Crédit-Bailleur, portant sur les Rames (ci après le « **Contrat de Crédit-Bail** ») dont une copie figure en Annexe 4 du présent accord tripartite (ci-après la « **Convention** »), ainsi qu'un contrat d'acquisition (ci-après le « **Contrat d'Acquisition** ») par lequel le STIF, par l'intermédiaire de la RATP dûment autorisée s'engage à transférer la propriété des Rames au Crédit-Bailleur pour un prix d'acquisition de 179 millions Euros H.T (Lot1), dont une copie figure en Annexe 5 de la Convention.

Il est prévu à l'article 17.1 du Contrat de Crédit-Bail, que les droits et obligations au titre du Contrat de Crédit-Bail pourront être transférés au plus tard le 31 décembre 2029 au STIF, ce dont convient dès à présent le Crédit-Bailleur.

Aux termes du Contrat de Crédit-Bail, le préfinancement des Rames auprès des Constructeurs est assuré par la RATP.

Le concours de la Banque Européenne d'Investissement (la "**BEI**") a été sollicité pour financer l'établissement bancaire prêteur long terme du Crédit-Bailleur.

- (E) Propriétaire des Rames par l'effet du Contrat d'Acquisition, le Crédit-Bailleur louera avec option d'achat à la RATP ou à tout autre Crédit-Preneur y substitué lesdites Rames dans les conditions définies au Contrat de Crédit-Bail. En sa qualité de Crédit-Preneur, la RATP disposera des droits exclusifs d'usage des Rames qu'elle exploitera jusqu'au terme prévu par les dispositions précitées de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959, du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 et de la loi ORTF.

Ceci exposé, il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1 DEFINITIONS

1.1 Dans la présente Convention, sauf précision contraire expresse énoncée dans toute clause dans laquelle ils apparaissent, les termes et expressions employés avec des initiales majuscules ont la signification qui leur est attribuée ci-dessous :

- Accord Tripartite** : désigne la présente convention (la "**Convention**"), y compris son Préambule et ses Annexes.
- Cas de Défaut Crédit-Preneur** : désigne les hypothèses visées à l'article 14.1 du Contrat de Crédit-Bail.
- Contrats de Projet** : désigne, ensemble, l'Accord Tripartite, le Contrat de Crédit Bail et le Contrat d'Acquisition.
- Contrat d'Acquisition** : désigne le contrat signé par la RATP agissant pour le compte du STIF (Vendeur), le Crédit-Bailleur (Acquéreur) et la RATP agissant en son nom et pour son propre compte, dans le cadre duquel le Crédit-Bailleur acquiert les Rames au fur et à mesure de leur livraison.
- Contrat d'Exploitation** désigne la convention pluriannuelle conclue entre le STIF et la RATP en application de l'article 5 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959.
- Crédit-Bail ou Contrat de Crédit-Bail** : désigne le contrat signé ce jour entre la RATP et le Crédit-Bailleur, relatif aux Rames, comprenant une location des Rames assortie d'une option d'achat desdites Rames dans les termes et conditions définis audit contrat.
- Crédit-Preneur** désigne la RATP ou tout successeur y substitué conformément à la présente Convention.
- EPIC** : désigne un établissement public à caractère industriel et commercial
- Jour(s) Ouvré(s)** : désigne(nt) les jours de la semaine, à l'exception du samedi et du dimanche, pendant lesquels les établissements de crédit sont ouverts à Paris afin de réaliser des opérations de banque et des transactions sur le marché interbancaire,

étant précisé que, si une échéance ou une date de paiement coïncide avec un jour qui n'est pas un Jour Ouvré, ladite échéance ou date de paiement est prorogée au premier Jour Ouvré suivant.

- Option** désigne une des options visées à l'Article 3.1.
- Option d'Achat** : désigne l'option d'achat des Rames consentie par le Crédit-Bailleur au Crédit-Preneur au terme normal du Contrat de Crédit-Bail, dans les conditions définies au Contrat de Crédit-Bail
- Option d'Achat Anticipée** : désigne l'option d'achat anticipée des Rames consentie par le Crédit-Bailleur au Crédit-Preneur dans les conditions définies au Contrat de Crédit-Bail.
- Partie(s)** : désigne au pluriel collectivement et au singulier individuellement chacune des parties à la Convention.
- Préambule** : désigne le préambule de la Convention ou Accord Tripartite

1.2 Les références faites dans la Convention, au Préambule, Articles et/ou Annexes doivent s'entendre, comme les références au préambule, articles et/ou annexes, respectivement, de la Convention.

ARTICLE 2 OBJET - ENGAGEMENTS DES PARTIES

2.1 La Convention a notamment pour objet de définir les droits et obligations du STIF, de la RATP ou de tout autre Crédit-Preneur et du Crédit-Bailleur pour garantir la continuité des services réguliers de transport par tramway, régler le sort des Rames et du Contrat de Crédit-Bail (i) à l'expiration de leur exploitation par la RATP telle que définie par les dispositions précitées de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 et (ii) en cas de survenance d'un Cas de Défaut Crédit-Preneur dans les conditions prévues à l'Article 5 ci-après.

2.2 Les Parties reconnaissent avoir parfaite connaissance des stipulations du Contrat de Crédit-Bail, y compris ses annexes et, pour l'application des présentes, en accepter expressément les termes et conditions. De même, chaque Partie déclare que ses engagements aux termes de ceux des Contrats de Projet dont elle est signataire ont été valablement souscrits et l'obligent juridiquement conformément à leurs termes.

2.3 La Convention sera résiliée en cas de fin anticipée du Contrat de Crédit-Bail pour quelque cause que ce soit.

En cas de contradiction ou d'incohérence entre la présente Convention et les autres Contrats de Projet, les stipulations de la Convention prévaudront sur celles des autres contrats constituant les Contrats de Projet.

2.4 Aux termes de la Loi ORTF (article L. 2142-8 du Code des transports), dès leur acquisition par la RATP, les Rames appartiennent au STIF. Néanmoins, la RATP en conserve jusqu'à l'expiration du Contrat d'Exploitation le contrôle et la possession au sens de l'article L. 2142-8 du Code des Transports.

Dans ces conditions et pour permettre la mise en œuvre du financement par Crédit-Bail de l'acquisition des 60 Rames visées au Préambule, le STIF autorise expressément la RATP à transférer en son nom et pour son compte la propriété

desdites Rames au profit du Crédit-Bailleur dans les conditions prévues au Contrat de Crédit-Bail et au Contrat d'Acquisition.

Ainsi, les Parties reconnaissent le droit de propriété du Crédit-Bailleur sur les Rames par l'effet du Contrat d'Acquisition, jusqu'au terme normal ou anticipé du Contrat de Crédit-Bail.

- 2.5 Le Crédit-Bailleur reconnaît expressément que le STIF n'intervient pas au titre de la Convention en qualité de garant ou caution à quelque titre que ce soit des obligations du Crédit-Preneur à l'égard du Crédit-Bailleur, à l'exception de l'hypothèse mentionnée à l'Option 2 (b) de l'article 3.1. ci-après.

ARTICLE 3 FIN NORMALE OU ANTICIPÉE DE L'EXPLOITATION PAR LA RATP SURVENANT AVANT LA FIN DU CONTRAT DE CREDIT-BAIL

3.1 Le 31 décembre 2029 ou en cas de fin anticipée de l'exploitation par la RATP de l'une ou l'autre ou l'ensemble des Lignes T5, T6, T7 et T8 intervenant avant la fin du Contrat de Crédit-Bail, le STIF devra exercer, pour les Rames relatives à l'ensemble des Lignes susvisées ou à l'une ou l'autre de ces lignes (sous réserve dans ce dernier cas du respect par le Crédit Bailleur de la législation et de la réglementation bancaire applicable) l'une des Options décrites ci-après.

L'exercice de l'une ou l'autre de ces Options sera sans incidence sur les conditions financières du Contrat de Crédit-Bail.

Option 1 : Le STIF pourra se substituer à la RATP directement en qualité de crédit-preneur pour les Rames relatives à l'ensemble des Lignes T5, T6, T7 et T8 ou à l'une ou l'autre de ces Lignes (sous réserve du respect par le Crédit Bailleur de la législation et de la réglementation bancaire applicable) aux conditions du Contrat de Crédit-bail. Le STIF pourra alors, s'il le souhaite, exercer sur la ou les Rames l'Option d'Achat Anticipée, et verser au Crédit-Bailleur le prix prévu au Contrat de Crédit-Bail.

Option 2 (a) Le STIF pourra présenter au Crédit-Bailleur le ou les exploitants des Rames qu'il aura désigné pour chacune des Lignes T5, T6, T7 et T8 après mise en concurrence (qu'il s'agisse de la RATP ou de tout autre opérateur), en qualité de nouveau(x) crédit-preneur(s) au Contrat de Crédit-Bail, aux conditions de ce contrat, sous réserve d'un agrément préalable par le Crédit-Bailleur selon les modalités définies ci-après. Cet agrément pourra être refusé pour justes motifs relatifs notamment à l'identité du (des) nouveau(x) crédit preneur(s) proposé(s) autre que le STIF ou au respect de la législation et de la réglementation applicable.

Le consentement du Crédit-Bailleur sur l'identité du (des) nouveau(x) crédit-preneur(s) proposé(s) sera réputé acquis, en l'absence de réponse de sa part dans un délai de 45 jours à compter de la réception par le Crédit-Bailleur de la notification de l'identité du (des) successeur(s) de la RATP adressée par le STIF par lettre recommandée avec demande d'avis de réception et donnera lieu dès que possible et au plus tard dans les 120 jours calendaires à compter de la réception de ladite notification, à la signature d'un avenant au Contrat de Crédit-Bail qui se limitera aux seules modifications rendues nécessaires du fait du changement de crédit-preneur et sans que les conditions financières du Contrat de Crédit-Bail ne soient modifiées.

Dans le même délai de 120 jours visé *supra*, le Crédit-Bailleur, le STIF et le (les) nouveau(x) crédit-preneur(s) se rapprocheront afin de conclure une nouvelle convention tripartite reprenant les engagements de la présente Convention et qui se limitera aux seules modifications rendues nécessaires du fait du changement de crédit-preneur.

Option 2 (b) : Si le Crédit-Bailleur refuse, dans le délai de 45 jours visé *supra*, le (les) nouveau(x) crédit-preneur(s) proposé(s), le STIF se réserve la possibilité d'apporter au Crédit-Bailleur toute garantie ou caution de nature à couvrir les obligations du ou des nouveau(x) crédit-preneur(s) à l'égard du Crédit-Bailleur.

Dans le même délai de 120 jours visé *supra*, le Crédit-Bailleur, le STIF et le (les) nouveau(x) crédit-preneur(s) se rapprocheront afin de conclure une nouvelle convention tripartite reprenant les engagements de la présente Convention et qui se limitera aux seules modifications rendues nécessaires du fait du changement de crédit-preneur et fixera, dans le respect des lois et règlements alors en vigueur, les termes contractuels de la garantie ou caution visée *supra*, sans que les conditions financières du Contrat de Crédit-Bail ne soient modifiées à cette occasion.

Option 2 (c) : Dans l'hypothèse où le STIF n'a pas utilisé de la possibilité visée au 1^{er} alinéa de l'Option 2(b) ci-dessus ou si, dans le délai susvisé de 120 jours, aucun accord n'a été trouvé entre le Crédit-Bailleur, le STIF et le ou les nouveau(x) crédit-preneur(s) sur les termes contractuels de ladite garantie ou caution, le STIF est directement substitué à la RATP en qualité de crédit-preneur pour la ou les Lignes considérée(s) du Contrat de Crédit-Bail aux conditions de ce contrat, dans les mêmes conditions et réserves que dans l'Option 1.

Quelle que soit l'Option mise en œuvre, la RATP ne pourra s'opposer au transfert du Contrat de Crédit-Bail à compter de la prise d'effet de la fin normale ou anticipée de son exploitation de l'une ou l'autre ou de l'ensemble des Lignes T5, T6, T7 et T8 concernées par la présente Convention.

En cas de non-respect par le Crédit-Bailleur de ses obligations aux termes de la présente Convention, et notamment de son engagement, conformément à l'article 3.1 ci-avant, de maintenir les conditions financières du Contrat de Crédit Bail lors du transfert de ce contrat au(x) nouvel(eaux) crédit(s) preneur(s) (en ce compris le STIF et la RATP) et corrélativement, le cas échéant, de la conclusion d'une nouvelle convention tripartite, le Contrat de Crédit Bail pourra être résilié en application de l'article 13.1 de ce contrat (Résiliation motivée par un Cas de Défaut Crédit Bailleur).

3.2 Trois mois au plus tard avant la fin de l'exploitation de la RATP, le STIF devra informer le Crédit-Bailleur de son choix entre les Options définies ci-dessus. Il devra également en informer la RATP.

En cas d'exercice de l'Option 2, le STIF devra notifier dans les meilleurs délais au Crédit-Bailleur l'identité du (des) successeur(s) de la RATP.

A défaut (i) de notification de l'Option choisie au Crédit-Bailleur ou (ii) de mise en œuvre effective de l'Option choisie à la date de prise d'effet du terme de l'exploitation par la RATP, et sans préjudice des obligations du Crédit-Preneur aux termes du Contrat de Crédit-Bail, le STIF sera réputé avoir choisi de se substituer au Crédit-Preneur dans l'exécution du Contrat de Crédit-Bail, jusqu'à la date de mise en œuvre effective de l'Option choisie.

En aucun cas, la substitution ne pourra avoir pour effet de mettre à la charge du STIF une somme quelconque due par le Crédit-Preneur au titre du Contrat de Crédit-Bail pour la période antérieure à la date d'effet de la substitution, telle que visée ci-dessus.

Le Crédit-Preneur demeurera ainsi tenu de ses obligations nées du Contrat de Crédit-Bail avant la substitution effective du STIF ou du (des) nouveau(x) crédit-preneur(s), étant entendu que le STIF s'engage à ce que la substitution soit intervenue, au plus tard, à la fin de l'exploitation de l'une ou l'autre ou de l'ensemble des Lignes T5, T6, T7 et T8 et en tout état de cause avant le 31 décembre 2029 .

3.3 Quelle que soit l'option mise en œuvre, et sauf si le STIF propose en application des stipulations de la présente Convention de se substituer au Crédit Preneur, à chaque fois qu'un changement ou une substitution de crédit preneur sera envisagé, les Parties s'engagent à consulter préalablement la BEI, dans l'hypothèse où elle interviendrait dans le financement de l'établissement de crédit long terme finançant le Crédit Bailleur, et à obtenir son accord préalable écrit (dans un délai de 80 jours à compter de la réception par la BEI de la notification de l'identité du (des) successeur(s) de la RATP adressée par le STIF par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, cette notification devant intervenir au plus tard à la date de la notification adressée au Crédit-Bailleur sur l'identité du crédit preneur proposé.

A défaut d'accord préalable de la BEI sur l'identité du crédit preneur proposé dans les conditions visées au paragraphe précédent, le STIF sera réputé, vis-à-vis de la BEI et des autres Parties à la Convention avoir choisi de se substituer au Crédit-Preneur dans l'exécution du Contrat de Crédit-Bail.

Les engagements ci-dessus pris vis-à-vis de BEI sont pris par chacune des Parties, en qualité de promettant, au bénéfice de la BEI, qui acceptera cette stipulation pour autrui, au sens de l'article 1121 du code civil, par acte séparé au moment de la mise en place du financement de l'établissement de crédit finançant le Crédit Bailleur.

En outre, toute substitution de crédit preneur (y compris par le STIF) dans les cas prévus dans la Convention devra nécessairement être accompagnée de la signature d'un nouvel Acte d'Acceptation (tel que ce terme est défini dans le Contrat de Crédit-Bail) au profit de la BEI.

ARTICLE 4 LEVEE DE L'OPTION D'ACHAT DES RAMES AU TERME NORMAL DU CONTRAT DE CREDIT-BAIL

Le STIF aura la faculté de se substituer au Crédit Preneur un instant de raison avant le terme normal du Contrat de Crédit-Bail et pourra, dans le cadre de l'Option d'Achat acquérir les Rames moyennant le prix égal à 1 Euro par Rame. Le STIF prendra à sa charge tous les droits et taxes légalement applicables afférents à cette mutation, s'il décide d'acquérir les Rames.

ARTICLE 5 FACULTE DE REPRISE DU CREDIT-BAIL OU D'ACQUISITION DES RAMES PAR EXERCICE DE L'OPTION D'ACHAT

En Cas de Défaut Crédit-Preneur, le Crédit-Bailleur s'engage à proposer au STIF de se substituer au Crédit-Preneur directement comme crédit-preneur du Contrat de Crédit-Bail aux conditions de ce contrat, afin d'éviter le dénouement anticipé du Contrat de Crédit-Bail.

Le Crédit-Bailleur notifiera au STIF une copie de la notification d'un Cas de Défaut Crédit-Preneur et sollicitera la décision du STIF quant à son choix de se substituer ou non au Crédit-Preneur ; cette décision devra intervenir avant le terme du délai de mise en demeure fixé par la notification d'un Cas de Défaut Crédit-Preneur qui, dans tous les cas, ne pourra être inférieur à 20 Jours Ouvrés.

En toute hypothèse, le Crédit-Preneur ne pourra pas s'opposer à la décision éventuelle du STIF de se substituer à lui telle que mentionnée au présent Article.

En aucun cas la substitution ne pourra avoir pour effet de mettre à la charge du STIF une somme quelconque due par le Crédit-Preneur au titre du Contrat de Crédit-Bail pour la période antérieure à la date d'effet, telle que visée ci-dessus, de la substitution.

Le Crédit-Preneur demeurera ainsi tenu de ses obligations nées du Contrat de Crédit-Bail avant la substitution effective du STIF ou avant l'exercice par celui-ci de l'option d'achat, en particulier pour ce qui concerne le paiement de l'intégralité des loyers et des autres frais redevables antérieurs à la substitution effective.

ARTICLE 6 CONSEQUENCES D'UN CHANGEMENT DE STATUT DE LA RATP

Dans le cas où la RATP ne serait plus un EPIC de l'État, le STIF s'engage à se substituer directement à la RATP dans les droits et obligations du Contrat de Crédit-Bail aux conditions de ce contrat.

Les stipulations de l'Article 9 "*Cessions*" ci-après s'appliqueront *mutatis mutandis* pour ce qui concerne les documents actant cette substitution.

ARTICLE 7 INFORMATIONS DES PARTIES – MODIFICATION DU CONTRAT DE CREDIT-BAIL

Le Crédit-Bailleur et le Crédit-Preneur s'engagent à notifier au STIF, dans les meilleurs délais, tout évènement affectant de façon significative, immédiatement ou à terme, l'exécution du Contrat de Crédit-Bail (tel que, sans limitation, projet d'avenant, mise en demeure, notification de résiliation) et à ne pas signer d'avenant au Contrat de Crédit-Bail sans l'accord du STIF. Tout refus du STIF devra être justifié et raisonnable. Le STIF est toutefois réputé avoir donné son accord sur tout projet d'avenant établi d'un commun accord entre le Crédit-Preneur et le Crédit-Bailleur en l'absence de réponse de sa part dans un délai de 30 Jours Ouvrés, ramené à 10 Jours Ouvrés en cas d'urgence justifiée, suivant la notification dudit projet d'avenant par l'une ou l'autre des parties au Contrat de Crédit-Bail.

Le Crédit-Bailleur s'engage à transmettre dans les meilleurs délais au STIF une copie de toute notification d'un Cas de Défaut Crédit-Preneur (notamment pour la mise en œuvre des stipulations de l'article 5 ci-dessus).

ARTICLE 8 PRISE D'EFFET ET DUREE

La Convention prend effet à la même date que le Contrat de Crédit-Bail et expirera au terme normal ou anticipé du Contrat de Crédit-Bail, sous réserve de la conclusion d'une nouvelle convention tripartite avec le ou les nouveaux crédits-preneurs en application de l'article 3.1 ci-dessus.

ARTICLE 9 : STIPULATIONS DIVERSES

Cessions

Sans préjudice des stipulations de l'Article 3 ci-dessus et, en ce qui concerne le Crédit-Bailleur, sous réserve de la cession de ses droits et/ou obligations au titre de la Convention à la suite d'une cession autorisée de ses droits et/ou obligations au titre du Contrat de Crédit-Bail, aucune Partie ne pourra sans le consentement écrit exprès des autres Parties, (a) céder à un tiers tout ou partie de ses droits au titre de la Convention ou (b) transférer à un tiers tout ou partie de ses droits et obligations au titre de la Convention.

En cas de substitution du STIF ou de tout opérateur succédant au Crédit-Preneur dans les cas prévus à la Convention, le STIF s'engage à signer (ou à faire en sorte que l'opérateur, nouveau Crédit-Preneur, signe) tous les documents actant cette substitution (et en particulier, un avenant de cession du Contrat de Crédit-Bail, s'il y a lieu un avenant au Contrat d'Acquisition, un nouvel acte d'acceptation de la cession dailly long terme et, s'il y a lieu, un nouvel accord tripartite associant l'opérateur concerné).

Tous les frais dûment justifiés liés à la mise en œuvre de la substitution seront à la charge du nouveau Crédit-Preneur.

Respect des obligations

Dans le cas où la méconnaissance par le STIF de ses engagements essentiels au titre de la Convention (tels que la non substitution au Crédit-Preneur lorsqu'une telle substitution est prévue par la Convention ou la non signature par le STIF des documents actant sa substitution au Crédit-Preneur) conduirait, à l'initiative du Crédit-Bailleur, à une résiliation du Contrat de Crédit-Bail, le STIF sera alors redevable envers le Crédit-Bailleur du paiement de la Valeur de Résiliation Haute dans les conditions prévues au Contrat de Crédit-Bail (Annexe 4) en lieu et place du Crédit-Preneur qui sera, à compter de ce paiement, irrévocablement déchargé de son obligation de paiement de cette Valeur de Résiliation au titre du Contrat de Crédit-Bail.

Les conséquences, notamment financières, d'une méconnaissance par le Crédit-Preneur ou par le Crédit-Bailleur de leurs engagements essentiels au titre de la Convention sont régies par les stipulations du Contrat de Crédit-Bail et également pour ce qui concerne seulement le Crédit-Bailleur, par les stipulations de l'article 3.1 dernier alinéa de la présente Convention.

Modifications

Aucune modification des termes de la Convention ne pourra avoir d'effet si elle ne fait l'objet d'un accord écrit signé par les Parties qui prendra la forme d'un avenant et sous réserve de l'acceptation par la BEI pour les engagements pris vis-à-vis d'elle ainsi que pour toute modification de l'article 6 (Conséquences d'un changement de statut de la RATP) de la présente Convention.

Nullité – Inopposabilité

La nullité ou l'inopposabilité d'une clause de la Convention n'affectera pas la validité et l'efficacité de ses autres clauses. En cas de nullité ou d'inopposabilité d'une telle clause, les Parties se rapprocheront pour négocier de bonne foi un arrangement permettant d'atteindre autant que possible un résultat économiquement équivalent à celui de la clause nulle ou inopposable.

ARTICLE 10 DROIT APPLICABLE ET COMPETENCE JURIDICTIONNELLE

La Convention est, dans tous ses aspects et conséquences, régie par le droit administratif français.

Tout litige relatif à la Convention sera soumis au tribunal administratif de Paris.

ARTICLE 11 ELECTION DE DOMICILE

Pour l'exécution de la Convention, les Parties font élection de domicile en leur siège respectif.

ARTICLE 12 DOCUMENTS ANNEXES

Le Contrat de Crédit-Bail et le Contrat d'Acquisition, dont les Parties reconnaissent avoir pris connaissance, sont annexés à la Convention.

Fait, en trois (3) exemplaires originaux,

**Pour le Crédit-Bailleur
A Paris, le juillet 2011**

**Pour la RATP
A Paris, le juillet 2011**

**Pour le STIF
A Paris, le juillet 2011**

ANNEXES :

1. Pouvoir du représentant du STIF à l'effet de signer la Convention
2. Pouvoir du représentant de la RATP à l'effet de signer la Convention
3. Pouvoir du représentant de la Société [x] à l'effet de signer la Convention
4. Contrat de Crédit-Bail (Lot 1) et leurs annexes
5. Contrat d'Acquisition (Lot 1) et leurs annexes

PROJET DE CONVENTION BILATERALE

Entre le STIF et la RATP

**Relative au financement de l'acquisition des 60 Rames des
Tramways T5, T6, T7 et T8 (Lot 1)**

TABLE DES MATIERES

COMPARUTION DES PARTIES	3
1. DEFINITIONS – INTERPRETATION	6
1.1 DEFINITIONS.....	6
1.2. INTERPRETATION.....	9
2. OBJET ET DUREE DE LA CONVENTION.....	9
2.1. OBJET DE LA CONVENTION.....	9
2.2. DUREE DE LA CONVENTION	9
3. REFINANCEMENT DU CONTRAT PAR LA BEI.....	9
4. ASSIETTE DU CREDIT-BAIL ET ENGAGEMENT DE FINANCEMENT PAR LE STIF A LA RATP	10
5. CONTRIBUTION VERSEE PAR LE STIF A LA RATP DANS LE CADRE DE L’OPERATION DE FINANCEMENT DES TRAMWAYS PAR CREDIT-BAIL	10
6. ENGAGEMENTS DES PARTIES S’AGISSANT DE LA DETERMINATION DES CLAUSES FINANCIERES	12
7. MODALITES DE PAIEMENT DE LA CONTRIBUTION C4 PAR LE STIF A LA RATP	12
8. COMITES DE SUIVI.....	13
8.1. ROLE DU COMITE DE SUIVI	13
EN CAS DE DEFAUT D’EXECUTION DE LA PRESENTE CONVENTION PAR LA RATP, LE COMITE DE SUIVI MET EN DEMEURE LA RATP DE REMEDIER AU DEFAUT. EN CAS D’ABSENCE DE CORRECTION DU DEFAUT CONSTATE, LE STIF SE RESERVE LA POSSIBILITE DE SOUMETTRE LE LITIGE AU TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE PARIS CONFORMEMENT A LA CLAUSE 12.5.	13
8.2. INFORMATIONS/DOCUMENTS A FOURNIR AU COMITE DE SUIVI.....	13
8.3. APPROBATION PREALABLE DU STIF	14
9. SORT DES RAMES EXCLUES DU CONTRAT DE CREDIT BAIL.....	15
10. ENGAGEMENTS DES PARTIES AU TERME DU CONTRAT DE CREDIT-BAIL ...	15
10.1. DEPASSEMENT DE LA DATE BUTOIR DE LIVRAISON D’UNE OU PLUSIEURS RAMES.	15
10.2. RETARD DANS LA MISE EN SERVICE COMMERCIALE.....	15
10.3. EXERCICE DE L’OPTION D’ACHAT ANTICIPE A L’INITIATIVE DE LA RATP	15
10.4 EXERCICE DE L’OPTION D’ACHAT ANTICIPE A L’INITIATIVE DU STIF	16
10.5. CAS DE DEFAUT DE LA RATP.....	16
10.6. CIRCONSTANCE NOUVELLE CREDIT PRENEUR.....	16
<i>Résiliation pour circonstance nouvelle demandée par la RATP</i>	<i>16</i>
<i>Résiliation pour Circonstance Nouvelle à l’initiative du STIF.....</i>	<i>17</i>
10.7. CIRCONSTANCE NOUVELLE CREDIT-BAILLEUR	17
10.8. RESILIATION POUR UN MOTIF D’INTERET GENERAL	17
11. CLAUSE FISCALE	17
12. STIPULATIONS DIVERSES	17
12.1. DROIT GENERAL DE CONTROLE ET D’AUDIT DU STIF	17
12.2. CAS DE FORCE MAJEURE	18
12.3. NULLITE – INOPPOSABILITE.....	18
12.4. DROIT APPLICABLE ET COMPETENCE JURIDICTIONNELLE.....	18
12.5. ELECTION DE DOMICILE.....	18
12.6. DOCUMENTS ANNEXES	19

COMPARUTION DES PARTIES

ENTRE LES SOUSSIGNEES

Le **SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE (STIF)**, dont le siège est situé à Paris IXème, 41 rue de Châteaudun,

Représenté pour les besoins des présentes par Sophie Mougard, dûment habilitée à cet effet par délibération exécutoire du Conseil d'administration en date du 6 juillet 2011 (Annexe 1),

ci-après « **STIF** »,

ET

La **REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS**, établissement public local à caractère industriel et commercial dont le siège se trouve à PARIS XIIème, 54, Quai de la Rapée, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de PARIS sous le numéro B 775 663 438,

Représentée par Monsieur Alain Le Duc, Directeur Financier, dûment habilité à signer le présent contrat en vertu d'une décision exécutoire du Conseil d'Administration en date du 1^{er} juillet 2011 (Annexe 2),

ci- après la « **RATP** ».

PREAMBULE

En application de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France (i) le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (ci-après le « **STIF**») est responsable de l'organisation du service public de transport régional de voyageurs en Ile-de-France (article L. 1241-1 du Code des transports) et (ii) l'exploitation dudit service public est confiée à la Régie Autonome des Transports Parisiens (ci-après la "**RATP**") jusqu'au 31 décembre 2029 s'agissant des services réguliers de transport par tramway conformément aux dispositions de la loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ci-après « **Loi ORTF** ») codifiée à la partie législative du Code des transports. En outre, en application des dispositions du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, une convention pluriannuelle précise la consistance et la qualité des services exploités par la RATP, les conditions de cette exploitation, ainsi que les modalités de détermination de son financement (ci-après le « **Contrat d'Exploitation** ») A ce titre, un contrat 2008-2011 a été conclu entre le STIF et la RATP le 21 février 2008

Au plus tard le 31 décembre 2029 le STIF devra organiser, aux termes de la Loi ORTF, la mise en concurrence des services réguliers de transport par tramway.

- (B) C'est dans ce contexte qu'en sa qualité d'exploitant, la RATP a commandé 107 rames de tramways (les « **Rames** ») dans le cadre de plusieurs marchés de fournitures (ci-après désignés la « **Commande** ») passés avec Alstom et Lohr (ci-après les « **Constructeurs** »). Les 60 Rames du lot 1 doivent être affectées aux lignes T5, T6, T7 et T8 et les 47 Rames du lot 2 doivent être affectées aux lignes T3 et T6 (chacune la « **Ligne** », ensemble les « **Lignes** »).

Suivant les termes de la Commande, le transfert de propriété des Rames par les Constructeurs interviendra à la date de leur livraison. Aux termes de la Loi ORTF, les Rames appartiennent au STIF dès leur acquisition par la RATP qui en conserve néanmoins le contrôle et la possession au sens de l'article L. 2142-8 du Code des transports.

- (C) Par un courrier du 1^{er} juillet 2010, le STIF a donné son accord pour étudier avec la RATP le principe et les modalités d'un financement par Crédit-Bail des Rames. Aux fins de sélectionner son Crédit-Bailleur (ci-après le « **Crédit-Bailleur** »), la RATP a engagé, en qualité d'entité adjudicatrice au sens de l'article 4 de l'Ordonnance n°2005-649 du 6 juin 2005 une procédure négociée après publicité et mise en concurrence préalables, dans les conditions fixées par le décret n°2005-1308 du 20 octobre 2005.
- (D) Deux contrats de Crédit-Bail n°[●] et n°[●] ont été ainsi conclus entre la RATP et le Crédit-Bailleur, portant sur les Rames (ci après chacun le « **Contrat de Crédit-Bail** », ensemble les « **Contrats de Crédit-Bail** ») dont une copie figure en Annexe 3 de la présente convention bilatérale (ci-après la « **Convention** »), ainsi que les contrats d'acquisition (ci-après chacun le « **Contrat d'Acquisition** », ensemble les « **Contrats d'Acquisition** ») par lesquels le STIF, par l'intermédiaire de la RATP dûment autorisée transfère la propriété des Rames au Crédit-Bailleur pour un prix d'acquisition de 179 millions Euros H.T (Lot 1) et de 199 millions Euros H.T (Lot 2), dont une copie figure en Annexe 4 de la Convention.

Il est prévu à l'article 17.1 du Contrat de Crédit-Bail, que les droits et obligations au titre du Contrat de Crédit-Bail pourront être transféré au plus tard le 31 décembre 2029 au STIF, ce dont convient dès à présent le Crédit-Bailleur.

Aux termes du Contrat de Crédit-Bail, le préfinancement des Rames auprès des Constructeurs est assuré par la RATP.

(E) Propriétaire des Rames par l'effet du Contrat d'Acquisition, le Crédit-Bailleur louera avec option d'achat à la RATP ou à tout autre Crédit-Preneur y substitué lesdites Rames dans les conditions définies au Contrat de Crédit-Bail. En sa qualité de Crédit-Preneur, la RATP disposera des droits exclusifs d'usage des Rames qu'elle exploitera jusqu'au terme prévu par les dispositions précitées de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959, du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 et de la loi ORTF.

CELA EXPOSE, IL A ETE CONVENU ENTRE LES PARTIES CE QUI SUIT :

1. DEFINITIONS – INTERPRETATION

1.1 DEFINITIONS

Dans la présente Convention, sauf stipulation contraire expresse ou si le contexte l'exige autrement, les termes et expressions employés avec des initiales majuscules ont la signification qui leur est attribuée ci-dessous :

Accord(s)/Convention(s) tripartite(s)	Tel que défini en annexe 15 du Contrat de Crédit Bail
Biens de Retour	Ensemble des biens visés à l'article L. 2142-8 du Code des transports qui ont été réalisés ou acquis par la RATP ou lui ont été remis et qui sont nécessaires pour assurer l'exploitation par la RATP des services réguliers de transport par tramway.
Calendrier Prévisionnel de Livraison	Tel que défini en annexe 2 du Contrat de Crédit Bail
Contrat(s) d'Acquisition	Désigne le(s) contrat(s) signé(s) par la RATP agissant pour le STIF (Vendeur), le Crédit-Bailleur (Acquéreur) et la RATP agissant en son nom et pour son propre compte, dans le cadre duquel le Crédit Bailleur acquiert les Rames au fur et à mesure de leur livraison.
Contrats de projet	Désigne, ensemble, le ou les Accord(s) Tripartite(s), le Contrat de Crédit Bail et le ou les Contrat(s) d'Acquisition.
Convention Bilatérale	Désigne la présente Convention
Contrat d'Exploitation	Désigne la convention pluriannuelle conclue entre le STIF et la RATP en application de l'article 5 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959.
Date de Mise en Loyer	Se reporter à la définition figurant dans le Contrat de Crédit-Bail
Assiette prévisionnelle du lot 1	L'Assiette prévisionnelle est l'assiette financé par le Crédit-Bail à la date de signature
Assiette actualisée du lot 1	L'Assiette actualisée est l'assiette définitive financée par le Crédit-Bail
Assiette Annexe actualisée du lot 1	L'Assiette Annexe correspond à l'ensemble des dépenses relatives aux tramways du lot 1 et non directement incluses dans l'assiette de Crédit-Bail et financées par le Contrat d'Exploitation (pièces détachées et outillage). Le montant de l'Assiette Annexe est susceptible d'évoluer dans le temps, notamment en cas de dépenses d'investissements réalisées sur les Rames postérieurement à la mise en place du Contrat de Crédit-

	Bail.
Assiette Prévisionnelle Annexe du lot 1	L'Assiette Prévisionnelle Annexe correspond à l'ensemble des dépenses prévisionnelles relatives aux tramways du lot 1 non directement incluses dans l'assiette de Crédit-Bail et financées par le Contrat d'Exploitation (pièces détachées et outillage).
Avance	Montant versé par la Banque au Crédit-Bailleur à la Date de Mise en Loyer
Crédit-Bail ou Contrat(s) de Crédit-Bail	Désigne le(s) contrat(s) signé(s) ce jour entre la RATP et le Crédit-Bailleur, relatif aux Rames, comprenant une location des Rames assortie d'une option d'achat desdites Rames dans les termes et conditions définis au(x)dit(s) contrat(s).
Crédit-Bailleur	Tel que défini dans le Contrat de Crédit-Bail
Crédit-Preneur	Désigne la RATP ou tout successeur y substitué.
Commission de Confirmation	Telle que définie dans le Contrat de Crédit-Bail
Commission de Renonciation	Telle que définie dans le Contrat de Crédit-Bail
Constructeurs	Alstom et Lohr
Dates Butoir de Livraison	Celles définies contractuellement dans le Contrat de Crédit-Bail ou celles négociées par avenant dans le cadre d'un Report de la Date Butoir de Livraison
Immobilisations	Actifs facturés au STIF dans le cadre de la Convention d'Exploitation et faisant l'objet du versement d'une Contribution C2.
Jour(s) Ouvré(s)	Désigne(nt) les jours de la semaine, à l'exception du samedi et du dimanche, pendant lesquels les établissements de crédit sont ouverts à Paris afin de réaliser des opérations de banque et des transactions sur le marché interbancaire, étant précisé que, si une échéance ou une date de paiement coïncide avec un jour qui n'est pas un Jour Ouvré, ladite échéance ou date de paiement est prorogée au premier Jour Ouvré suivant.
Valeur de Résiliation (Basse, Moyenne, Haute, Spéciale)	Se reporter aux définitions figurant dans le Contrat de Crédit-Bail
Loyer(s)	Se reporter à la définition figurant dans le Contrat de Crédit-Bail
Mandat de Vente	Désigne le mandat de vente entre le STIF et la RATP en date du xxx qui figure en annexe 8 du Contrat d'Acquisition
Marge de Surdimensionnement	Telle que définie dans le Contrat de Crédit-Bail
Marge d'Intermédiation BEI	Telle que définie dans le Contrat de Crédit-Bail

Marge du Prêt Long Terme sur Ressources Bancaires	Telle que définie dans le Contrat de Crédit-Bail
Option d'Achat Anticipée	Désigne l'option d'achat anticipée des Rames consentie par le Crédit-Bailleur au Crédit-Preneur dans les conditions définies au Contrat de Crédit Bail.
Partie(s)	Désigne au pluriel collectivement et au singulier individuellement chacune des parties à la Convention.
Période de Préfinancement	Signifie la période courant entre la Date d'Entrée en Vigueur du Contrat de Crédit bail et la Date de Livraison de la dernière Rame
Prix d'Intégration des Rames	Il constitue le prix auquel la RATP intègre, dans ses Immobilisations, les Rames en cas de terminaison anticipée du Contrat de Crédit Bail. Ce prix est variable selon chaque cas de résiliation partielle ou totale du Contrat de Crédit Bail et intègre les éventuelles indemnités à recevoir ou à payer au Crédit-Bailleur.
Pré-Loyers	Se reporter à la définition figurant dans le Contrat de Crédit-Bail
Prix d'Option d'Achat	Se reporter à la définition figurant dans le Contrat de Crédit-Bail

1.2. INTERPRETATION

Chacune des Annexes fait partie intégrante de la Convention et a la même valeur que si elle était intégrée directement dans le corps de ladite Convention.

Les titres et sous-titres utilisés dans la Convention n'y figurent que pour des besoins de présentation et ne peuvent, de quelque manière que ce soit, servir à son interprétation.

2. OBJET ET DUREE DE LA CONVENTION

2.1. OBJET DE LA CONVENTION

La Convention a notamment pour objet de définir les droits et obligations du STIF et de la RATP dans le cadre de l'exécution des Contrats de Projet en liaison avec le Contrat d'Exploitation. Les Parties reconnaissent avoir parfaite connaissance des stipulations des Contrats de Projet et, pour l'application des présentes, en acceptent expressément les termes et conditions. De même, chaque Partie déclare que ses engagements aux termes de ceux des Contrats de projet dont elle est signataire ont été valablement souscrits et l'obligent juridiquement conformément à leurs termes.

La Convention est un contrat autonome et divisible des Contrats de Projet.

Les stipulations qui seraient arrêtées dans le cadre d'une convention spécifique « gouvernance du matériel roulant entre le STIF et la RATP », en application de l'article 14 du décret 2011-320 du 23/03/2011, s'appliqueraient à cette convention bilatérale.

2.2. DUREE DE LA CONVENTION

La Convention entre en vigueur à compter de sa notification et de sa signature par les Parties.

La Convention expire le 31 décembre 2029 ou, dans le cas où le STIF se substituerait à la RATP directement comme Crédit-Preneur du Contrat de Crédit-Bail, à la date de la dite substitution. Les engagements pris par la RATP et le STIF au sujet de la Pénalité sur Refinancement BEI (article 5) n'expireront qu'à la fin normale ou anticipée du Contrat de Crédit-Bail.

3. REFINANCEMENT DU CONTRAT PAR LA BEI

La qualité financière du contrat de crédit bail est notamment soumise à l'intégration, dans le dispositif, d'un refinancement par la Banque Européenne d'Investissement (BEI) qui s'opèrerait :

- a) aux conditions de Marges d'Intermédiation BEI telles que définies dans le contrat, c'est-à-dire 0,35% dans le cas d'une mise en place d'un schéma de sûretés sur les créances du Crédit-Preneur (pas de Marge de Surdimensionnement). En cas de mise en place d'un schéma de sûretés avec Marge de Surdimensionnement, la RATP prendra à sa charge 50% du surcoût.
- b) sans versement d'une quelconque Commission de Renonciation qui aurait pour effet d'annuler partiellement le gain procuré par le Refinancement BEI ;
- c) pour l'intégralité du coût des tramways de la ligne T5, T6, T7 et T8 (dans l'hypothèse où la BEI ne financerait pas l'intégralité du coût des tramways de la ligne T5, T6, T7 et T8, la clause résolutoire du Contrat de Crédit-Bail s'appliquerait).

L'acceptation du contrat par le STIF a été conditionnée par ces trois dispositions. En conséquence, le STIF ne prendra en charge aucun surcoût qui serait dû au non respect de l'une de ces trois dispositions. Tout surcoût entre les conditions que le STIF aurait

obtenues si le refinancement BEI s'était fait dans les conditions décrites supra et les conditions effectivement obtenues est à la charge de la RATP.

Ces surcoûts concernent en particulier le versement des Commissions de Renonciation et les 50% de la Marge de Surdimensionnement à la charge de la RATP

Enfin, la RATP s'engage à prendre à sa charge tout règlement éventuel de frais juridiques et autres commissions qui auraient pour origine la mise en œuvre de ce refinancement, sans refacturation d'aucune nature au STIF.

4. ASSIETTE DU CREDIT-BAIL ET ENGAGEMENT DE FINANCEMENT PAR LE STIF A LA RATP

La RATP présentera au STIF 30 jours avant la signature du contrat de Crédit-Bail la décomposition exacte (Annexe 5):

- a) de l'Assiette Prévisionnelle du crédit bail, d'un montant de 164 M€ courants HT, telle qu'égale :
 - à la somme du produit prix unitaire x nombre de rames qui compose le lot 1 tels qu'arrêté dans le contrat de Crédit-Bail ;
 - à laquelle se rajoute le montant des commissions de montage de crédit bail mises à la charge du crédit preneur et prises en compte dans le calcul de l'assiette du Contrat de Crédit-Bail ;
 - et minoré de l'Avance de la Banque.
- b) De l'Assiette Prévisionnelle Annexe relative aux rames du lot 1, financées dans le cadre du Contrat d'Exploitation. Ce montant est fixé à 23,3 M€ courants HT.

La RATP fournira au STIF l'ensemble des éléments permettant d'apprécier la pertinence de ces assiettes prévisionnelles et notamment les marchés constructeurs.

En cas d'écart entre la somme (i) du produit prix unitaire x nombre de rames qui compose le lot 1 tels qu'arrêtés dans le contrat de Crédit-Bail et (ii) le montant effectivement versé (y compris la retenue de garantie hors les écarts liés aux retard de livraison) aux constructeurs pour les éléments de tramways financés par Crédit-Bail, un avenant à la Convention d'Exploitation sera signé. Cet avenant prévoira de compenser cet écart de la manière suivante :

- Si l'écart (i) – (ii) est positif, alors la RATP versera au STIF une contribution « C4' » d'un montant équivalent à cet écart,
- Si l'écart (i) – (ii) est négatif, alors le STIF versera à la RATP une contribution « C4' » d'un montant équivalent à cet écart.

Le STIF pourra verser (ou recevoir) la contribution C4' en une seule fois ou bien annuellement par amortissements linéaires jusqu'en 2029.

5. CONTRIBUTION VERSEE PAR LE STIF A LA RATP DANS LE CADRE DE L'OPERATION DE FINANCEMENT DES TRAMWAYS PAR CREDIT-BAIL

✓ La contribution de Crédit-Bail (la contribution « C4 »), qui prendra la forme d'une subvention d'équipement, est versée par le STIF dans le cadre de l'exécution de la présente Convention.

Elle est allouée, au moment de son versement, pour le financement de l'Assiette Actualisée du lot 1. La RATP s'engage à ce titre à fournir au STIF toutes les informations

justifiant de l'utilisation de la contribution et de sa rétrocession intégrale au Crédit-Bailleur.

Le montant de la contribution C4 est exprimé en Euros et net de TVA.

Elle se décompose ainsi : montant des Pré-loyers et Loyers payés, à chaque échéance, par la RATP au Crédit Bailleur. Ces Pré-loyers et Loyers sont fixés contractuellement dans le cadre du contrat de crédit bail. Le STIF s'engage à payer le montant exact de ces Pré-Loyers et Loyers à la RATP.

✓ Le Refinancement par la BEI dans les conditions décrites au 3.a), 3.b) et 3.c) de la présente convention est de la responsabilité exclusive de la RATP. Tout impact financier lié à un refinancement par la BEI qui dérogerait aux conditions décrites supra est à la charge de la RATP. Cet impact, appelé Pénalité sur Refinancement BEI, sera calculé à la Date de Mise en Loyer ; le cas échéant, elle comprend également la prise en charge par la RATP de 50% de la commission de surdimensionnement. Le STIF sera remboursé à l'euro l'euro, semestriellement, sur la base d'un calendrier identique à celui du paiement des loyers. En cas de changement de crédit preneur, la RATP s'engage à verser au STIF le montant actualisé de la Pénalité sur Refinancement BEI sur la période restant à courir, (l'actualisation se fera au taux mid swap sur la durée du prêt résiduel) sauf si le montant est supérieur à 1.000.000€.

En cas de montant supérieur à 1.000.000€, les parties se concerteront alors pour décider de l'opportunité de régler cette indemnité à l'euro l'euro, semestriellement, jusqu'à la fin normale ou anticipée du Contrat de Crédit-Bail, sur la base d'un calendrier identique à celui du paiement des loyers. En cas de terminaison anticipée du Contrat de Crédit-Bail, le STIF s'engage à rembourser à la RATP le montant actualisé de la Pénalité sur Refinancement BEI sur la période restant à courir jusqu'au terme normal du Contrat de Crédit-Bail (l'actualisation se fera au taux mid swap de la durée du prêt résiduel).

✓ L'acquisition du matériel roulant et le respect des délais de livraison dans les conditions définies au Calendrier de Livraison sont de la responsabilité exclusive de la RATP, à l'exclusion des retards induits (i) par une demande de modification du matériel formulée par le STIF sur le matériel roulant (ii) par des modifications du matériel demandées pour des raisons réglementaires (ces modifications devront être validées par le STIF). Tout impact financier lié à ces retards de livraison du matériel roulant, avant la date butoir de livraison, est à la charge de la RATP. L'impact global, appelé Pénalité pour Non Respect du Calendrier de Livraison, ne sera pas inclus dans l'assiette du Crédit-Bail et sera pris en charge par la RATP (versement d'une indemnité au STIF en cas d'intégration de l'impact financier dans le Prix d'Intégration des Rames).

Toutefois, en cas de retard de Livraison du matériel roulant dû à un retard de livraison de l'infrastructure, le STIF et la RATP conviennent de se concerter pour déterminer comment traiter l'impact financier. En tout état de cause, ce dernier impact ne sera pas inclus dans l'Assiette de Crédit-Bail.

✓ Le Calendrier de Livraison est celui défini contractuellement dans le Contrat de Crédit-Bail.

La RATP fournit au STIF un échéancier qui décompose la subvention C4 selon les modalités ci-dessus. Cette subvention est indépendante de la contribution C2 du Contrat d'Exploitation.

L'Assiette Annexe est financée dans le cadre de la Convention d'Exploitation.

La RATP porte le préfinancement du matériel au cours de toute la Période de Préfinancement. Pendant cette période, le STIF finance à la RATP le coût du préfinancement dans le cadre du Contrat d'Exploitation.

6. ENGAGEMENTS DES PARTIES S'AGISSANT DE LA DETERMINATION DES CLAUSES FINANCIERES

Le STIF détermine les taux « hors marge » retenus par la RATP pour le passage des loyers de taux variable à taux fixe. Le principe retenu a priori est celui d'une fixation des taux sur 30 ou 33 ans au plus tard à la mise en loyers et a priori sans modification ultérieure. Le passage des loyers de taux variable à taux fixe se fera après la purge des recours de tiers.

La RATP réalisera les opérations de fixation des taux dans le respect d'une fourchette de taux et d'une durée de couverture définies par le STIF au cours de chaque comité de suivi.

Dans le cas dans lequel la fourchette de taux définie par le STIF est inadaptée au regard des conditions du marché, la RATP produira au STIF les informations nécessaires à une modification de la fourchette des taux qui permette à la RATP de fixer les taux au plus vite. Cette modification pourra être réalisée lors du comité de suivi ou lors d'une réunion ad hoc si la RATP l'estime nécessaire ou par échange d'email.

Dans le cas où le STIF souhaiterait par la suite passer de loyers à taux fixe à des loyers à taux variable :

1. le STIF s'engage à indemniser la RATP dans le cas où la RATP aurait à payer une soulte au Crédit-Bailleur au titre des Coûts de Redéploiement des Fonds sur Instrument de Couverture de Taux,
2. la RATP s'engage à reverser au STIF la soulte que le Crédit-Bailleur aurait à payer au Crédit-Preneur au titre des Gains de Redéploiement des Fonds sur Instrument de Couverture de Taux,

de telle sorte que cette opération n'ait pas d'incidence sur les comptes de la RATP.

Dans le cas où une couverture de taux devait être résiliée du fait du dépassement de dates butoirs de livraison, la soulte positive ou négative serait à la charge du STIF.

7. MODALITES DE PAIEMENT DE LA CONTRIBUTION C4 PAR LE STIF A LA RATP

Le versement de la contribution C4 se fera sur une base semestrielle aux mêmes dates que les paiements des Pré-Loyers et Loyers versés par la RATP au Crédit-Bailleur dans le cadre du Contrat de Crédit-Bail. La RATP remettra au STIF un calendrier prévisionnel de paiement.

Une copie de la demande de paiement du Crédit-Bailleur sera transmise au STIF dans les meilleurs délais. La RATP doit être à même d'expliquer au STIF, le cas échéant, toute variation des loyers par rapport aux loyers prévisionnels.

L'appel de fonds est réalisé par la RATP au plus tard 30 jours avant la date effective de paiement au Crédit-Bailleur. Le STIF dispose de 30 jours pour payer.

Les paiements s'effectueront sur le compte ouvert de la RATP suivant :

CA CIB

Code Banque : 31489

Code Guichet : 00010

Numéro de Compte : 00012675184

Clé RIB : 47

IBAN : FR7631489000100001267518447

BIC : BSUIFRPP

8. COMITES DE SUIVI

Tous les 3 mois durant la Période de Préfinancement, les parties conviennent de la mise en place d'un comité de suivi du crédit bail (le "Comité de Suivi"). Ce Comité de Suivi se tiendra en même temps que le Comité technique relatif aux tramways.

Le Comité de Suivi est composé de représentants du STIF désignés par sa directrice générale et de représentants de la RATP. Il est co-présidé par la directrice générale du STIF ou son représentant désigné, et par Alain Le Duc ou son représentant désigné.

A la fin de la Période de Préfinancement, le Comité technique relatif aux tramways de la RATP ou toute autre instance s'y substituant permet de suivre le projet.

8.1.ROLE DU COMITE DE SUIVI

Le Comité de Suivi est chargé de suivre la livraison du matériel roulant et les enjeux financiers liés au Crédit-Bail. Il examinera en particulier :

- L'assiette, ses composantes et leur évolution,
- les montants versés au constructeur pour les tramways en précisant la quote part correspondant à l'assiette de Crédit-Bail, ainsi que les montants versés par le Crédit-Bailleur à la RATP,
- les conditions de livraison des matériels roulants dont le Calendrier Prévisionnel est défini en annexe 2 du Contrat de Crédit-Bail
- l'échéancier des versements du STIF et les modalités de paiement prévus à l'article 5,
- toute décision modifiant les scénarios initiaux de déploiement et, d'une manière générale, toute décision modifiant les matériels roulants,
- toute décision qui aurait un impact significatif sur les éléments mentionnés au paragraphe précédent, ainsi que sur le confort, la régularité et la qualité du service aux usagers ainsi que tout autre point relatif aux matériels roulants mis à l'ordre du jour par l'une ou l'autre des Parties.
- les conditions de mise en place de swaps de taux pour le passage des loyers de taux variable à taux fixe

Le Comité de Suivi recommande les actions à prendre en fonction de la situation constatée.

En cas de défaut d'exécution de la présente convention par la RATP, le Comité de Suivi met en demeure la RATP de remédier au défaut. En cas d'absence de correction du défaut constaté, le STIF se réserve la possibilité de soumettre le litige au Tribunal Administratif de Paris conformément à la clause 12.5.

8.2.INFORMATIONS/DOCUMENTS A FOURNIR AU COMITE DE SUIVI

Tous informations et documents utiles devront être transmis par la RATP au plus tard 15 jours avant la date de la tenue du Comité de Suivi, notamment ceux concernant :

- la version la plus récente du calendrier des livraisons,
- une information sur le calcul des pré-loyers,
- un tableau récapitulatif trimestriel du suivi du Préfinancement par ligne de tramway détaillant : les versements effectués par la RATP au Constructeur au titre des rames et des équipements embarqués et les encaissements de la RATP en provenance du Crédit-Bailleur,
- l'échéancier des versements du STIF,
- l'état des Investissements réalisés,

- et, d'une manière générale, toute modification technique, financière ou autre apportée aux Investissements.
- les conditions de mise en place de swaps de taux pour le passage des loyers de taux variable à taux fixe

A la mise en loyer d'une ligne, la RATP fournira les informations suivantes relatives au coût des rames par ligne:

- les versements effectués par la RATP au Constructeur au titre des rames et des équipements embarqués et les encaissements de la RATP en provenance du Crédit-Bailleur,
- les versements effectués par la RATP au Constructeur au titre des pièces de rechange et de l'outillage et un inventaire de ces pièces de rechange et de cet outillage.

en précisant les dates et références des factures comptabilisées. Une copie des factures elles-mêmes seront transmises au STIF à sa demande.

Pour permettre le suivi financier, la RATP s'engage à faire ressortir directement dans sa comptabilité propre, les écritures relatives au crédit bail.

La RATP s'engage à communiquer ou présenter au STIF, sous 20 jours ouvrés à compter de la date de la demande écrite, les éléments directement extraits de sa comptabilité (générale) sans retraitement particulier.

Le STIF se réserve le droit de solliciter de la RATP, à tout moment et jusqu'à l'expiration du délai fixé ci-après tous documents, informations et pièces comptables justificatives relatifs à la comptabilité propre à l'investissement.

Les parties conservent l'ensemble des pièces comptables justificatives relatives à l'investissement objets de la présente convention, pendant 10 ans à compter de l'émission des dites pièces.

La RATP s'engage à communiquer ou présenter au STIF, sous un mois calendaire à compter de la date de la demande, les éléments relatifs au crédit bail faisant l'objet d'un traitement particulier.

Par la suite chaque Partie pourra demander à ce qu'une réunion soit organisée pour traiter des points relatifs aux Rames faisant l'objet du Crédit-Bail.

8.3. APPROBATION PREALABLE DU STIF

Les Parties conviennent, dans le cadre de ce Comité de Suivi, de soumettre à l'approbation préalable du STIF:

- toute décision modifiant les scénarii initiaux de livraison et de mise en service des matériels roulants,
- Pour toute demande de modification du matériel, le STIF interroge la RATP sur les conséquences de sa demande portant sur le respect des délais de livraison prévus. La RATP établira un Calendrier de Livraison modifié validé avec le Constructeur. La RATP mettra particulièrement en alerte le STIF sur les risques, s'ils existent, de dépassement de la date Butoir de Livraison.
- et toute décision qui aurait un impact significatif sur les éléments suivis par le comité de suivi.

En cas de modification proposée par le STIF, la RATP établira une étude d'impact dans les meilleurs délais.

Tout avenant au marché sera préalablement validé par le STIF.

Au vu des éléments qui lui auront été exposés et transmis par la RATP et des débats du Comité de Suivi, le Comité de Suivi prendra position sur la décision envisagée et ses conséquences.

9. SORT DES RAMES EXCLUES DU CONTRAT DE CREDIT BAIL

Les Rames exclues du Contrat de Crédit Bail, que ce soit pour dépassement de la Date Butoir de Livraison, pour exercice d'Option d'Achat Anticipé ou pour Résiliation du Contrat de Crédit Bail constituent des Immobilisations telle que définies au 1 Définitions.

Ces Immobilisations sont affectées à la comptabilité de la RATP à leur Prix d'Intégration.

Les Parties se concerteront pour définir les nouvelles modalités de financement des Rames acquises.

10. ENGAGEMENTS DES PARTIES AU TERME DU CONTRAT DE CREDIT-BAIL

Dans tous les cas d'achat des Rames avant le terme normal du Contrat de Crédit-Bail, le STIF s'engage à payer à la RATP le Prix d'Intégration des Rames. Les Parties se concerteront pour définir les conditions de remboursement des Rames acquises, sachant qu'à la fin des droits d'exploitation des lignes de tramways par la RATP, le STIF devra avoir remboursé à la RATP l'intégralité du Prix d'Intégration des Rames. Les Parties s'engagent à signer un avenant au Contrat d'Exploitation.

10.1. DEPASSEMENT DE LA DATE BUTOIR DE LIVRAISON D'UNE OU PLUSIEURS RAMES.

En cas de dépassement de la Date Butoir de Livraison de Rames, la RATP prend à sa charge la totalité des coûts induits dans les conditions définies à l'Article 13.3 du Contrat de Crédit Bail.

L'indemnité versée au Crédit-Bailleur au titre du cas de dépassement de la Date Butoir de Livraison n'est pas prise en compte dans le Prix d'Intégration des Rames.

10.2. RETARD DANS LA MISE EN SERVICE COMMERCIALE

Dans l'hypothèse où le contrat de crédit bail serait résilié pour tout ou partie pour un éventuel retard dans la mise en service commercial des Rames du lot 1, le Prix d'Intégration de ces Rames dans les Immobilisations est égal la Valeur de Résiliation Basse.

10.3. EXERCICE DE L'OPTION D'ACHAT ANTICIPE A L'INITIATIVE DE LA RATP

La RATP devra obtenir un accord préalable du STIF avant tout exercice de l'option d'achat anticipé, portant sur tout ou partie des matériels.

L'exercice de l'Option d'Achat Anticipé suppose le versement, au Crédit-Bailleur, du Prix d'Option d'Achat. Ce Prix d'Option d'Achat est intégralement payé par la RATP au Crédit-Bailleur. Le Prix d'Intégration de ces Rames dans les Immobilisations est égal au Prix d'Option d'Achat (Valeur de Résiliation Haute).

10.4 EXERCICE DE L'OPTION D'ACHAT ANTICIPE A L'INITIATIVE DU STIF

Le STIF pourra demander à la RATP d'exercer l'Option d'Achat Anticipé avant le transfert du Contrat de Crédit-Bail tel que prévu dans l'Accord Tripartite. La RATP acceptera d'exercer l'Option d'Achat Anticipé sous réserve que les Parties se soient mises d'accord préalablement sur les nouvelles modalités de financement des Rames acquises par le biais de cette Option d'Achat Anticipée.

L'exercice de l'Option d'Achat Anticipé suppose le versement, au Crédit-Bailleur, du Prix d'Option d'Achat. Ce Prix d'Option d'Achat est intégralement payé par la RATP au Crédit-Bailleur.

Le Prix d'Intégration de ces Rames dans les Immobilisations est égal au Prix d'Option d'Achat (Valeur de Résiliation Haute).

10.5. CAS DE DEFAUT DE LA RATP

La survenance d'un cas de défaut non remédié par la RATP, portant sur tout ou partie des matériels, provoque un dénouement anticipé du Contrat de Crédit-Bail et suppose le versement, au Crédit-Bailleur, d'une Valeur de Résiliation. Conformément à l'article 5 de l'Accord Tripartite, le STIF peut se substituer à la RATP directement comme Crédit-Preneur du Contrat de Crédit-Bail aux conditions de ce contrat afin d'éviter le dénouement anticipé du Contrat de Crédit-Bail.

Dans l'hypothèse où le STIF déciderait de ne pas se substituer à la RATP, cette Valeur de Résiliation est intégralement payée par la RATP au Crédit-Bailleur. Le Prix d'Intégration de ces Rames dans les Immobilisations est égal à la Valeur de Résiliation prévue au Contrat.

La RATP compense au STIF la différence entre la valeur de résiliation haute et la valeur de résiliation basse. Cette somme sera versée par la RATP au STIF dans un délai maximum de 6 mois après le dénouement anticipé du Crédit-Bail.

Dans le cas où le défaut de la RATP serait la conséquence d'un non paiement supérieur à 90 jours par le STIF de l'appel de fonds de la contribution C4, le Prix d'Intégration de ces Rames dans les Immobilisations serait égal à la Valeur de Résiliation prévue au Contrat. La RATP ne verse aucune compensation au STIF.

10.6. CIRCONSTANCE NOUVELLE CREDIT PRENEUR

Résiliation pour circonstance nouvelle demandée par la RATP

Dans le cas où la RATP estime qu'elle est impactée par la survenue d'une Circonstance Nouvelle, telle que définie dans le Contrat de Crédit Bail, la RATP informe le STIF au début de la période de concertation prévue dans le Contrat de Crédit-Bail. Une réunion extraordinaire du comité de suivi permet de valider l'invocation de la circonstance nouvelle par la RATP et la stratégie poursuivie par le STIF et la RATP.

La RATP informe le STIF de la cause de la Circonstance Nouvelle, du calendrier de résiliation ainsi que des conséquences financières prévisionnelles de cette résiliation.

En cas d'échec de la procédure de concertation (décrite à l'Article 15.2 du Contrat de Crédit-Bail), et avant d'effectuer la résiliation, la RATP propose au STIF de reprendre les engagements au titre du Contrat de Crédit-Bail. Dans le cas où le STIF ne reprendrait pas les engagements au titre du Contrat de Crédit-Bail, le Prix d'Intégration de ces Rames dans les Immobilisations est égal à la Valeur de Résiliation prévue au Contrat de Crédit-Bail

Résiliation pour Circonstance Nouvelle à l'initiative du STIF

Dans le cas où le STIF estime qu'il est impacté par la survenue d'une Circonstance Nouvelle, telle que définie dans le Contrat de Crédit Bail, le STIF se rapproche de la RATP pour envisager la possibilité de demander une résiliation pour Circonstance Nouvelle Crédit-Preneur. En cas d'échec de la procédure de concertation (décrite à l'Article 15.2 du Contrat de Crédit-Bail), et avant d'effectuer la résiliation, la RATP propose au STIF de reprendre les engagements au titre du Contrat de Crédit-Bail.

Dans le cas où le STIF ne reprendrait pas les engagements au titre du Contrat de Crédit-Bail et que la résiliation pour Circonstance Nouvelle est mise en œuvre, le Prix d'Intégration des Rames dans les Immobilisations est égal à la Valeur de Résiliation Applicable telle qu'elle résulte de l'application du Contrat de Crédit-Bail.

10.7. CIRCONSTANCE NOUVELLE CREDIT-BAILLEUR

Dans le cas de la survenance d'une Circonstance Nouvelle Crédit-Bailleur, la RATP informe le STIF de la cause de la Circonstance Nouvelle, du calendrier de résiliation ainsi que des conséquences financières de cette résiliation. La RATP associe le STIF à la procédure de concertation (décrite à l'Article 15.2 du Contrat de Crédit-Bail).

Si la résiliation pour Circonstance Nouvelle Crédit-Bailleur est mise en œuvre, le Prix d'Intégration de ces Rames dans les Immobilisations est égal à la Valeur de Résiliation Spéciale ou Basse telle que définie dans le Contrat de Crédit Bail.

10.8. RESILIATION POUR UN MOTIF D'INTERET GENERAL

En cas de la survenance d'un Motif d'Intérêt Général justifiant une terminaison anticipée, la RATP informe le STIF de ce Motif d'Intérêt Général, du calendrier de résiliation ainsi que des conséquences financières de cette résiliation. La RATP propose au STIF de reprendre les engagements au titre du contrat de Crédit-Bail.

Une réunion extraordinaire du comité de suivi permet de valider l'invocation d'un motif d'intérêt général par la RATP et la stratégie poursuivie par le STIF et la RATP.

Dans le cas où le STIF ne reprendrait pas les engagements au titre du Contrat de Crédit-Bail, le Prix d'Intégration de ces Rames dans les Immobilisations est égal à la Valeur de Résiliation prévue au Contrat de Crédit-Bail.

11.CLAUSE FISCALE

Les sommes versées par le STIF à la présente convention sont des subventions d'équipement non soumises à TVA.

En cas de remise en cause de la neutralité fiscale du dispositif par les autorités nationales compétentes, les parties s'engagent à faire leurs meilleurs efforts pour restaurer cette neutralité et notamment d'étudier le transfert du Contrat de Crédit Bail de la RATP au STIF permettant de restaurer cette neutralité.

Les parties s'engagent à examiner toutes les conséquences financières d'un éventuel redressement fiscal de ce montage.

12.STIPULATIONS DIVERSES

12.1. DROIT GENERAL DE CONTROLE ET D'AUDIT DU STIF

Les dispositions relatives au droit de contrôle et d'audit du Contrat d'Exploitation s'appliquent également à la présente convention bilatérale.

12.2. CAS DE FORCE MAJEURE

Aucune partie n'encourt de responsabilité pour n'avoir pas accompli ou avoir accompli avec retard une obligation, dans la mesure où un tel manquement ou retard résulte directement d'événements intervenant à tout moment et présentant les caractéristiques de la Force majeure, à savoir l'imprévisibilité, l'irrésistibilité et le caractère extérieur aux parties.

Si l'une des parties venait à invoquer la survenance d'un événement de Force majeure, elle le notifie immédiatement par écrit à l'autre partie, en précisant la nature de l'événement, le ou les retards en résultant ou susceptibles d'en résulter et les mesures envisagées pour en atténuer les effets. L'autre partie notifie alors dans le délai de 15 jours ouvrés sa décision sur l'existence et les effets de l'événement de Force majeure.

La partie qui invoque un événement de Force Majeure doit prendre, dans les meilleurs délais, toutes les mesures raisonnablement envisageables pour en atténuer l'impact sur l'exécution de ses obligations.

La partie qui, par action ou omission, aurait sérieusement aggravé les conséquences d'un événement présentant les caractéristiques de la Force majeure n'est fondée à l'invoquer que dans la mesure des effets que l'événement aurait provoqué si cette action ou omission n'avait pas eu lieu.

En dehors des cas expressément prévus par le présent article, aucune partie n'est déliée de ses obligations à raison d'une impossibilité d'exécution ou de la survenance de circonstances ou événements qui échappent à son contrôle.

Lorsqu'un Cas de Force Majeure se prolonge au-delà d'une période de 6 (six) mois à compter de la notification prévue au présent article, les Parties procèdent d'un commun accord au réexamen des conditions financières, à la demande motivée de l'une d'entre elles. Pour apprécier l'impact de ces événements, les parties s'appuient sur toutes données économiques et financières utiles et disponibles.

Si les Parties ne sont pas parvenues à un accord à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la demande formelle de réexamen, les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, seront déférés au Tribunal Administratif de Paris.

12.3. NULLITE – INOPPOSABILITE

La nullité ou l'inopposabilité d'une clause de la Convention n'affectera pas la validité et l'efficacité de ses autres clauses. En cas de nullité ou d'inopposabilité d'une telle clause, les Parties se rapprocheront pour négocier de bonne foi un arrangement permettant d'atteindre autant que possible un résultat économiquement équivalent à celui de la clause nulle ou inopposable.

12.4. DROIT APPLICABLE ET COMPETENCE JURIDICTIONNELLE

La Convention est, dans tous ses aspects et conséquences, régie par le droit administratif français.

Tout litige relatif à la Convention sera soumis au tribunal administratif de Paris.

12.5. ELECTION DE DOMICILE

Pour l'exécution de la Convention, les Parties font élection de domicile en leur siège respectif.

12.6. DOCUMENTS ANNEXES

Le Contrat de Crédit Bail et le Contrat d'Acquisition, dont les Parties reconnaissent avoir pris connaissance, sont annexés à la Convention.

Fait, en deux (2) exemplaires originaux,

Pour le STIF

Sophie Mougard
Directrice Générale

Pour la RATP

Alain Le Duc
Directeur financier

Listes des annexes :

Annexe 1 : décision exécutoire du Conseil du STIF en date du 6 juillet 2011

Annexe 2 : décision exécutoire du Conseil d'Administration de la RATP en date du 1^{er} juillet 2011

Annexe 3 : Contrat de Crédit-Bail

Annexe 4 : Contrat d'Acquisition

Annexe 5 : Décomposition de l'Assiette Prévisionnelle du crédit bail et de l'Assiette Prévisionnelle Annexe

MANDAT DE VENTE
Financement par Crédit- Bail de l'acquisition de 60 rames de tramway pour les
lignes T5, T6, T7 et T8 à hauteur d'un montant maximum de [179] € Millions
hors taxes
- Lot 1 -

ENTRE :

Le **SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**, dont le siège est situé à PARIS IXème, 41 rue de Châteaudun, représenté pour les besoins des présentes par sa directrice générale, dûment habilité(e) à cet effet par délibération exécutoire du Conseil du STIF en date du 6 juillet 2011 ,

(ci-après le « **STIF** » ou le « **Mandant** »)

DE PREMIERE PART,

ET

La **REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS**, établissement public à caractère industriel et commercial dont le siège se trouve à PARIS XIIème, 54, Quai de la Rapée, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de PARIS sous le numéro B 775 663 438,

Représentée par Monsieur Alain Le Duc, Directeur financier de la RATP dûment habilité aux fins des présentes, en vertu de la décision du Conseil d'Administration en date du 1^{er} juillet 2011 ,

(ci-après la « **RATP** » ou le « **Mandataire** »)

DE SECONDE PART.

Ci-après désignés individuellement la « **Partie** » et collectivement les « **Parties** ».

Il est préalablement exposé :

1. En application de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France (i) le STIF est responsable de l'organisation du service public de transport régional de voyageurs en Ile-de-France (article L. 1241-1 et suivants du Code des transports) et (ii) l'exploitation dudit service public est confiée à la Régie Autonome des Transports Parisiens jusqu'au 31 décembre 2029 s'agissant des services réguliers de transport par tramway conformément aux dispositions de la loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ci-après « **Loi ORTF** ») codifiée à la partie législative du Code des transports. En application des dispositions du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, une convention pluriannuelle précise la

consistance et la qualité des services exploités par la RATP, les conditions de cette exploitation, ainsi que les modalités de détermination de son financement. A ce titre, un contrat a été conclu entre le STIF et la RATP le 21 février 2008 pour la période 2008-2011.

2. La RATP, exploitant du service public de transport de voyageurs, a commandé 60 rames de tramways (les « **Rames** ») dans le cadre de plusieurs marchés de fournitures (ci-après désignés la « **Commande** ») passés avec Alstom et Lohr (ci-après les « **Constructeurs** »). Les Rames du lot 1 doivent être affectées aux lignes T5, T6, T7 et T8 (chacune la « **Ligne** », ensemble les « **Lignes** »). Au titre de la Commande, le préfinancement des Rames auprès des Constructeurs est assuré intégralement par la RATP. Dans ce contexte, la RATP a décidé de recourir à une solution d'ingénierie financière sous forme de crédit-bail optimisé pour le financement de l'acquisition des Rames (ci-après l' « **Opération** »).
Ces Rames sont en cours de fabrication et leurs livraisons prévisionnelles s'étalent pour les 15 Rames de la Ligne T5 de novembre 2011 à juillet 2012, pour les 6 Rames de la Ligne T6 de novembre 2013 à février 2014, pour les 19 Rames de la Ligne T7 de juin 2013 à février 2014 et pour les 20 Rames de la Ligne T8 d'octobre 2013 à mai 2014.
3. Il est ainsi prévu de conclure prochainement un contrat de crédit-bail entre d'une part la RATP et d'autre part la société [●] pour le lot 1 (portant sur l'acquisition des 47 Rames de tramway destinées à l'exploitation des lignes T5, T6, T7 et T8) et la société [●] pour le lot 2 (portant sur l'acquisition des 47 Rames de tramway destinées à l'exploitation des lignes T3 et T6) en qualité de crédit-bailleurs (ci-après le « **Crédit-Bailleur** »). Une copie de ce contrat de crédit-bail figure en Annexe 1 de la présente convention de mandat.
4. Il est également prévu de conclure simultanément un contrat d'acquisition (ci-après le « **Contrat d'Acquisition** ») par lesquels le STIF, par l'intermédiaire de la RATP dûment habilitée à cet effet, s'engagera à transférer la propriété des Rames au Crédit-Bailleur pour un prix d'acquisition maximum de 179 millions Euros H.T s'agissant du lot 1 (ci-après Le « **Prix d'acquisition des Rames** »). Une copie du Contrat d'acquisition figure en Annexes 2 de la présente convention de mandat.
5. Dans la mesure où la RATP a commandé les Rames objet de l'Opération et en assurera l'exploitation jusqu'au 31 décembre 2029 au plus tard, le STIF a demandé à la RATP, ce qu'elle a accepté, de vendre en son nom et pour son compte les Rames aux Crédit-Bailleurs désignés par la RATP (ci-après le « **Mandat** »).
6. Tel est l'objet du Mandat.

Ceci étant exposé, les Parties conviennent de ce qui suit :

1. Objet du Mandat – cession des Rames

Le Mandant confie par la présente au Mandataire, qui l'accepte, la mission de céder en son nom et pour son compte l'intégralité des Rames au Crédit-Bailleur, avant leur affectation au service public dont le Mandataire est chargé et dans le respect des termes et conditions stipulés notamment aux articles 5 (Prix et modalités de vente) et 6 (Paiements) des Contrats d'Acquisition.

2. Rémunération

Le Mandat est confié au Mandataire à titre gracieux, ce qu'accepte irrévocablement le Mandataire dans la mesure où la conclusion et l'exécution du Mandat sont rendues nécessaires par la structuration de l'Opération et par la Loi ORTF. En conséquence, le Mandataire ne pourra réclamer auprès du Mandant aucune somme, droit ou frais, quelle qu'en soit l'origine ou la nature, qu'il pourrait exposer ou avoir à exposer pour l'accomplissement du Mandat, sous réserve des stipulations de l'article 3.

3. Fiscalité

Par le Présent Mandat, le Mandataire s'engage à facturer, au nom et pour le compte du Mandant, le Crédit Bailleur du Prix d'Acquisition des Rames, grevé de TVA, conformément aux dispositions de la réglementation fiscale en vigueur.

Le Mandataire s'engage à transmettre au Mandant les factures ainsi émises au Crédit Bailleur en son nom et pour son compte.

4. Durée et résiliation du Mandat

Le présent Mandat entre en vigueur à compter de sa signature et est conclu pour une durée ne pouvant excéder celle du Contrat d'Acquisition.

Il est précisé que l'exécution du Contrat d'Acquisition étant la clause exclusive du Mandat, ce dernier deviendra caduc en cas de fin anticipée du Contrat d'Acquisition, pour quelque motif que ce soit.

5. Limitation des pouvoirs du Mandataire

Les pouvoirs délégués par le Mandant au Mandataire sont strictement limités aux pouvoirs définis par le présent Mandat. Aucun mandat ni aucune délégation de pouvoirs ne pourra être déduit du comportement ou du silence du Mandant, à moins que cela n'ait fait l'objet d'un accord préalable et écrit des Parties.

6. Respect de la réglementation applicable

D'une manière générale, le Mandataire devra agir, dans le cadre de l'exécution du Mandat, dans le strict respect de la réglementation applicable et des usages et coutumes éventuels qui s'imposeraient. Le comportement du Mandataire ne devra pas nuire ou ne devra pas être susceptible de nuire aux intérêts et à la réputation du Mandant.

Le Mandataire s'engage, dans le cadre de l'exécution du présent Mandat, à agir dans l'intérêt exclusif du Mandant.

7. Loi applicable – Attribution de juridiction

Le Mandat est soumis au droit français. Tout différent relatif à son contenu, à son interprétation ou à son exécution relève de la compétence exclusive des tribunaux du ressort de la Cour d'Appel de Paris.

8. Divers

Aucune modification ne pourra être apportée aux présentes sans le consentement exprès et écrit de chacune des Parties.

Les stipulations des articles 5 (Limitation des pouvoirs du Mandataire), 7 (Loi applicable – Attribution de juridiction) et 8 (Divers) continueront à s’appliquer après l’expiration de la présente convention.

Fait à [•], le [•] 2011

Pour le Mandant

Pour le Mandataire

Annexes :

Annexe 1 Contrat de crédit-bail Lot 1

Annexe 2 Contrat d’acquisition Lot 1

PROJET D'ACCORD TRIPARTITE

entre

[•]

En qualité de Crédit-Bailleur

RATP

En qualité de Crédit-Preneur

et

STIF

En qualité d'Autorité Organisatrice

**Financement par Crédit-Bail de l'acquisition de 47 rames de tramway
à hauteur d'un montant maximum de 199 Millions d'euros hors taxes**

- Lot 2 -

SOMMAIRE

COMPARUTION DES PARTIES	3
PREAMBULE	4
ARTICLE 1 DEFINITIONS	5
ARTICLE 2 OBJET - ENGAGEMENTS DES PARTIES	6
ARTICLE 3 FIN NORMALE OU ANTICIPEE DE L'EXPLOITATION PAR LA RATP SURVENANT AVANT LA FIN DU CONTRAT DE CREDIT-BAIL	7
ARTICLE 4 LEVEE DE L'OPTION D'ACHAT DES RAMES AU TERME NORMAL DU CONTRAT DE CREDIT-BAIL	9
ARTICLE 5 FACULTE DE REPRISE DU CREDIT-BAIL OU D'ACQUISITION DES RAMES PAR EXERCICE DE L'OPTION D'ACHAT	9
ARTICLE 6 CONSEQUENCES D'UN CHANGEMENT DE STATUT DE LA RATP	10
ARTICLE 7 INFORMATIONS DES PARTIES – MODIFICATION DU CONTRAT DE CREDIT-BAIL	10
ARTICLE 8 PRISE D'EFFET ET DUREE	10
ARTICLE 9 : STIPULATIONS DIVERSES	10
Cessions	10
Respect des obligations	11
Modifications	11
Nullité – Inopposabilité	11
ARTICLE 10 DROIT APPLICABLE ET COMPETENCE JURIDICTIONNELLE	11
ARTICLE 11 ELECTION DE DOMICILE	11
ARTICLE 12 DOCUMENTS ANNEXES	12

COMPARUTION DES PARTIES

ENTRE LES SOUSSIGNES

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE (STIF), dont le siège est situé à Paris IXème, 41 rue de Châteaudun, représenté pour les besoins des présentes par Sophie Mougard, dûment habilité(e) à cet effet par délibération exécutoire du Conseil d'administration en date du 6 juillet 2011 (Annexe 1)

ci-après "**STIF**"
d'une part,

REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS (RATP), établissement public à caractère industriel et commercial dont le siège se trouve à PARIS XIIème, 54, Quai de la Rapée, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de PARIS sous le numéro B 775 663 438,

Représentée par Monsieur Alain Leduc, dûment habilité en vertu d'une délibération exécutoire du Conseil d'Administration en date du 1^{er} juillet 2011 (Annexe 2),

ci-après la "**RATP**" ou le "**Crédit-Preneur**"
d'une deuxième part,

ET

La Société [●], [forme sociale à préciser par le candidat], dont le siège social est à [à préciser par le candidat], immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de [à préciser par le candidat] sous le numéro [à préciser par le candidat],

Représentée par [à préciser par le candidat], dûment habilité à l'effet de signer le présent accord (Annexe 3)

ci-après le "**Crédit-Bailleur**"
d'une troisième part,

PREAMBULE

- (A) En application de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France (i) le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (ci-après le « **STIF** ») est responsable de l'organisation du service public de transport régional de voyageurs en Ile-de-France (article L. 1241-1 et suivants du Code des transports) et (ii) l'exploitation dudit service public est confiée à la Régie Autonome des Transports Parisiens (ci-après la "**RATP**") jusqu'au 31 décembre 2029 s'agissant des services réguliers de transport par tramway conformément aux dispositions de la loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ci-après « **Loi ORTF** ») codifiée à la partie législative du Code des transports. En outre, en application des dispositions du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, une convention pluriannuelle précise la consistance et la qualité des services exploités par la RATP, les conditions de cette exploitation, ainsi que les modalités de détermination de son financement (ci-après le « **Contrat d'Exploitation** ») A ce titre, un contrat 2008-2011 a été conclu entre le STIF et la RATP le 21 février 2008.

Au plus tard le 31 décembre 2029 le STIF devra organiser, aux termes de la Loi ORTF, la mise en concurrence des services réguliers de transport par tramway.

- (B) C'est dans ce contexte qu'en sa qualité d'exploitant, la RATP a commandé 60 rames de tramways (les « **Rames** ») dans le cadre de plusieurs marchés de fournitures (ci-après désignés la « **Commande** ») passés avec Alstom et Lohr (ci-après les « **Constructeurs** »). Les Rames du lot 2 doivent être affectées aux lignes T3 et T6 (chacune la « **Ligne** », ensemble les « **Lignes** »).

Ces Rames sont en cours de fabrication et leurs livraisons prévisionnelles s'étalent pour les 25 Rames de la Ligne 3 de mars 2012 à décembre 2012 et pour les 22 Rames de la Ligne T6 de mai 2013 à juin 2014.

Suivant les termes de la Commande, le transfert de propriété des Rames par les Constructeurs interviendra à la date de leur livraison. Aux termes de la Loi ORTF, les Rames appartiennent au STIF dès leur acquisition par la RATP qui en conserve néanmoins le contrôle et la possession au sens de l'article L. 2142-8 du Code des transports.

- (C) Pour financer l'acquisition des Rames, la RATP a décidé de recourir à un contrat de Crédit-Bail optimisé. Aux fins de sélectionner son Crédit-Bailleur (ci-après le « **Crédit-Bailleur** »), la RATP a engagé, en qualité d'entité adjudicatrice au sens de l'article 4 de l'Ordonnance n°2005-649 du 6 juin 2005 une procédure négociée après publicité et mise en concurrence préalables, dans les conditions fixées par le décret n°2005-1308 du 20 octobre 2005.
- (D) Un contrat de Crédit-Bail n°[●] a été ainsi conclu entre la RATP et le Crédit-Bailleur, portant sur les Rames (ci après le « **Contrat de Crédit-Bail** ») dont une copie figure en Annexe 4 du présent accord tripartite (ci-après la « **Convention** »), ainsi qu'un contrat d'acquisition (ci-après le « **Contrat d'Acquisition** ») par lequel le STIF, par l'intermédiaire de la RATP dûment autorisée s'engage à transférer la propriété des Rames au Crédit-Bailleur pour un prix d'acquisition de 199 millions Euros H.T (Lot2), dont une copie figure en Annexe 5 de la Convention.

Il est prévu à l'article 17.1 du Contrat de Crédit-Bail, que les droits et obligations au titre du Contrat de Crédit-Bail pourront être transférés au plus tard le 31 décembre 2029 au STIF, ce dont convient dès à présent le Crédit-Bailleur.

Aux termes du Contrat de Crédit-Bail, le préfinancement des Rames auprès des Constructeurs est assuré par la RATP.

Le concours de la Banque Européenne d'Investissement (la "**BEI**") a été sollicité pour financer l'établissement bancaire prêteur long terme du Crédit-Bailleur.

- (E) Propriétaire des Rames par l'effet du Contrat d'Acquisition, le Crédit-Bailleur louera avec option d'achat à la RATP ou à tout autre Crédit-Preneur y substitué lesdites Rames dans les conditions définies au Contrat de Crédit-Bail. En sa qualité de Crédit-Preneur, la RATP disposera des droits exclusifs d'usage des Rames qu'elle exploitera jusqu'au terme prévu par les dispositions précitées de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959, du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 et de la loi ORTF.

Ceci exposé, il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1 DEFINITIONS

1.1 Dans la présente Convention, sauf précision contraire expresse énoncée dans toute clause dans laquelle ils apparaissent, les termes et expressions employés avec des initiales majuscules ont la signification qui leur est attribuée ci-dessous :

- Accord Tripartite** : désigne la présente convention (la "**Convention**"), y compris son Préambule et ses Annexes.
- Cas de Défaut Crédit-Preneur** : désigne les hypothèses visées à l'article 14.1 du Contrat de Crédit-Bail.
- Contrats de Projet** : désigne, ensemble, l'Accord Tripartite, le Contrat de Crédit Bail et le Contrat d'Acquisition.
- Contrat d'Acquisition** : désigne le contrat signé par la RATP agissant pour le compte du STIF (Vendeur), le Crédit-Bailleur (Acquéreur) et la RATP agissant en son nom et pour son propre compte, dans le cadre duquel le Crédit-Bailleur acquiert les Rames au fur et à mesure de leur livraison.
- Contrat d'Exploitation** désigne la convention pluriannuelle conclue entre le STIF et la RATP en application de l'article 5 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959.
- Crédit-Bail ou Contrat de Crédit-Bail** : désigne le contrat signé ce jour entre la RATP et le Crédit-Bailleur, relatif aux Rames, comprenant une location des Rames assortie d'une option d'achat desdites Rames dans les termes et conditions définis audit contrat.
- Crédit-Preneur** désigne la RATP ou tout successeur y substitué conformément à la présente Convention.
- EPIC** : désigne un établissement public à caractère industriel et commercial
- Jour(s) Ouvré(s)** : désigne(nt) les jours de la semaine, à l'exception du samedi et du dimanche, pendant lesquels les établissements de crédit sont ouverts à Paris afin de réaliser des opérations de banque et des transactions sur le marché interbancaire, étant précisé que, si une échéance ou une date de paiement coïncide avec un jour qui n'est pas un Jour Ouvré, ladite échéance ou date de paiement est prorogée au premier Jour Ouvré suivant.

Option	désigne une des options visées à l'Article 3.1.
Option d'Achat	: désigne l'option d'achat des Rames consentie par le Crédit-Bailleur au Crédit-Preneur au terme normal du Contrat de Crédit-Bail, dans les conditions définies au Contrat de Crédit-Bail
Option d'Achat Anticipée	: désigne l'option d'achat anticipée des Rames consentie par le Crédit-Bailleur au Crédit-Preneur dans les conditions définies au Contrat de Crédit-Bail.
Partie(s)	: désigne au pluriel collectivement et au singulier individuellement chacune des parties à la Convention.
Préambule	: désigne le préambule de la Convention ou Accord Tripartite

1.2 Les références faites dans la Convention, au Préambule, Articles et/ou Annexes doivent s'entendre, comme les références au préambule, articles et/ou annexes, respectivement, de la Convention.

ARTICLE 2 OBJET - ENGAGEMENTS DES PARTIES

2.1 La Convention a notamment pour objet de définir les droits et obligations du STIF, de la RATP ou de tout autre Crédit-Preneur et du Crédit-Bailleur pour garantir la continuité des services réguliers de transport par tramway, régler le sort des Rames et du Contrat de Crédit-Bail (i) à l'expiration de leur exploitation par la RATP telle que définie par les dispositions précitées de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 et (ii) en cas de survenance d'un Cas de Défaut Crédit-Preneur dans les conditions prévues à l'Article 5 ci-après.

2.2 Les Parties reconnaissent avoir parfaite connaissance des stipulations du Contrat de Crédit-Bail, y compris ses annexes et, pour l'application des présentes, en accepter expressément les termes et conditions. De même, chaque Partie déclare que ses engagements aux termes de ceux des Contrats de Projet dont elle est signataire ont été valablement souscrits et l'obligent juridiquement conformément à leurs termes.

2.3 La Convention sera résiliée en cas de fin anticipée du Contrat de Crédit-Bail pour quelque cause que ce soit.

En cas de contradiction ou d'incohérence entre la présente Convention et les autres Contrats de Projet, les stipulations de la Convention prévaudront sur celles des autres contrats constituant les Contrats de Projet.

2.4 Aux termes de la Loi ORTF (article L. 2142-8 du Code des transports), dès leur acquisition par la RATP, les Rames appartiennent au STIF. Néanmoins, la RATP en conserve jusqu'à l'expiration du Contrat d'Exploitation le contrôle et la possession au sens de l'article L. 2142-8 du Code des Transports.

Dans ces conditions et pour permettre la mise en œuvre du financement par Crédit-Bail de l'acquisition des 47 Rames visées au Préambule, le STIF autorise expressément la RATP à transférer en son nom et pour son compte la propriété desdites Rames au profit du Crédit-Bailleur dans les conditions prévues au Contrat de Crédit-Bail et au Contrat d'Acquisition.

Ainsi, les Parties reconnaissent le droit de propriété du Crédit-Bailleur sur les Rames par l'effet du Contrat d'Acquisition, jusqu'au terme normal ou anticipé du Contrat de Crédit-Bail.

- 2.5 Le Crédit-Bailleur reconnaît expressément que le STIF n'intervient pas au titre de la Convention en qualité de garant ou caution à quelque titre que ce soit des obligations du Crédit-Preneur à l'égard du Crédit-Bailleur, à l'exception de l'hypothèse mentionnée à l'Option 2 (b) de l'article 3.1. ci-après.

ARTICLE 3 FIN NORMALE OU ANTICIPÉE DE L'EXPLOITATION PAR LA RATP SURVENANT AVANT LA FIN DU CONTRAT DE CREDIT-BAIL

3.1 Le 31 décembre 2029 ou en cas de fin anticipée de l'exploitation par la RATP de l'une ou l'autre ou l'ensemble des Lignes T3 et T6 intervenant avant la fin du Contrat de Crédit-Bail, le STIF devra exercer, pour les Rames relatives à l'ensemble des Lignes susvisées ou à l'une ou l'autre de ces lignes (sous réserve dans ce dernier cas du respect par le Crédit Bailleur de la législation et de la réglementation bancaire applicable) l'une des Options décrites ci-après.

L'exercice de l'une ou l'autre de ces Options sera sans incidence sur les conditions financières du Contrat de Crédit-Bail.

Option 1 : Le STIF pourra se substituer à la RATP directement en qualité de crédit-preneur pour les Rames relatives à l'ensemble des Lignes T3 et T6 ou à l'une ou l'autre de ces Lignes (sous réserve du respect par le Crédit Bailleur de la législation et de la réglementation bancaire applicable) aux conditions du Contrat de Crédit-Bail. Le STIF pourra alors, s'il le souhaite, exercer sur la ou les Rames l'Option d'Achat Anticipée, et verser au Crédit-Bailleur le prix prévu au Contrat de Crédit-Bail.

Option 2 (a) Le STIF pourra présenter au Crédit-Bailleur le ou les exploitants des Rames qu'il aura désigné pour chacune des Lignes T3 et T6 après mise en concurrence (qu'il s'agisse de la RATP ou de tout autre opérateur), en qualité de nouveau(x) crédit-preneur(s) au Contrat de Crédit-Bail, aux conditions de ce contrat, sous réserve d'un agrément préalable par le Crédit-Bailleur selon les modalités définies ci-après. Cet agrément pourra être refusé pour justes motifs relatifs notamment à l'identité du (des) nouveau(x) crédit preneur(s) proposé(s) autre que le STIF ou au respect de la législation et de la réglementation applicable.

Le consentement du Crédit-Bailleur sur l'identité du (des) nouveau(x) crédit-preneur(s) proposé(s) sera réputé acquis, en l'absence de réponse de sa part dans un délai de 45 jours à compter de la réception par le Crédit-Bailleur de la notification de l'identité du (des) successeur(s) de la RATP adressée par le STIF par lettre recommandée avec demande d'avis de réception et donnera lieu dès que possible et au plus tard dans les 120 jours calendaires à compter de la réception de ladite notification, à la signature d'un avenant au Contrat de Crédit-Bail qui se limitera aux seules modifications rendues nécessaires du fait du changement de crédit-preneur et sans que les conditions financières du Contrat de Crédit-Bail ne soient modifiées.

Dans le même délai de 120 jours visé *supra*, le Crédit-Bailleur, le STIF et le (les) nouveau(x) crédit-preneur(s) se rapprocheront afin de conclure une nouvelle convention tripartite reprenant les engagements de la présente Convention et qui se limitera aux seules modifications rendues nécessaires du fait du changement de crédit-preneur.

Option 2 (b) : Si le Crédit-Bailleur refuse, dans le délai de 45 jours visé *supra*, le (les) nouveau(x) crédit-preneur(s) proposé(s), le STIF se réserve la possibilité

d'apporter au Crédit-Bailleur toute garantie ou caution de nature à couvrir les obligations du ou des nouveau(x) crédit-preneur(s) à l'égard du Crédit-Bailleur.

Dans le même délai de 120 jours visé *supra*, le Crédit-Bailleur, le STIF et le (les) nouveau(x) crédit-preneur(s) se rapprocheront afin de conclure une nouvelle convention tripartite reprenant les engagements de la présente Convention et qui se limitera aux seules modifications rendues nécessaires du fait du changement de crédit-preneur et fixera, dans le respect des lois et règlements alors en vigueur, les termes contractuels de la garantie ou caution visée *supra*, sans que les conditions financières du Contrat de Crédit-Bail ne soient modifiées à cette occasion.

Option 2 (c) : Dans l'hypothèse où le STIF n'a pas utilisé de la possibilité visée au 1^{er} alinéa de l'Option 2(b) ci-dessus ou si, dans le délai susvisé de 120 jours, aucun accord n'a été trouvé entre le Crédit-Bailleur, le STIF et le ou les nouveau(x) crédit-preneur(s) sur les termes contractuels de ladite garantie ou caution, le STIF est directement substitué à la RATP en qualité de crédit-preneur pour la ou les Lignes considérée(s) du Contrat de Crédit-Bail aux conditions de ce contrat, dans les mêmes conditions et réserves que dans l'Option 1.

Quelle que soit l'Option mise en œuvre, la RATP ne pourra s'opposer au transfert du Contrat de Crédit-Bail à compter de la prise d'effet de la fin normale ou anticipée de son exploitation de l'une ou l'autre ou de l'ensemble des Lignes T3 et T6 concernées par la présente Convention.

En cas de non-respect par le Crédit-Bailleur de ses obligations aux termes de la présente Convention, et notamment de son engagement, conformément à l'article 3.1 ci-avant, de maintenir les conditions financières du Contrat de Crédit Bail lors du transfert de ce contrat au(x) nouvel(eaux) crédit(s) preneur(s) (en ce compris le STIF et la RATP) et corrélativement, le cas échéant, de la conclusion d'une nouvelle convention tripartite, le Contrat de Crédit Bail pourra être résilié en application de l'article 13.1 de ce contrat (Résiliation motivée par un Cas de Défaut Crédit Bailleur).

3.2 Trois mois au plus tard avant la fin de l'exploitation de la RATP, le STIF devra informer le Crédit-Bailleur de son choix entre les Options définies ci-dessus. Il devra également en informer la RATP.

En cas d'exercice de l'Option 2, le STIF devra notifier dans les meilleurs délais au Crédit-Bailleur l'identité du (des) successeur(s) de la RATP.

A défaut (i) de notification de l'Option choisie au Crédit-Bailleur ou (ii) de mise en œuvre effective de l'Option choisie à la date de prise d'effet du terme de l'exploitation par la RATP, et sans préjudice des obligations du Crédit-Preneur aux termes du Contrat de Crédit-Bail, le STIF sera réputé avoir choisi de se substituer au Crédit-Preneur dans l'exécution du Contrat de Crédit-Bail, jusqu'à la date de mise en œuvre effective de l'Option choisie.

En aucun cas, la substitution ne pourra avoir pour effet de mettre à la charge du STIF une somme quelconque due par le Crédit-Preneur au titre du Contrat de Crédit-Bail pour la période antérieure à la date d'effet de la substitution, telle que visée ci-dessus.

Le Crédit-Preneur demeurera ainsi tenu de ses obligations nées du Contrat de Crédit-Bail avant la substitution effective du STIF ou du (des) nouveau(x) crédit-preneur(s), étant entendu que le STIF s'engage à ce que la substitution soit intervenue, au plus tard, à la

fin de l'exploitation de l'une ou l'autre ou de l'ensemble des Lignes T3 et T6 et en tout état de cause avant le 31 décembre 2029 .

3.3 Quelle que soit l'option mise en œuvre, et sauf si le STIF propose en application des stipulations de la présente Convention de se substituer au Crédit Preneur, à chaque fois qu'un changement ou une substitution de crédit preneur sera envisagé, les Parties s'engagent à consulter préalablement la BEI, dans l'hypothèse où elle interviendrait dans le financement de l'établissement de crédit long terme finançant le Crédit Bailleur, et à obtenir son accord préalable écrit (dans un délai de 80 jours à compter de la réception par la BEI de la notification de l'identité du (des) successeur(s) de la RATP adressée par le STIF par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, cette notification devant intervenir au plus tard à la date de la notification adressée au Crédit-Bailleur sur l'identité du crédit preneur proposé.

A défaut d'accord préalable de la BEI sur l'identité du crédit preneur proposé dans les conditions visées au paragraphe précédent, le STIF sera réputé, vis-à-vis de la BEI et des autres Parties à la Convention avoir choisi de se substituer au Crédit-Preneur dans l'exécution du Contrat de Crédit-Bail.

Les engagements ci-dessus pris vis-à-vis de BEI sont pris par chacune des Parties, en qualité de promettant, au bénéfice de la BEI, qui acceptera cette stipulation pour autrui, au sens de l'article 1121 du code civil, par acte séparé au moment de la mise en place du financement de l'établissement de crédit finançant le Crédit Bailleur.

En outre, toute substitution de crédit preneur (y compris par le STIF) dans les cas prévus dans la Convention devra nécessairement être accompagnée de la signature d'un nouvel Acte d'Acceptation (tel que ce terme est défini dans le Contrat de Crédit-Bail) au profit de la BEI.

ARTICLE 4 LEVEE DE L'OPTION D'ACHAT DES RAMES AU TERME NORMAL DU CONTRAT DE CREDIT-BAIL

Le STIF aura la faculté de se substituer au Crédit Preneur un instant de raison avant le terme normal du Contrat de Crédit-Bail et pourra, dans le cadre de l'Option d'Achat acquérir les Rames moyennant le prix égal à 1 Euro par Rame. Le STIF prendra à sa charge tous les droits et taxes légalement applicables afférents à cette mutation, s'il décide d'acquérir les Rames.

ARTICLE 5 FACULTE DE REPRISE DU CREDIT-BAIL OU D'ACQUISITION DES RAMES PAR EXERCICE DE L'OPTION D'ACHAT

En Cas de Défaut Crédit-Preneur, le Crédit-Bailleur s'engage à proposer au STIF de se substituer au Crédit-Preneur directement comme crédit-preneur du Contrat de Crédit-Bail aux conditions de ce contrat, afin d'éviter le dénouement anticipé du Contrat de Crédit-Bail.

Le Crédit-Bailleur notifiera au STIF une copie de la notification d'un Cas de Défaut Crédit-Preneur et sollicitera la décision du STIF quant à son choix de se substituer ou non au Crédit-Preneur ; cette décision devra intervenir avant le terme du délai de mise en demeure fixé par la notification d'un Cas de Défaut Crédit-Preneur qui, dans tous les cas, ne pourra être inférieur à 20 Jours Ouvrés.

En toute hypothèse, le Crédit-Preneur ne pourra pas s'opposer à la décision éventuelle du STIF de se substituer à lui telle que mentionnée au présent Article.

En aucun cas la substitution ne pourra avoir pour effet de mettre à la charge du STIF une somme quelconque due par le Crédit-Preneur au titre du Contrat de Crédit-Bail pour la période antérieure à la date d'effet, telle que visée ci-dessus, de la substitution.

Le Crédit-Preneur demeurera ainsi tenu de ses obligations nées du Contrat de Crédit-Bail avant la substitution effective du STIF ou avant l'exercice par celui-ci de l'option d'achat, en particulier pour ce qui concerne le paiement de l'intégralité des loyers et des autres frais redevables antérieurs à la substitution effective.

ARTICLE 6 CONSEQUENCES D'UN CHANGEMENT DE STATUT DE LA RATP

Dans le cas où la RATP ne serait plus un EPIC de l'État, le STIF s'engage à se substituer directement à la RATP dans les droits et obligations du Contrat de Crédit-Bail aux conditions de ce contrat.

Les stipulations de l'Article 9 "Cessions" ci-après s'appliqueront *mutatis mutandis* pour ce qui concerne les documents actant cette substitution.

ARTICLE 7 INFORMATIONS DES PARTIES – MODIFICATION DU CONTRAT DE CREDIT-BAIL

Le Crédit-Bailleur et le Crédit-Preneur s'engagent à notifier au STIF, dans les meilleurs délais, tout évènement affectant de façon significative, immédiatement ou à terme, l'exécution du Contrat de Crédit-Bail (tel que, sans limitation, projet d'avenant, mise en demeure, notification de résiliation) et à ne pas signer d'avenant au Contrat de Crédit-Bail sans l'accord du STIF. Tout refus du STIF devra être justifié et raisonnable. Le STIF est toutefois réputé avoir donné son accord sur tout projet d'avenant établi d'un commun accord entre le Crédit-Preneur et le Crédit-Bailleur en l'absence de réponse de sa part dans un délai de 30 Jours Ouvrés, ramené à 10 Jours Ouvrés en cas d'urgence justifiée, suivant la notification dudit projet d'avenant par l'une ou l'autre des parties au Contrat de Crédit-Bail.

Le Crédit-Bailleur s'engage à transmettre dans les meilleurs délais au STIF une copie de toute notification d'un Cas de Défaut Crédit-Preneur (notamment pour la mise en œuvre des stipulations de l'article 5 ci-dessus).

ARTICLE 8 PRISE D'EFFET ET DUREE

La Convention prend effet à la même date que le Contrat de Crédit-Bail et expirera au terme normal ou anticipé du Contrat de Crédit-Bail, sous réserve de la conclusion d'une nouvelle convention tripartite avec le ou les nouveaux crédits-preneurs en application de l'article 3.1 ci-dessus.

ARTICLE 9 : STIPULATIONS DIVERSES

Cessions

Sans préjudice des stipulations de l'Article 3 ci-dessus et, en ce qui concerne le Crédit-Bailleur, sous réserve de la cession de ses droits et/ou obligations au titre de la Convention à la suite d'une cession autorisée de ses droits et/ou obligations au titre du Contrat de Crédit-Bail, aucune Partie ne pourra sans le consentement écrit exprès des autres Parties, (a) céder à un tiers tout ou partie de ses droits au titre de la Convention ou (b) transférer à un tiers tout ou partie de ses droits et obligations au titre de la Convention.

En cas de substitution du STIF ou de tout opérateur succédant au Crédit-Preneur dans les cas prévus à la Convention, le STIF s'engage à signer (ou à faire en sorte que

l'opérateur, nouveau Crédit-Preneur, signe) tous les documents actant cette substitution (et en particulier, un avenant de cession du Contrat de Crédit-Bail, s'il y a lieu un avenant au Contrat d'Acquisition, un nouvel acte d'acceptation de la cession dailly long terme et, s'il y a lieu, un nouvel accord tripartite associant l'opérateur concerné).

Tous les frais dûment justifiés liés à la mise en œuvre de la substitution seront à la charge du nouveau Crédit-Preneur.

Respect des obligations

Dans le cas où la méconnaissance par le STIF de ses engagements essentiels au titre de la Convention (tels que la non substitution au Crédit-Preneur lorsqu'une telle substitution est prévue par la Convention ou la non signature par le STIF des documents actant sa substitution au Crédit-Preneur) conduirait, à l'initiative du Crédit-Bailleur, à une résiliation du Contrat de Crédit-Bail, le STIF sera alors redevable envers le Crédit-Bailleur du paiement de la Valeur de Résiliation Haute dans les conditions prévues au Contrat de Crédit-Bail (Annexe 4) en lieu et place du Crédit-Preneur qui sera, à compter de ce paiement, irrévocablement déchargé de son obligation de paiement de cette Valeur de Résiliation au titre du Contrat de Crédit-Bail.

Les conséquences, notamment financières, d'une méconnaissance par le Crédit-Preneur ou par le Crédit-Bailleur de leurs engagements essentiels au titre de la Convention sont régies par les stipulations du Contrat de Crédit-Bail et également pour ce qui concerne seulement le Crédit-Bailleur, par les stipulations de l'article 3.1 dernier alinéa de la présente Convention.

Modifications

Aucune modification des termes de la Convention ne pourra avoir d'effet si elle ne fait l'objet d'un accord écrit signé par les Parties qui prendra la forme d'un avenant et sous réserve de l'acceptation par la BEI pour les engagements pris vis-à-vis d'elle ainsi que pour toute modification de l'article 6 (Conséquences d'un changement de statut de la RATP) de la présente Convention.

Nullité – Inopposabilité

La nullité ou l'inopposabilité d'une clause de la Convention n'affectera pas la validité et l'efficacité de ses autres clauses. En cas de nullité ou d'inopposabilité d'une telle clause, les Parties se rapprocheront pour négocier de bonne foi un arrangement permettant d'atteindre autant que possible un résultat économiquement équivalent à celui de la clause nulle ou inopposable.

ARTICLE 10 DROIT APPLICABLE ET COMPETENCE JURIDICTIONNELLE

La Convention est, dans tous ses aspects et conséquences, régie par le droit administratif français.

Tout litige relatif à la Convention sera soumis au tribunal administratif de Paris.

ARTICLE 11 ELECTION DE DOMICILE

Pour l'exécution de la Convention, les Parties font élection de domicile en leur siège respectif.

ARTICLE 12 DOCUMENTS ANNEXES

Le Contrat de Crédit-Bail et le Contrat d'Acquisition, dont les Parties reconnaissent avoir pris connaissance, sont annexés à la Convention.

Fait, en trois (3) exemplaires originaux,

**Pour le Crédit-Bailleur
A Paris, le juillet 2011**

**Pour la RATP
A Paris, le juillet 2011**

**Pour le STIF
A Paris, le juillet 2011**

ANNEXES :

1. Pouvoir du représentant du STIF à l'effet de signer la Convention
2. Pouvoir du représentant de la RATP à l'effet de signer la Convention
3. Pouvoir du représentant de la Société [x] à l'effet de signer la Convention
4. Contrat de Crédit-Bail (Lot 2) et leurs annexes
5. Contrat d'Acquisition (Lot 2) et leurs annexes

PROJET DE CONVENTION BILATERALE

Entre le STIF et la RATP

**Relative au financement de l'acquisition des 47 Rames des
Tramways T3 et T6 (Lot 2)**

TABLE DES MATIERES

COMPARUTION DES PARTIES	3
1. DEFINITIONS – INTERPRETATION	6
1.1 DEFINITIONS.....	6
1.2. INTERPRETATION.....	9
2. OBJET ET DUREE DE LA CONVENTION.....	9
2.1. OBJET DE LA CONVENTION.....	9
2.2. DUREE DE LA CONVENTION	9
3. REFINANCEMENT DU CONTRAT PAR LA BEI.....	9
4. ASSIETTE DU CREDIT-BAIL ET ENGAGEMENT DE FINANCEMENT PAR LE STIF A LA RATP	10
5. CONTRIBUTION VERSEE PAR LE STIF A LA RATP DANS LE CADRE DE L’OPERATION DE FINANCEMENT DES TRAMWAYS PAR CREDIT-BAIL	10
6. ENGAGEMENTS DES PARTIES S’AGISSANT DE LA DETERMINATION DES CLAUSES FINANCIERES	12
7. MODALITES DE PAIEMENT DE LA CONTRIBUTION C4 PAR LE STIF A LA RATP	12
8. COMITES DE SUIVI.....	13
8.1. ROLE DU COMITE DE SUIVI	13
EN CAS DE DEFAUT D’EXECUTION DE LA PRESENTE CONVENTION PAR LA RATP, LE COMITE DE SUIVI MET EN DEMEURE LA RATP DE REMEDIER AU DEFAUT. EN CAS D’ABSENCE DE CORRECTION DU DEFAUT CONSTATE, LE STIF SE RESERVE LA POSSIBILITE DE SOUMETTRE LE LITIGE AU TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE PARIS CONFORMEMENT A LA CLAUSE 12.5.	13
8.2. INFORMATIONS/DOCUMENTS A FOURNIR AU COMITE DE SUIVI.....	13
8.3. APPROBATION PREALABLE DU STIF	14
9. SORT DES RAMES EXCLUES DU CONTRAT DE CREDIT BAIL.....	15
10. ENGAGEMENTS DES PARTIES AU TERME DU CONTRAT DE CREDIT-BAIL ...	15
10.1. DEPASSEMENT DE LA DATE BUTOIR DE LIVRAISON D’UNE OU PLUSIEURS RAMES.	15
10.2. RETARD DANS LA MISE EN SERVICE COMMERCIALE.....	15
10.3. EXERCICE DE L’OPTION D’ACHAT ANTICIPE A L’INITIATIVE DE LA RATP	15
10.4 EXERCICE DE L’OPTION D’ACHAT ANTICIPE A L’INITIATIVE DU STIF	16
10.5. CAS DE DEFAUT DE LA RATP.....	16
10.6. CIRCONSTANCE NOUVELLE CREDIT PRENEUR.....	16
<i>Résiliation pour circonstance nouvelle demandée par la RATP</i>	<i>16</i>
<i>Résiliation pour Circonstance Nouvelle à l’initiative du STIF.....</i>	<i>17</i>
10.7. CIRCONSTANCE NOUVELLE CREDIT-BAILLEUR	17
10.8. RESILIATION POUR UN MOTIF D’INTERET GENERAL	17
11. CLAUSE FISCALE	17
12. STIPULATIONS DIVERSES	17
12.1. DROIT GENERAL DE CONTROLE ET D’AUDIT DU STIF	17
12.2. CAS DE FORCE MAJEURE	18
12.3. NULLITE – INOPPOSABILITE.....	18
12.4. DROIT APPLICABLE ET COMPETENCE JURIDICTIONNELLE.....	18
12.5. ELECTION DE DOMICILE.....	18
12.6. DOCUMENTS ANNEXES	19

COMPARUTION DES PARTIES

ENTRE LES SOUSSIGNEES

Le **SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE (STIF)**, dont le siège est situé à Paris IXème, 41 rue de Châteaudun,

Représenté pour les besoins des présentes par Sophie Mougard, dûment habilitée à cet effet par délibération exécutoire du Conseil d'administration en date du 6 juillet 2011 (Annexe 1),

ci-après « **STIF** »,

ET

La **REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS**, établissement public local à caractère industriel et commercial dont le siège se trouve à PARIS XIIème, 54, Quai de la Rapée, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de PARIS sous le numéro B 775 663 438,

Représentée par Monsieur Alain Le Duc, Directeur Financier, dûment habilité à signer le présent contrat en vertu d'une décision exécutoire du Conseil d'Administration en date du 1 juillet 2011 (Annexe 2),

ci- après la « **RATP** ».

PREAMBULE

En application de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France (i) le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (ci-après le « **STIF**») est responsable de l'organisation du service public de transport régional de voyageurs en Ile-de-France (article L. 1241-1 du Code des transports) et (ii) l'exploitation dudit service public est confiée à la Régie Autonome des Transports Parisiens (ci-après la "**RATP**") jusqu'au 31 décembre 2029 s'agissant des services réguliers de transport par tramway conformément aux dispositions de la loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ci-après « **Loi ORTF** ») codifiée à la partie législative du Code des transports. En outre, en application des dispositions du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, une convention pluriannuelle précise la consistance et la qualité des services exploités par la RATP, les conditions de cette exploitation, ainsi que les modalités de détermination de son financement (ci-après le « **Contrat d'Exploitation** ») A ce titre, un contrat 2008-2011 a été conclu entre le STIF et la RATP le 21 février 2008

Au plus tard le 31 décembre 2029 le STIF devra organiser, aux termes de la Loi ORTF, la mise en concurrence des services réguliers de transport par tramway.

- (B) C'est dans ce contexte qu'en sa qualité d'exploitant, la RATP a commandé 107 rames de tramways (les « **Rames** ») dans le cadre de plusieurs marchés de fournitures (ci-après désignés la « **Commande** ») passés avec Alstom et Lohr (ci-après les « **Constructeurs** »). Les 60 Rames du lot 1 doivent être affectées aux lignes T5, T6, T7 et T8 et les 47 Rames du lot 2 doivent être affectées aux lignes T3 et T6 (chacune la « **Ligne** », ensemble les « **Lignes** »).

Suivant les termes de la Commande, le transfert de propriété des Rames par les Constructeurs interviendra à la date de leur livraison. Aux termes de la Loi ORTF, les Rames appartiennent au STIF dès leur acquisition par la RATP qui en conserve néanmoins le contrôle et la possession au sens de l'article L. 2142-8 du Code des transports.

- (C) Par un courrier du 1^{er} juillet 2010, le STIF a donné son accord pour étudier avec la RATP le principe et les modalités d'un financement par crédit-bail des Rames. Aux fins de sélectionner son crédit-bailleur (ci-après le « **Crédit-Bailleur** »), la RATP a engagé, en qualité d'entité adjudicatrice au sens de l'article 4 de l'Ordonnance n°2005-649 du 6 juin 2005 une procédure négociée après publicité et mise en concurrence préalables, dans les conditions fixées par le décret n°2005-1308 du 20 octobre 2005.
- (D) Deux contrats de crédit-bail n°[●] et n°[●] ont été ainsi conclus entre la RATP et le Crédit-Bailleur, portant sur les Rames (ci après chacun le « **Contrat de Crédit-Bail** », ensemble les « **Contrats de Crédit-bail** ») dont une copie figure en Annexe 3 de la présente convention bilatérale (ci-après la « **Convention** »), ainsi que les contrats d'acquisition (ci-après chacun le « **Contrat d'Acquisition** », ensemble les « **Contrats d'Acquisition** ») par lesquels le STIF, par l'intermédiaire de la RATP dûment autorisée transfère la propriété des Rames au Crédit-Bailleur pour un prix d'acquisition de 179 millions Euros H.T (Lot 1) et de 199 millions Euros H.T (Lot 2), dont une copie figure en Annexe 4 de la Convention.

Il est prévu à l'article 17.1 du Contrat de Crédit-Bail, que les droits et obligations au titre du Contrat de Crédit-Bail pourront être transféré au plus tard le 31 décembre 2029 au STIF, ce dont convient dès à présent le Crédit-Bailleur.

Aux termes du Contrat de Crédit-Bail, le préfinancement des Rames auprès des Constructeurs est assuré par la RATP.

(E) Propriétaire des Rames par l'effet du Contrat d'Acquisition, le Crédit-Bailleur louera avec option d'achat à la RATP ou à tout autre Crédit-Preneur y substitué lesdites Rames dans les conditions définies au Contrat de Crédit-Bail. En sa qualité de Crédit-Preneur, la RATP disposera des droits exclusifs d'usage des Rames qu'elle exploitera jusqu'au terme prévu par les dispositions précitées de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959, du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 et de la loi ORTF.

CELA EXPOSE, IL A ETE CONVENU ENTRE LES PARTIES CE QUI SUIT :

1. DEFINITIONS – INTERPRETATION

1.1 DEFINITIONS

Dans la présente Convention, sauf stipulation contraire expresse ou si le contexte l'exige autrement, les termes et expressions employés avec des initiales majuscules ont la signification qui leur est attribuée ci-dessous :

Accord(s)/Convention(s) tripartite(s)	Tel que défini en annexe 15 du Contrat de Crédit Bail
Biens de Retour	Ensemble des biens visés à l'article L. 2142-8 du Code des transports qui ont été réalisés ou acquis par la RATP ou lui ont été remis et qui sont nécessaires pour assurer l'exploitation par la RATP des services réguliers de transport par tramway.
Calendrier Prévisionnel de Livraison	Tel que défini en annexe 2 du Contrat de Crédit Bail
Contrat(s) d'Acquisition	Désigne le(s) contrat(s) signé(s) par la RATP agissant pour le STIF (Vendeur), le Crédit-Bailleur (Acquéreur) et la RATP agissant en son nom et pour son propre compte, dans le cadre duquel le Crédit Bailleur acquiert les Rames au fur et à mesure de leur livraison.
Contrats de projet	Désigne, ensemble, le ou les Accord(s) Tripartite(s), le Contrat de Crédit Bail et le ou les Contrat(s) d'Acquisition.
Convention Bilatérale	Désigne la présente Convention
Contrat d'Exploitation	Désigne la convention pluriannuelle conclue entre le STIF et la RATP en application de l'article 5 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959.
Date de Mise en Loyer	Se reporter à la définition figurant dans le Contrat de Crédit-Bail
Assiette prévisionnelle du lot 2	L'Assiette prévisionnelle est l'assiette financé par le crédit-bail à la date de signature
Assiette actualisée du lot 2	L'Assiette actualisée est l'assiette définitive financée par le crédit-bail
Assiette Annexe actualisée du lot 2	L'Assiette Annexe correspond à l'ensemble des dépenses relatives aux tramways du lot 2 et non directement incluses dans l'assiette de crédit-bail et financées par le Contrat d'Exploitation (pièces détachées et outillage). Le montant de l'Assiette Annexe est susceptible d'évoluer dans le temps, notamment en cas de dépenses d'investissements réalisées sur les Rames postérieurement à la mise en place du Contrat de Crédit-

	Bail.
Assiette Prévisionnelle Annexe du lot 2	L'Assiette Prévisionnelle Annexe correspond à l'ensemble des dépenses prévisionnelles relatives aux tramways du lot 2 non directement incluses dans l'assiette de crédit-bail et financées par le Contrat d'Exploitation (pièces détachées et outillage).
Avance	Montant versé par la Banque au Crédit-Bailleur à la Date de Mise en Loyer
Crédit-Bail ou Contrat(s) de Crédit-Bail	Désigne le(s) contrat(s) signé(s) ce jour entre la RATP et le Crédit-Bailleur, relatif aux Rames, comprenant une location des Rames assortie d'une option d'achat desdites Rames dans les termes et conditions définis au(x)dit(s) contrat(s).
Crédit-Bailleur	Tel que défini dans le Contrat de Crédit-Bail
Crédit-Preneur	Désigne la RATP ou tout successeur y substitué.
Commission de Confirmation	Telle que définie dans le Contrat de Crédit-Bail
Commission de Renonciation	Telle que définie dans le Contrat de Crédit-Bail
Constructeurs	Alstom et Lohr
Dates Butoir de Livraison	Celles définies contractuellement dans le Contrat de Crédit-Bail ou celles négociées par avenant dans le cadre d'un Report de la Date Butoir de Livraison
Immobilisations	Actifs facturés au STIF dans le cadre de la Convention d'Exploitation et faisant l'objet du versement d'une Contribution C2.
Jour(s) Ouvré(s)	Désigne(nt) les jours de la semaine, à l'exception du samedi et du dimanche, pendant lesquels les établissements de crédit sont ouverts à Paris afin de réaliser des opérations de banque et des transactions sur le marché interbancaire, étant précisé que, si une échéance ou une date de paiement coïncide avec un jour qui n'est pas un Jour Ouvré, ladite échéance ou date de paiement est prorogée au premier Jour Ouvré suivant.
Valeur de Résiliation (Basse, Moyenne, Haute, Spéciale)	Se reporter aux définitions figurant dans le Contrat de Crédit-Bail
Loyer(s)	Se reporter à la définition figurant dans le Contrat de Crédit-Bail
Mandat de Vente	Désigne le mandat de vente entre le STIF et la RATP en date du xxx qui figure en annexe 8 du Contrat d'Acquisition
Marge de Surdimensionnement	Telle que définie dans le Contrat de Crédit-Bail
Marge d'Intermédiation BEI	Telle que définie dans le Contrat de Crédit-Bail

Marge du Prêt Long Terme sur Ressources Bancaires	Telle que définie dans le Contrat de Crédit-Bail
Option d'Achat Anticipée	Désigne l'option d'achat anticipée des Rames consentie par le Crédit-Bailleur au Crédit-Preneur dans les conditions définies au Contrat de Crédit Bail.
Partie(s)	Désigne au pluriel collectivement et au singulier individuellement chacune des parties à la Convention.
Période de Préfinancement	Signifie la période courant entre la Date d'Entrée en Vigueur du Contrat de Crédit bail et la Date de Livraison de la dernière Rame
Prix d'Intégration des Rames	Il constitue le prix auquel la RATP intègre, dans ses Immobilisations, les Rames en cas de terminaison anticipée du Contrat de Crédit Bail. Ce prix est variable selon chaque cas de résiliation partielle ou totale du Contrat de Crédit Bail et intègre les éventuelles indemnités à recevoir ou à payer au Crédit-Bailleur.
Pré-Loyers	Se reporter à la définition figurant dans le Contrat de Crédit-Bail
Prix d'Option d'Achat	Se reporter à la définition figurant dans le Contrat de Crédit-Bail

1.2. INTERPRETATION

Chacune des Annexes fait partie intégrante de la Convention et a la même valeur que si elle était intégrée directement dans le corps de ladite Convention.

Les titres et sous-titres utilisés dans la Convention n'y figurent que pour des besoins de présentation et ne peuvent, de quelque manière que ce soit, servir à son interprétation.

2. OBJET ET DUREE DE LA CONVENTION

2.1. OBJET DE LA CONVENTION

La Convention a notamment pour objet de définir les droits et obligations du STIF et de la RATP dans le cadre de l'exécution des Contrats de Projet en liaison avec le Contrat d'Exploitation. Les Parties reconnaissent avoir parfaite connaissance des stipulations des Contrats de Projet et, pour l'application des présentes, en acceptent expressément les termes et conditions. De même, chaque Partie déclare que ses engagements aux termes de ceux des Contrats de projet dont elle est signataire ont été valablement souscrits et l'obligent juridiquement conformément à leurs termes.

La Convention est un contrat autonome et divisible des Contrats de Projet.

Les stipulations qui seraient arrêtées dans le cadre d'une convention spécifique « gouvernance du matériel roulant entre le STIF et la RATP », en application de l'article 14 du décret 2011-320 du 23/03/2011, s'appliqueraient à cette convention bilatérale.

2.2. DUREE DE LA CONVENTION

La Convention entre en vigueur à compter de sa notification et de sa signature par les Parties.

La Convention expire le 31 décembre 2029 ou, dans le cas où le STIF se substituerait à la RATP directement comme Crédit-Preneur du Contrat de Crédit-Bail, à la date de la dite substitution. Les engagements pris par la RATP et le STIF au sujet de la Pénalité sur Refinancement BEI (article 5) n'expireront qu'à la fin normale ou anticipée du Contrat de Crédit-Bail.

3. REFINANCEMENT DU CONTRAT PAR LA BEI

La qualité financière du contrat de crédit bail est notamment soumise à l'intégration, dans le dispositif, d'un refinancement par la Banque Européenne d'Investissement (BEI) qui s'opérerait :

- a) aux conditions de Marges d'Intermédiation BEI telles que définies dans le contrat, c'est-à-dire 0,35% dans le cas d'une mise en place d'un schéma de sûretés sur les créances du Crédit-Preneur (pas de Marge de Surdimensionnement). En cas de mise en place d'un schéma de sûretés avec Marge de Surdimensionnement, la RATP prendra à sa charge 50% du surcoût.
- b) sans versement d'une quelconque Commission de Renonciation qui aurait pour effet d'annuler partiellement le gain procuré par le Refinancement BEI ;
- c) pour l'intégralité du coût des tramways de la ligne T6 (dans l'hypothèse où la BEI ne financerait pas l'intégralité du coût des tramways de la ligne T6, la clause résolutoire du Contrat de Crédit-Bail s'appliquerait).

L'acceptation du contrat par le STIF a été conditionnée par ces trois dispositions. En conséquence, le STIF ne prendra en charge aucun surcoût qui serait dû au non respect de l'une de ces trois dispositions. Tout surcoût entre les conditions que le STIF aurait

obtenues si le refinancement BEI s'était fait dans les conditions décrites supra et les conditions effectivement obtenues est à la charge de la RATP.

Ces surcoûts concernent en particulier le versement des Commissions de Renonciation et les 50% de la Marge de Surdimensionnement à la charge de la RATP

Enfin, la RATP s'engage à prendre à sa charge tout règlement éventuel de frais juridiques et autres commissions qui auraient pour origine la mise en œuvre de ce refinancement, sans refacturation d'aucune nature au STIF.

4. ASSIETTE DU CREDIT-BAIL ET ENGAGEMENT DE FINANCEMENT PAR LE STIF A LA RATP

La RATP présentera au STIF 30 jours avant la signature du contrat de Crédit-Bail la décomposition exacte (Annexe 5):

- a) de l'Assiette Prévisionnelle du crédit bail, d'un montant de 182 M€ courants HT, telle qu'égale :
- à la somme du produit prix unitaire x nombre de rames qui compose le lot 2 tels qu'arrêté dans le contrat de Crédit-Bail ;
 - à laquelle se rajoute le montant des commissions de montage de crédit bail mises à la charge du crédit preneur et prises en compte dans le calcul de l'assiette du Contrat de Crédit-Bail ;
 - et minoré de l'Avance de la Banque.

- b) De l'Assiette Prévisionnelle Annexe relative aux rames du lot 2, financées dans le cadre du Contrat d'Exploitation. Ce montant est fixé à 7,7 M€ courants HT.

La RATP fournira au STIF l'ensemble des éléments permettant d'apprécier la pertinence de ces assiettes prévisionnelles et notamment les marchés constructeurs.

En cas d'écart entre la somme (i) du produit prix unitaire x nombre de rames qui compose le lot 2 tels qu'arrétés dans le contrat de Crédit-Bail et (ii) le montant effectivement versé (y compris la retenue de garantie hors les écarts liés aux retard de livraison) aux constructeurs pour les éléments de tramways financés par crédit-bail, un avenant à la Convention d'Exploitation sera signé. Cet avenant prévoira de compenser cet écart de la manière suivante :

- Si l'écart (i) – (ii) est positif, alors la RATP versera au STIF une contribution « C4' » d'un montant équivalent à cet écart,
- Si l'écart (i) – (ii) est négatif, alors le STIF versera à la RATP une contribution « C4' » d'un montant équivalent à cet écart.

Le STIF pourra verser (ou recevoir) la contribution C4' en une seule fois ou bien annuellement par amortissements linéaires jusqu'en 2029.

5. CONTRIBUTION VERSEE PAR LE STIF A LA RATP DANS LE CADRE DE L'OPERATION DE FINANCEMENT DES TRAMWAYS PAR CREDIT-BAIL

✓ La contribution de crédit-bail (la contribution « C4 »), qui prendra la forme d'une subvention d'équipement, est versée par le STIF dans le cadre de l'exécution de la présente Convention.

Elle est allouée, au moment de son versement, pour le financement de l'Assiette Actualisée du lot 2. La RATP s'engage à ce titre à fournir au STIF toutes les informations

justifiant de l'utilisation de la contribution et de sa rétrocession intégrale au crédit-bailleur.

Le montant de la contribution C4 est exprimé en Euros et net de TVA.

Elle se décompose ainsi : montant des Pré-loyers et Loyers payés, à chaque échéance, par la RATP au Crédit Bailleur. Ces Pré-loyers et Loyers sont fixés contractuellement dans le cadre du contrat de crédit bail. Le STIF s'engage à payer le montant exact de ces Pré-Loyers et Loyers à la RATP.

✓ Le Refinancement par la BEI dans les conditions décrites au 3.a), 3.b) et 3.c) de la présente convention est de la responsabilité exclusive de la RATP. Tout impact financier lié à un refinancement par la BEI qui dérogerait aux conditions décrites supra est à la charge de la RATP. Cet impact, appelé Pénalité sur Refinancement BEI, sera calculé à la Date de Mise en Loyer ; le cas échéant, elle comprend également la prise en charge par la RATP de 50% de la commission de surdimensionnement. Le STIF sera remboursé à l'euro l'euro, semestriellement, sur la base d'un calendrier identique à celui du paiement des loyers. En cas de changement de crédit preneur, la RATP s'engage à verser au STIF le montant actualisé de la Pénalité sur Refinancement BEI sur la période restant à courir, (l'actualisation se fera au taux mid swap sur la durée du prêt résiduel) sauf si le montant est supérieur à 1.000.000€.

En cas de montant supérieur à 1.000.000€, les parties se concerteront alors pour décider de l'opportunité de régler cette indemnité à l'euro l'euro, semestriellement, jusqu'à la fin normale ou anticipée du Contrat de Crédit-Bail, sur la base d'un calendrier identique à celui du paiement des loyers. En cas de terminaison anticipée du Contrat de Crédit-Bail, le STIF s'engage à rembourser à la RATP le montant actualisé de la Pénalité sur Refinancement BEI sur la période restant à courir jusqu'au terme normal du Contrat de Crédit-Bail (l'actualisation se fera au taux mid swap de la durée du prêt résiduel).

✓ L'acquisition du matériel roulant et le respect des délais de livraison dans les conditions définies au Calendrier de Livraison sont de la responsabilité exclusive de la RATP, à l'exclusion des retards induits (i) par une demande de modification du matériel formulée par le STIF sur le matériel roulant (ii) par des modifications du matériel demandées pour des raisons réglementaires (ces modifications devront être validées par le STIF). Tout impact financier lié à ces retards de livraison du matériel roulant, avant la date butoir de livraison, est à la charge de la RATP. L'impact global, appelé Pénalité pour Non Respect du Calendrier de Livraison, ne sera pas inclus dans l'assiette du Crédit-Bail et sera pris en charge par la RATP (versement d'une indemnité au STIF en cas d'intégration de l'impact financier dans le Prix d'Intégration des Rames).

Toutefois, en cas de retard de Livraison du matériel roulant dû à un retard de livraison de l'infrastructure, le STIF et la RATP conviennent de se concerter pour déterminer comment traiter l'impact financier. En tout état de cause, ce dernier impact ne sera pas inclus dans l'Assiette de Crédit Bail.

✓ Le Calendrier de Livraison est celui défini contractuellement dans le Contrat de Crédit-Bail.

La RATP fournit au STIF un échéancier qui décompose la subvention C4 selon les modalités ci-dessus. Cette subvention est indépendante de la contribution C2 du Contrat d'Exploitation.

L'Assiette Annexe est financée dans le cadre de la Convention d'Exploitation.

La RATP porte le préfinancement du matériel au cours de toute la Période de Préfinancement. Pendant cette période, le STIF finance à la RATP le coût du préfinancement dans le cadre du Contrat d'Exploitation.

6. ENGAGEMENTS DES PARTIES S'AGISSANT DE LA DETERMINATION DES CLAUSES FINANCIERES

Le STIF détermine les taux « hors marge » retenus par la RATP pour le passage des loyers de taux variable à taux fixe. Le principe retenu a priori est celui d'une fixation des taux sur 30 ou 33 ans au plus tard à la mise en loyers et a priori sans modification ultérieure. Le passage des loyers de taux variable à taux fixe se fera après la purge des recours de tiers.

La RATP réalisera les opérations de fixation des taux dans le respect d'une fourchette de taux et d'une durée de couverture définies par le STIF au cours de chaque comité de suivi.

Dans le cas dans lequel la fourchette de taux définie par le STIF est inadaptée au regard des conditions du marché, la RATP produira au STIF les informations nécessaires à une modification de la fourchette des taux qui permette à la RATP de fixer les taux au plus vite. Cette modification pourra être réalisée lors du comité de suivi ou lors d'une réunion ad hoc si la RATP l'estime nécessaire ou par échange d'email.

Dans le cas où le STIF souhaiterait par la suite passer de loyers à taux fixe à des loyers à taux variable :

1. le STIF s'engage à indemniser la RATP dans le cas où la RATP aurait à payer une soulte au Crédit-Bailleur au titre des Coûts de Redéploiement des Fonds sur Instrument de Couverture de Taux,
2. la RATP s'engage à reverser au STIF la soulte que le Crédit-Bailleur aurait à payer au Crédit-Preneur au titre des Gains de Redéploiement des Fonds sur Instrument de Couverture de Taux,

de telle sorte que cette opération n'ait pas d'incidence sur les comptes de la RATP.

Dans le cas où une couverture de taux devait être résiliée du fait du dépassement de dates butoirs de livraison, la soulte positive ou négative serait à la charge du STIF.

7. MODALITES DE PAIEMENT DE LA CONTRIBUTION C4 PAR LE STIF A LA RATP

Le versement de la contribution C4 se fera sur une base semestrielle aux mêmes dates que les paiements des Pré-Loyers et Loyers versés par la RATP au Crédit-Bailleur dans le cadre du Contrat de Crédit-Bail. La RATP remettra au STIF un calendrier prévisionnel de paiement.

Une copie de la demande de paiement du Crédit-Bailleur sera transmise au STIF dans les meilleurs délais. La RATP doit être à même d'expliquer au STIF, le cas échéant, toute variation des loyers par rapport aux loyers prévisionnels.

L'appel de fonds est réalisé par la RATP au plus tard 30 jours avant la date effective de paiement au Crédit-Bailleur. Le STIF dispose de 30 jours pour payer.

Les paiements s'effectueront sur le compte ouvert de la RATP suivant :

CA CIB

Code Banque : 31489

Code Guichet : 00010

Numéro de Compte : 00012675184

Clé RIB : 47

IBAN : FR7631489000100001267518447

BIC : BSUIFRPP

8. COMITES DE SUIVI

Tous les 3 mois durant la Période de Préfinancement, les parties conviennent de la mise en place d'un comité de suivi du crédit bail (le "Comité de Suivi"). Ce Comité de Suivi se tiendra en même temps que le Comité technique relatif aux tramways.

Le Comité de Suivi est composé de représentants du STIF désignés par sa directrice générale et de représentants de la RATP. Il est co-présidé par la directrice générale du STIF ou son représentant désigné, et par Alain Le Duc ou son représentant désigné.

A la fin de la Période de Préfinancement, le Comité technique relatif aux tramways de la RATP ou toute autre instance s'y substituant permet de suivre le projet.

8.1.ROLE DU COMITE DE SUIVI

Le Comité de Suivi est chargé de suivre la livraison du matériel roulant et les enjeux financiers liés au crédit-bail. Il examinera en particulier :

- L'assiette, ses composantes et leur évolution,
- les montants versés au constructeur pour les tramways en précisant la quote part correspondant à l'assiette de Crédit-Bail, ainsi que les montants versés par le crédit-bailleur à la RATP,
- les conditions de livraison des matériels roulants dont le Calendrier Prévisionnel est défini en annexe 2 du Contrat de Crédit-Bail
- l'échéancier des versements du STIF et les modalités de paiement prévus à l'article 5,
- toute décision modifiant les scénarios initiaux de déploiement et, d'une manière générale, toute décision modifiant les matériels roulants,
- toute décision qui aurait un impact significatif sur les éléments mentionnés au paragraphe précédent, ainsi que sur le confort, la régularité et la qualité du service aux usagers ainsi que tout autre point relatif aux matériels roulants mis à l'ordre du jour par l'une ou l'autre des Parties.
- les conditions de mise en place de swaps de taux pour le passage des loyers de taux variable à taux fixe

Le Comité de Suivi recommande les actions à prendre en fonction de la situation constatée.

En cas de défaut d'exécution de la présente convention par la RATP, le Comité de Suivi met en demeure la RATP de remédier au défaut. En cas d'absence de correction du défaut constaté, le STIF se réserve la possibilité de soumettre le litige au Tribunal Administratif de Paris conformément à la clause 12.5.

8.2.INFORMATIONS/DOCUMENTS A FOURNIR AU COMITE DE SUIVI

Tous informations et documents utiles devront être transmis par la RATP au plus tard 15 jours avant la date de la tenue du Comité de Suivi, notamment ceux concernant :

- la version la plus récente du calendrier des livraisons,
- une information sur le calcul des pré-loyers,
- un tableau récapitulatif trimestriel du suivi du Préfinancement par ligne de tramway détaillant : les versements effectués par la RATP au Constructeur au titre des rames et des équipements embarqués et les encaissements de la RATP en provenance du crédit-bailleur,
- l'échéancier des versements du STIF,
- l'état des Investissements réalisés,

- et, d'une manière générale, toute modification technique, financière ou autre apportée aux Investissements.
- les conditions de mise en place de swaps de taux pour le passage des loyers de taux variable à taux fixe

A la mise en loyer d'une ligne, la RATP fournira les informations suivantes relatives au coût des rames par ligne:

- les versements effectués par la RATP au Constructeur au titre des rames et des équipements embarqués et les encaissements de la RATP en provenance du crédit-bailleur,
- les versements effectués par la RATP au Constructeur au titre des pièces de rechange et de l'outillage et un inventaire de ces pièces de rechange et de cet outillage.

en précisant les dates et références des factures comptabilisées. Une copie des factures elles-mêmes seront transmises au STIF à sa demande.

Pour permettre le suivi financier, la RATP s'engage à faire ressortir directement dans sa comptabilité propre, les écritures relatives au crédit bail.

La RATP s'engage à communiquer ou présenter au STIF, sous 20 jours ouvrés à compter de la date de la demande écrite, les éléments directement extraits de sa comptabilité (générale) sans retraitement particulier.

Le STIF se réserve le droit de solliciter de la RATP, à tout moment et jusqu'à l'expiration du délai fixé ci-après tous documents, informations et pièces comptables justificatives relatifs à la comptabilité propre à l'investissement.

Les parties conservent l'ensemble des pièces comptables justificatives relatives à l'investissement objets de la présente convention, pendant 10 ans à compter de l'émission des dites pièces.

La RATP s'engage à communiquer ou présenter au STIF, sous un mois calendaire à compter de la date de la demande, les éléments relatifs au crédit bail faisant l'objet d'un traitement particulier.

Par la suite chaque Partie pourra demander à ce qu'une réunion soit organisée pour traiter des points relatifs aux Rames faisant l'objet du Crédit-Bail.

8.3.APPROBATION PREALABLE DU STIF

Les Parties conviennent, dans le cadre de ce Comité de Suivi, de soumettre à l'approbation préalable du STIF:

- toute décision modifiant les scénarii initiaux de livraison et de mise en service des matériels roulants,
- Pour toute demande de modification du matériel, le STIF interroge la RATP sur les conséquences de sa demande portant sur le respect des délais de livraison prévus. La RATP établira un Calendrier de Livraison modifié validé avec le Constructeur. La RATP mettra particulièrement en alerte le STIF sur les risques, s'ils existent, de dépassement de la date Butoir de Livraison.
- et toute décision qui aurait un impact significatif sur les éléments suivis par le comité de suivi.

En cas de modification proposée par le STIF, la RATP établira une étude d'impact dans les meilleurs délais.

Tout avenant au marché sera préalablement validé par le STIF.

Au vu des éléments qui lui auront été exposés et transmis par la RATP et des débats du Comité de Suivi, le Comité de Suivi prendra position sur la décision envisagée et ses conséquences.

9. SORT DES RAMES EXCLUES DU CONTRAT DE CREDIT BAIL

Les Rames exclues du Contrat de Crédit Bail, que ce soit pour dépassement de la Date Butoir de Livraison, pour exercice d'Option d'Achat Anticipé ou pour Résiliation du Contrat de Crédit Bail constituent des Immobilisations telle que définies au 1 Définitions.

Ces Immobilisations sont affectées à la comptabilité de la RATP à leur Prix d'Intégration.

Les Parties se concerteront pour définir les nouvelles modalités de financement des Rames acquises.

10. ENGAGEMENTS DES PARTIES AU TERME DU CONTRAT DE CREDIT-BAIL

Dans tous les cas d'achat des Rames avant le terme normal du Contrat de Crédit-Bail, le STIF s'engage à payer à la RATP le Prix d'Intégration des Rames. Les Parties se concerteront pour définir les conditions de remboursement des Rames acquises, sachant qu'à la fin des droits d'exploitation des lignes de tramways par la RATP, le STIF devra avoir remboursé à la RATP l'intégralité du Prix d'Intégration des Rames. Les Parties s'engagent à signer un avenant au Contrat d'Exploitation.

10.1. DEPASSEMENT DE LA DATE BUTOIR DE LIVRAISON D'UNE OU PLUSIEURS RAMES.

En cas de dépassement de la Date Butoir de Livraison de Rames, la RATP prend à sa charge la totalité des coûts induits dans les conditions définies à l'Article 13.3 du Contrat de Crédit Bail.

L'indemnité versée au Crédit-Bailleur au titre du cas de dépassement de la Date Butoir de Livraison n'est pas prise en compte dans le Prix d'Intégration des Rames.

10.2. RETARD DANS LA MISE EN SERVICE COMMERCIALE

Dans l'hypothèse où le contrat de crédit bail serait résilié pour tout ou partie pour un éventuel retard dans la mise en service commercial des Rames du lot 2, le Prix d'Intégration de ces Rames dans les Immobilisations est égal la Valeur de Résiliation Basse.

10.3. EXERCICE DE L'OPTION D'ACHAT ANTICIPE A L'INITIATIVE DE LA RATP

La RATP devra obtenir un accord préalable du STIF avant tout exercice de l'option d'achat anticipé, portant sur tout ou partie des matériels.

L'exercice de l'Option d'Achat Anticipé suppose le versement, au Crédit-Bailleur, du Prix d'Option d'Achat. Ce Prix d'Option d'Achat est intégralement payé par la RATP au Crédit-Bailleur. Le Prix d'Intégration de ces Rames dans les Immobilisations est égal au Prix d'Option d'Achat (Valeur de Résiliation Haute).

10.4 EXERCICE DE L'OPTION D'ACHAT ANTICIPE A L'INITIATIVE DU STIF

Le STIF pourra demander à la RATP d'exercer l'Option d'Achat Anticipé avant le transfert du Contrat de Crédit-Bail tel que prévu dans l'Accord Tripartite. La RATP acceptera d'exercer l'Option d'Achat Anticipé sous réserve que les Parties se soient mises d'accord préalablement sur les nouvelles modalités de financement des Rames acquises par le biais de cette Option d'Achat Anticipée.

L'exercice de l'Option d'Achat Anticipé suppose le versement, au Crédit-Bailleur, du Prix d'Option d'Achat. Ce Prix d'Option d'Achat est intégralement payé par la RATP au Crédit-Bailleur.

Le Prix d'Intégration de ces Rames dans les Immobilisations est égal au Prix d'Option d'Achat (Valeur de Résiliation Haute).

10.5. CAS DE DEFAUT DE LA RATP

La survenance d'un cas de défaut non remédié par la RATP, portant sur tout ou partie des matériels, provoque un dénouement anticipé du Contrat de Crédit-Bail et suppose le versement, au Crédit-Bailleur, d'une Valeur de Résiliation. Conformément à l'article 5 de l'Accord Tripartite, le STIF peut se substituer à la RATP directement comme Crédit-Preneur du Contrat de Crédit-Bail aux conditions de ce contrat afin d'éviter le dénouement anticipé du Contrat de Crédit-Bail.

Dans l'hypothèse où le STIF déciderait de ne pas se substituer à la RATP, cette Valeur de Résiliation est intégralement payée par la RATP au Crédit-Bailleur. Le Prix d'Intégration de ces Rames dans les Immobilisations est égal à la Valeur de Résiliation prévue au Contrat.

La RATP compense au STIF la différence entre la valeur de résiliation haute et la valeur de résiliation basse. Cette somme sera versée par la RATP au STIF dans un délai maximum de 6 mois après le dénouement anticipé du Crédit-Bail.

Dans le cas où le défaut de la RATP serait la conséquence d'un non paiement supérieur à 90 jours par le STIF de l'appel de fonds de la contribution C4, le Prix d'Intégration de ces Rames dans les Immobilisations serait égal à la Valeur de Résiliation prévue au Contrat. La RATP ne verse aucune compensation au STIF.

10.6. CIRCONSTANCE NOUVELLE CREDIT PRENEUR

Résiliation pour circonstance nouvelle demandée par la RATP

Dans le cas où la RATP estime qu'elle est impactée par la survenue d'une Circonstance Nouvelle, telle que définie dans le Contrat de Crédit Bail, la RATP informe le STIF au début de la période de concertation prévue dans le Contrat de Crédit-Bail. Une réunion extraordinaire du comité de suivi permet de valider l'invocation de la circonstance nouvelle par la RATP et la stratégie poursuivie par le STIF et la RATP.

La RATP informe le STIF de la cause de la Circonstance Nouvelle, du calendrier de résiliation ainsi que des conséquences financières prévisionnelles de cette résiliation.

En cas d'échec de la procédure de concertation (décrite à l'Article 15.2 du Contrat de Crédit-Bail), et avant d'effectuer la résiliation, la RATP propose au STIF de reprendre les engagements au titre du Contrat de Crédit-Bail. Dans le cas où le STIF ne reprendrait pas les engagements au titre du Contrat de Crédit-Bail, le Prix d'Intégration de ces Rames dans les Immobilisations est égal à la Valeur de Résiliation prévue au Contrat de Crédit-Bail

Résiliation pour Circonstance Nouvelle à l'initiative du STIF

Dans le cas où le STIF estime qu'il est impacté par la survenue d'une Circonstance Nouvelle, telle que définie dans le Contrat de Crédit Bail, le STIF se rapproche de la RATP pour envisager la possibilité de demander une résiliation pour Circonstance Nouvelle Crédit-Preneur. En cas d'échec de la procédure de concertation (décrite à l'Article 15.2 du Contrat de Crédit-Bail), et avant d'effectuer la résiliation, la RATP propose au STIF de reprendre les engagements au titre du Contrat de Crédit-Bail.

Dans le cas où le STIF ne reprendrait pas les engagements au titre du Contrat de Crédit-Bail et que la résiliation pour Circonstance Nouvelle est mise en œuvre, le Prix d'Intégration des Rames dans les Immobilisations est égal à la Valeur de Résiliation Applicable telle qu'elle résulte de l'application du Contrat de Crédit-Bail.

10.7. CIRCONSTANCE NOUVELLE CREDIT-BAILLEUR

Dans le cas de la survenance d'une Circonstance Nouvelle Crédit-Bailleur, la RATP informe le STIF de la cause de la Circonstance Nouvelle, du calendrier de résiliation ainsi que des conséquences financières de cette résiliation. La RATP associe le STIF à la procédure de concertation (décrite à l'Article 15.2 du Contrat de Crédit-Bail).

Si la résiliation pour Circonstance Nouvelle Crédit-Bailleur est mise en œuvre, le Prix d'Intégration de ces Rames dans les Immobilisations est égal à la Valeur de Résiliation Spéciale ou Basse telle que définie dans le Contrat de Crédit Bail.

10.8. RESILIATION POUR UN MOTIF D'INTERET GENERAL

En cas de la survenance d'un Motif d'Intérêt Général justifiant une terminaison anticipée, la RATP informe le STIF de ce Motif d'Intérêt Général, du calendrier de résiliation ainsi que des conséquences financières de cette résiliation. La RATP propose au STIF de reprendre les engagements au titre du contrat de Crédit-Bail.

Une réunion extraordinaire du comité de suivi permet de valider l'invocation d'un motif d'intérêt général par la RATP et la stratégie poursuivie par le STIF et la RATP.

Dans le cas où le STIF ne reprendrait pas les engagements au titre du Contrat de Crédit-Bail, le Prix d'Intégration de ces Rames dans les Immobilisations est égal à la Valeur de Résiliation prévue au Contrat de Crédit-Bail.

11. CLAUSE FISCALE

Les sommes versées par le STIF à la présente convention sont des subventions d'équipement non soumises à TVA.

En cas de remise en cause de la neutralité fiscale du dispositif par les autorités nationales compétentes, les parties s'engagent à faire leurs meilleurs efforts pour restaurer cette neutralité et notamment d'étudier le transfert du Contrat de Crédit Bail de la RATP au STIF permettant de restaurer cette neutralité.

Les parties s'engagent à examiner toutes les conséquences financières d'un éventuel redressement fiscal de ce montage.

12. STIPULATIONS DIVERSES

12.1. DROIT GENERAL DE CONTROLE ET D'AUDIT DU STIF

Les dispositions relatives au droit de contrôle et d'audit du Contrat d'Exploitation s'appliquent également à la présente convention bilatérale.

12.2. CAS DE FORCE MAJEURE

Aucune partie n'encourt de responsabilité pour n'avoir pas accompli ou avoir accompli avec retard une obligation, dans la mesure où un tel manquement ou retard résulte directement d'événements intervenant à tout moment et présentant les caractéristiques de la Force majeure, à savoir l'imprévisibilité, l'irrésistibilité et le caractère extérieur aux parties.

Si l'une des parties venait à invoquer la survenance d'un événement de Force majeure, elle le notifie immédiatement par écrit à l'autre partie, en précisant la nature de l'événement, le ou les retards en résultant ou susceptibles d'en résulter et les mesures envisagées pour en atténuer les effets. L'autre partie notifie alors dans le délai de 15 jours ouvrés sa décision sur l'existence et les effets de l'événement de Force majeure.

La partie qui invoque un événement de Force Majeure doit prendre, dans les meilleurs délais, toutes les mesures raisonnablement envisageables pour en atténuer l'impact sur l'exécution de ses obligations.

La partie qui, par action ou omission, aurait sérieusement aggravé les conséquences d'un événement présentant les caractéristiques de la Force majeure n'est fondée à l'invoquer que dans la mesure des effets que l'événement aurait provoqué si cette action ou omission n'avait pas eu lieu.

En dehors des cas expressément prévus par le présent article, aucune partie n'est déliée de ses obligations à raison d'une impossibilité d'exécution ou de la survenance de circonstances ou événements qui échappent à son contrôle.

Lorsqu'un Cas de Force Majeure se prolonge au-delà d'une période de 6 (six) mois à compter de la notification prévue au présent article, les Parties procèdent d'un commun accord au réexamen des conditions financières, à la demande motivée de l'une d'entre elles. Pour apprécier l'impact de ces événements, les parties s'appuient sur toutes données économiques et financières utiles et disponibles.

Si les Parties ne sont pas parvenues à un accord à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la demande formelle de réexamen, les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, seront déférés au Tribunal Administratif de Paris.

12.3. NULLITE – INOPPOSABILITE

La nullité ou l'inopposabilité d'une clause de la Convention n'affectera pas la validité et l'efficacité de ses autres clauses. En cas de nullité ou d'inopposabilité d'une telle clause, les Parties se rapprocheront pour négocier de bonne foi un arrangement permettant d'atteindre autant que possible un résultat économiquement équivalent à celui de la clause nulle ou inopposable.

12.4. DROIT APPLICABLE ET COMPETENCE JURIDICTIONNELLE

La Convention est, dans tous ses aspects et conséquences, régie par le droit administratif français.

Tout litige relatif à la Convention sera soumis au tribunal administratif de Paris.

12.5. ELECTION DE DOMICILE

Pour l'exécution de la Convention, les Parties font élection de domicile en leur siège respectif.

12.6. DOCUMENTS ANNEXES

Le Contrat de Crédit Bail et le Contrat d'Acquisition, dont les Parties reconnaissent avoir pris connaissance, sont annexés à la Convention.

Fait, en deux (2) exemplaires originaux,

Pour le STIF

Sophie Mougard
Directrice Générale

Pour la RATP

Alain Le Duc
Directeur financier

Listes des annexes :

Annexe 1 : décision exécutoire du Conseil du STIF en date du 6 juillet 2011

Annexe 2 : décision exécutoire du Conseil d'Administration de la RATP en date du 1^{er} juillet 2011

Annexe 3 : Contrat de Crédit-Bail

Annexe 4 : Contrat d'Acquisition

Annexe 5 : Décomposition de l'Assiette Prévisionnelle du crédit bail et de l'Assiette Prévisionnelle Annexe

MANDAT DE VENTE
Financement par Crédit- Bail de l'acquisition de 47 rames de tramway pour les
lignes T3 et T6 à hauteur d'un montant maximum de 199 € Millions hors taxes
- Lot 2 -

ENTRE :

Le **SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**, dont le siège est situé à PARIS IXème, 41 rue de Châteaudun, représenté pour les besoins des présentes par sa directrice générale, dûment habilité(e) à cet effet par délibération exécutoire du Conseil du STIF en date du 6 juillet 2011 ,

(ci-après le « **STIF** » ou le « **Mandant** »)

DE PREMIERE PART,

ET

La **REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS**, établissement public à caractère industriel et commercial dont le siège se trouve à PARIS XIIème, 54, Quai de la Rapée, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de PARIS sous le numéro B 775 663 438,

Représentée par Monsieur Alain Le Duc, Directeur financier de la RATP dûment habilité aux fins des présentes, en vertu de la décision du Conseil d'Administration en date du 1^{er} juillet 2011,

(ci-après la « **RATP** » ou le « **Mandataire** »)

DE SECONDE PART.

Ci-après désignés individuellement la « **Partie** » et collectivement les « **Parties** ».

Il est préalablement exposé :

1. En application de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France (i) le STIF est responsable de l'organisation du service public de transport régional de voyageurs en Ile-de-France (article L. 1241-1 et suivants du Code des transports) et (ii) l'exploitation dudit service public est confiée à la Régie Autonome des Transports Parisiens jusqu'au 31 décembre 2029 s'agissant des services réguliers de transport par tramway conformément aux dispositions de la loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ci-après « **Loi ORTF** ») codifiée à la partie législative du Code des transports. En application des dispositions du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, une convention pluriannuelle précise la consistance et la qualité des services exploités par la RATP, les conditions de cette exploitation, ainsi que les modalités de détermination de son financement. A ce titre, un contrat a été conclu entre le STIF et la RATP le 21 février 2008 pour la période 2008-2011.
2. La RATP, exploitant du service public de transport de voyageurs, a commandé 47 rames de tramways (les « **Rames** ») dans le cadre de plusieurs marchés de fournitures (ci-après désignés la « **Commande** ») passés avec Alstom et Lohr (ci-après les « **Constructeurs** »). Les Rames du lot 2 doivent être affectées aux lignes T3 et T6 (chacune la « **Ligne** », ensemble les « **Lignes** »). Au titre de la Commande, le préfinancement des Rames auprès des Constructeurs est assuré intégralement par la RATP. Dans ce contexte, la RATP a décidé de recourir à une solution d'ingénierie financière sous forme de crédit-bail optimisé pour le financement de l'acquisition des Rames (ci-après l'« **Opération** »).
Ces Rames sont en cours de fabrication et leurs livraisons prévisionnelles s'étalent pour les 25 Rames de la Ligne T3 de mars 2012 à décembre 2012 et pour les 22 Rames de la Ligne T6 de mai 2013 à juin 2014,
3. Il est ainsi prévu de conclure prochainement un contrat de crédit-bail entre d'une part la RATP et d'autre part la société [●] pour le lot 2 (portant sur l'acquisition des 47 Rames de tramway destinées à l'exploitation des lignes T3 et T6) en qualité de crédit-bailleurs (ci-après le « **Crédit-Bailleur** »). Une copie de ce contrat de crédit-bail figure en Annexe 1 de la présente convention de mandat.
4. Il est également prévu de conclure simultanément un contrat d'acquisition (ci-après le « **Contrat d'Acquisition** ») par lesquels le STIF, par l'intermédiaire de la RATP dûment habilitée à cet effet, s'engagera à transférer la propriété des Rames au Crédit-Bailleur pour un prix d'acquisition maximum de 199 millions Euros H.T s'agissant du lot 2 (ci-après Le « **Prix d'acquisition des Rames** »). Une copie du Contrat d'acquisition figure en Annexes 2 de la présente convention de mandat.
5. Dans la mesure où la RATP a commandé les Rames objet de l'Opération et en assurera l'exploitation jusqu'au 31 décembre 2029 au plus tard, le STIF a demandé à la RATP, ce qu'elle a accepté, de vendre en son nom et pour son compte les Rames aux Crédit-Bailleurs désignés par la RATP (ci-après le « **Mandat** »).
6. Tel est l'objet du Mandat.

Ceci étant exposé, les Parties conviennent de ce qui suit :

1. Objet du Mandat – cession des Rames

Le Mandant confie par la présente au Mandataire, qui l'accepte, la mission de céder en son nom et pour son compte l'intégralité des Rames au Crédit-Bailleur, avant leur affectation au service public dont le Mandataire est chargé et dans le respect des termes et conditions stipulés notamment aux articles 5 (Prix et modalités de vente) et 6 (Paiements) des Contrats d'Acquisition.

2. Rémunération

Le Mandat est confié au Mandataire à titre gracieux, ce qu'accepte irrévocablement le Mandataire dans la mesure où la conclusion et l'exécution du Mandat sont rendues nécessaires par la structuration de l'Opération et par la Loi ORTF. En conséquence, le Mandataire ne pourra réclamer auprès du Mandant aucune somme, droit ou frais, quelle qu'en soit l'origine ou la nature, qu'il pourrait exposer ou avoir à exposer pour l'accomplissement du Mandat, sous réserve des stipulations de l'article 3.

3. Fiscalité

Par le Présent Mandat, le Mandataire s'engage à facturer, au nom et pour le compte du Mandant, le Crédit Bailleur du Prix d'Acquisition des Rames, grevé de TVA, conformément aux dispositions de la réglementation fiscale en vigueur.

Le Mandataire s'engage à transmettre au Mandant les factures ainsi émises au Crédit Bailleur en son nom et pour son compte.

4. Durée et résiliation du Mandat

Le présent Mandat entre en vigueur à compter de sa signature et est conclu pour une durée ne pouvant excéder celle du Contrat d'Acquisition.

Il est précisé que l'exécution du Contrat d'Acquisition étant la clause exclusive du Mandat, ce dernier deviendra caduc en cas de fin anticipée du Contrat d'Acquisition, pour quelque motif que ce soit.

5. Limitation des pouvoirs du Mandataire

Les pouvoirs délégués par le Mandant au Mandataire sont strictement limités aux pouvoirs définis par le présent Mandat. Aucun mandat ni aucune délégation de pouvoirs ne pourra être déduit du comportement ou du silence du Mandant, à moins que cela n'ait fait l'objet d'un accord préalable et écrit des Parties.

6. Respect de la réglementation applicable

D'une manière générale, le Mandataire devra agir, dans le cadre de l'exécution du Mandat, dans le strict respect de la réglementation applicable et des usages et coutumes éventuels qui s'imposeraient. Le comportement du Mandataire ne devra pas nuire ou ne devra pas être susceptible de nuire aux intérêts et à la réputation du Mandant.

Le Mandataire s'engage, dans le cadre de l'exécution du présent Mandat, à agir dans l'intérêt exclusif du Mandant.

7. Loi applicable – Attribution de juridiction

Le Mandat est soumis au droit français. Tout différent relatif à son contenu, à son interprétation ou à son exécution relève de la compétence exclusive des tribunaux du ressort de la Cour d'Appel de Paris.

8. Divers

Aucune modification ne pourra être apportée aux présentes sans le consentement exprès et écrit de chacune des Parties.

Les stipulations des articles 5 (Limitation des pouvoirs du Mandataire), 7 (Loi applicable – Attribution de juridiction) et 8 (Divers) continueront à s'appliquer après l'expiration de la présente convention.

Fait à [•], le [•] 2011

Pour le Mandant

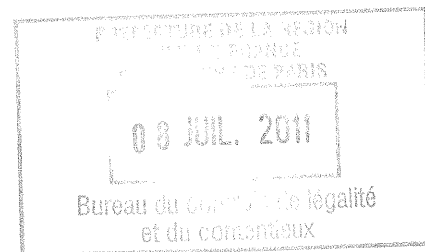
Pour le Mandataire

Annexes :

Annexe 1 Contrat de crédit-bail Lot 2

Annexe 2 Contrat d'acquisition Lot 2

**SCHEMA DE PRINCIPE
DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE
A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE
CONVENTION DE FINANCEMENT
AVANT PROJET ET ACQUISITIONS FONCIERES
TCSP MASSY-SACLAY
2nde phase : Ecole Polytechnique - Saclay**



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

- VU** le code des transports ;
- 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°75-470 du 4 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la régie des transports parisiens, en application de l'article 13 du décret n°59-1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la Régie autonome des transports parisiens ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, signé le 18 mai 2000 ;
- VU** le contrat de projets Etat- Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la délibération n°2006/1168 du 13 décembre 2006 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2008/0133 du 14 février 2008 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le rapport n° 2011/0624 ;
- VU** les avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 29 juin 2011 et de la commission de la démocratisation du 30 juin 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : le schéma de principe relatif au prolongement du TCSP Massy-Saclay de l'Ecole Polytechnique au Christ de Saclay est approuvé pour un montant de 54,5 M€ aux conditions économiques de janvier 2008.

ARTICLE 2 : le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relatif au prolongement du TCSP Massy-Saclay de l'Ecole Polytechnique au Christ de Saclay est approuvé.

ARTICLE 3 : la convention de financement avant projet et acquisitions foncières avec :

- L'Etat
- la Région d'Ile-de-France,
- le département de l'Essonne,
- et le STIF,

pour un montant de 5,9 M€, aux conditions économiques de janvier 2008, est approuvée.

ARTICLE 4 : la directrice générale du STIF est habilitée à transmettre ledit dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique aux services compétents de l'Etat pour instruction et à signer ladite convention ainsi qu'à prendre tout acte permettant de concrétiser cette opération.

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

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

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



**Convention de réalisation et de financement des études
relatives à l'élaboration du Dossier d'Avant-Projet
(AVP) et des acquisitions foncières
du TCSP Massy – Saclay - phase 2
Section Ecole Polytechnique – Christ de Saclay**

Entre :

L'État, représenté par le Préfet de la région Île-de-France, Préfet de Paris,

La **Région Île-de-France**, représentée par le Président du Conseil régional, dûment mandaté par la délibération n° CP 11-XXX de la Commission Permanente du 20 octobre 2011 du Conseil régional d'Île-de-France,

Le **Département de l'Essonne**, représenté par Jérôme GUEDJ, Président du Conseil général de l'Essonne, dûment habilité par délibération du de la Commission Permanente n°..... en date du

Ci-après désignés « les financeurs », d'une part,

Et :

Le **Syndicat des Transports d'Île-de-France**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39-41 rue de Châteaudun à Paris (9^{ème}), n° SIRET 287 500 078 00012, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, dûment habilitée,

Ci-après désigné « le STIF », d'autre part.

TABLE DES MATIERES

<u>PREAMBULE : CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION.....</u>	<u>5</u>
<u>1 OBJET DE LA CONVENTION.....</u>	<u>7</u>
1.1 RAPPEL DES ELEMENTS D'ETUDE DEJA EFFECTUES.....	7
1.2 DEFINITIONS ET CONTENU DE L'ETUDE	7
1.2.1 LE DOSSIER D'AVANT-PROJET (AVP)	7
1.2.2 LES ETUDES COMPLEMENTAIRES.....	8
1.2.3 ACQUISITIONS FONCIERES	8
1.2.4 LE CONTENU DES DOSSIERS.....	8
1.3 CALENDRIER DE REALISATION DE L'AVP ET DES ACQUISITIONS FONCIERES	8
<u>2 ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES</u>	<u>9</u>
2.1 LA MAITRISE D'OUVRAGE DU PROJET	9
2.1.1 L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS	9
2.1.2 IDENTIFICATION, ENGAGEMENTS ET PERIMETRE D'INTERVENTION DU MAITRE D'OUVRAGE ..	9
2.2 LES FINANCEURS.....	9
2.2.1 IDENTIFICATION	9
2.2.2 ENGAGEMENTS	10
<u>3 MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT</u>	<u>10</u>
3.1 ESTIMATION DU COUT DES ETUDES ET ACQUISITIONS FONCIERES.....	10
3.2 PLAN DE FINANCEMENT	10
3.3 MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT POUR L'ETAT ET LA REGION	10
3.3.1 VERSEMENT D'ACOMPTES.....	10
3.3.2 VERSEMENT DU SOLDE	11
3.3.3 PAIEMENT	11
3.3.4 BENEFICIAIRES ET DOMICILIATION	11
3.4 CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION.....	12
3.5 COMPTABILITE DU MOA	12
<u>4 MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS</u>	<u>12</u>
<u>5 GESTION DES ECARTS</u>	<u>12</u>
<u>6 DISPOSITIONS GENERALES.....</u>	<u>13</u>
6.1 MODIFICATION DE LA CONVENTION.....	13
6.2 REGLEMENT DES LITIGES.....	13
6.3 RESILIATION DE LA CONVENTION.....	13
6.4 DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION	13
6.5 MESURES D'ORDRE	14
<u>7 ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION.....</u>	<u>14</u>

7.1	COMITE TECHNIQUE.....	14
7.2	COMITE DE SUIVI DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT	14
7.3	COMITE DES FINANCEURS	15
7.4	COMMISSION DE SUIVI.....	15
7.5	INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI	15
8	<u>PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES.....</u>	15
8.1	DIFFUSION DES ETUDES.....	15
8.2	COMMUNICATION DES FINANCEURS.....	16
	<u>ANNEXE 1 : CALENDRIER GENERAL DU PROJET</u>	18
	<u>ANNEXE 2 : CONTENU DES DOSSIERS D'AVANT-PROJET</u>	19
	<u>ANNEXE 3 : ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEMANDES DE VERSEMENT</u>	22

Vu le code des transports,

Vu la Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation sur les transports intérieurs

Vu le décret 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France

Vu l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France modifiée,

Vu le décret 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Île-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France.

Vu la convention spécifique transports relative aux transports collectifs de 2011 à 2013 adoptée par délibération n° CR 11-XXX du Conseil Régional en date du 24 juin 2011,

Vu le Schéma directeur de la Région Ile-de-France adopté par délibération n° CR 82-08 du Conseil Régional en date du 25 septembre 2008,

Vu les délibérations n° CR 34-08 du Conseil régional d'Île-de-France du 17 avril 2008 et n°2008-04-0012-A du Conseil général de l'Essonne du 23 juin 2008 approuvant le Contrat Particulier 2007-2013 Région-Département de l'Essonne et la délibération n° CR 120-09 du Conseil Régional d'Île de France du 26 novembre 2009 approuvant l'avenant n° 1 au Contrat Particulier 2007-2013;

Vu la délibération n° CR 75-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 18 juin 2009 et la délibération n° 2009-04-0030 du Conseil général de l'Essonne du 6 juillet 2009 approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France ;

Vu la délibération de la commission permanente du conseil régional, n° CP09-951 approuvant la convention de financement relative aux études nécessaires à la constitution du DOCP et la conduite de la concertation préalable, du TCSP Massy – Saclay phase 2 ;

Vu le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du TCSP Massy – Saclay phase 2, approuvé par décision du Conseil d'Administration du STIF n°XXX du 17 février 2010

Vu la délibération de la commission permanente du conseil régional, n° CP10-791 approuvant la convention de financement relative aux études nécessaires à la constitution du schéma de principe et la conduite de l'enquête publique, du TCSP Massy – Saclay phase 2

Vu le schéma de principe du TCSP Massy – Saclay phase 2, approuvé par décision du Conseil d'Administration du STIF n°XXX du 6 juillet 2011

Vu la délibération n° CR 33-10 du Conseil régional d'Île de France du 17 juin 2010 approuvant son Règlement budgétaire et financier ;

Il est convenu ce qui suit :

PREAMBULE : CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION

Historique

Le principe d'une liaison pour transports en commun entre Massy et Saint-Quentin-en-Yvelines est inscrit dans le Schéma Directeur de la Région Île-de-France depuis 1994.

Eu égard à la longueur de l'infrastructure (24,9km), le schéma de principe de 1995 prévoyait un phasage des travaux, au gré du développement des secteurs traversés. Les tronçons du site propre entre Montigny-le-Bretonneux et Magny-les-Hameaux et entre la gare de Massy-Palaiseau et l'Ecole Polytechnique ont déjà été réalisés et ouverts respectivement en 2000 et 2009.

Par ailleurs, la section entre le Christ de Saclay et Châteaufort doit être réalisée dans le cadre du projet de réaménagement de la RD 36 par le Conseil Général de l'Essonne.

Les études pour la section de l'école Polytechnique au Christ de Saclay sont actuellement en cours. Le DOCP a été approuvé par le STIF en conseil le 17 février 2010. La concertation préalable s'est tenue en mai – juin 2010 et son bilan a fait l'objet d'une validation par le conseil du STIF du 8 décembre 2010.

Le schéma de principe doit être proposé pour approbation en conseil du STIF du 6 juillet, en vue d'organiser l'enquête publique au 4^e trimestre 2011.

L'Etat a inscrit, par décret publié le 3 mars 2009, les opérations d'aménagement du Plateau de Saclay parmi les opérations d'intérêt national. A ce titre, le projet Paris-Saclay prévoit la création d'un pôle de recherche de renommée mondiale, dont le TCSP assurera la desserte. Les enjeux de ce projet en termes de transport sont majeurs pour le développement du Plateau de Saclay, identifié par l'Etat et la Région comme un secteur stratégique en matière de développement économique, de recherche et de formation supérieure et ses logements associés, dans un cadre environnemental valorisé.

Caractéristiques principales du tronçon Ecole Polytechnique – Christ de Saclay

- Site propre d'environ 6,5 km
- 9 stations (interstation d'environ 720 m) + 2 réserves
- Vitesse commerciale prévue de 25 km/h, soit env. 15 min pour le trajet complet
- Utilisation du site propre par plusieurs lignes de transport en commun
- Fréquence de 5 min en heure de pointe, 15 en heure creuse Matériel capacitaire : bus articulés
- 6 600 voyageurs/ jours attendus sur le nouveau tronçon.

Objectifs du projet

La section de l'Ecole Polytechnique au Christ de Saclay a pour objectifs :

- Constituer un élément du projet global de liaison rapide en site propre entre Saint-Quentin en Yvelines et Massy,
- Favoriser le développement des transports en commun pour satisfaire et fluidifier les échanges locaux, en offrant aux voyageurs un service de qualité garanti, notamment en termes de régularité, de temps de parcours et d'accessibilité.

- Permettre un rabatement rapide sur les branches des RER B et C à Massy et à Saint-Quentin-en-Yvelines et vers le futur tram-train Massy - Evry, ainsi que vers les infrastructures de transport d'importance nationale ou internationale, actuelles (gare TGV de Massy, Aéroport d'Orly) ou futures (projet de rocade métro automatique),
- Placer au cœur du Plateau de Saclay un site propre de transports en commun accompagnant l'essor local du plateau et répondre ainsi aux objectifs de développement d'un cluster-cité de niveau international.
- Participer à l'amélioration du cadre de vie des riverains, grâce à une insertion urbaine soignée, en favorisant notamment les modes doux et en prévoyant des itinéraires cyclables.

Inscription du projet dans les documents de planification et de programmation

Ce projet est inscrit :

- au SDRIF de 1994 (de Massy à St Quentin, avec phasage)
- au projet de SDRIF de 2008 (Achèvement du site propre St Quentin – Massy) approuvé par la Région
- au projet de PDU voté par le STIF en février 2011 (pour la partie Polytech – Christ, et pour l'ensemble sous l'appellation « doter les lignes existantes de toutes les caractéristiques TZen »)
- au Plan de mobilisation pour les transports de 2009,
- au CPRD 2008-2013 conclu avec le CG 91
- au Contrat Particulier Etat – Région 2011

Rappel des financements mis en place pour les étapes précédentes

Pour rappel, le projet estimé à 54,5 M€ aux conditions économiques 01/2008 au stade du schéma de principe se décompose en étapes, selon un calendrier général annexé à la présente convention (annexe 1). A titre indicatif, la mise en service de la section est prévue fin 2015.

Ces financements correspondent aux étapes préalables sur la section Ecole Polytechnique – Christ de Saclay

	Année conv.	Coût	Part Région	Part Etat	Part CG
DOCP Concertation*	2009	240 000	80 000	80 000	80 000
			33%	33%	33%
Schéma de principe, Enquête publique	2010	1 200 000	600 000	0	600 000
			50%	0%	50%
Montant total		1 440 000	680 000	80 000	680 000
Taux global			47%	6%	47%

* La concertation préalable a été financée pour 150 000 € au titre de la convention DOCP-Concertation et pour 70 000 € au titre de la convention Schéma de principe – enquête publique.

Cette convention s'inscrit dans le cadre de la formalisation du financement des études d'Avant-Projet (AVP), des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet et des études complémentaires détaillées dans la présente convention.

1 OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement des études d'Avant-Projet du projet de TCSP Massy – Saclay pour la section située entre l'Ecole Polytechnique et le Christ de Saclay (phase 2), des acquisitions foncières nécessaires à sa réalisation et des études complémentaires détaillées dans la présente convention.
- de définir l'organisation de la maîtrise d'ouvrage des études
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution du dossier d'Avant-Projet, des études complémentaires et le périmètre d'acquisitions foncières
- les documents à remettre aux signataires de la convention, sur leur demande.
- de préciser les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du projet.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés au projet, objet de la présente convention, la dénomination unique suivante : « TCSP Massy – Saclay phase 2 : section de l'Ecole Polytechnique au Christ de Saclay », étape AVP - AF

1.1 Rappel des éléments d'étude déjà effectués

Le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) et la concertation préalable ont mis en évidence l'intérêt de réaliser un site propre pour transports en commun entre l'Ecole Polytechnique et le Christ de Saclay, par un tracé longeant l'urbanisation actuelle. Le schéma de principe a permis de préciser l'insertion du site propre dans le secteur, de mesurer son impact sur les sites traversés.

1.2 Définitions et contenu de l'étude

Le programme porte sur :

- la constitution du dossier d'Avant-Projet
- le contenu des études complémentaires
- les premières acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet

1.2.1 Le dossier d'Avant-Projet (AVP)

L'Avant-Projet porte sur :

- les caractéristiques principales du projet : principes guidant le choix du/des modes et tracé(s) retenu(s) et de la définition des solutions techniques, eu égard au réseau existant, aux caractéristiques des projets de développement économique et urbain à desservir et à l'incidence du projet sur l'environnement ;
- une évaluation précise des coûts, du calendrier de réalisation, des impacts et de l'intérêt socio-économique ;

1.2.2 Les études complémentaires

Ces études comprendront :

- l'enquête parcellaire, réalisée sur la base de l'AVP
- des reprises sur les dossiers déjà réalisés, au vu des nouvelles données émergeant durant le projet
- étude géotechnique pour l'ouvrage d'art de franchissement de la RN 118,
- étude d'assainissement,
- relevé et recollement des réseaux,
- simulation de trafic.

1.2.3 Acquisitions foncières

La réalisation du projet nécessite la mise à disposition d'emprises permettant l'implantation du site propre, des trottoirs et pistes cyclables et préservant la capacité de la voirie.

Outre les indemnités à verser aux propriétaires et/ou locataires des surfaces concernées, les frais d'acquisitions foncières comprennent également les indemnités d'exploitation le cas échéant.

La réalisation du projet pourra nécessiter localement un déplacement des voies publiques longées par le TCSP. Les acquisitions foncières réalisées dans le cadre du projet pour permettre ce déplacement seront restituées aux propriétaires des voies publiques concernées.

1.2.4 Le contenu des dossiers

Les documents remis comprendront le dossier d'AVP ainsi que l'intégralité des études nécessaires à sa réalisation.

L'annexe 2 de la présente convention détaille les éléments constitutifs de l'AVP.

L'ensemble des documents sera remis par le MOA aux parties signataires de la présente convention en deux exemplaires papiers et un exemplaire en format informatique usuel.

Par ailleurs, un suivi régulier de l'avancement des acquisitions / convention d'occupation du foncier sera établi par la maîtrise d'ouvrage et transmis aux partenaires financiers avant chaque comité de suivi. Ce suivi traitera notamment des frais d'acquisition et de gestion du foncier acquis dans le cadre de cette convention. Il établira l'inventaire des espaces éventuellement non utilisés et les possibilités de transfert ou de revente qui pourraient en résulter.

1.3 Calendrier de réalisation de l'AVP et des acquisitions foncières

▪ AVP

Le délai de réalisation de l'étude est fixé à 15 mois, à compter de la notification de la présente convention par le STIF. La notification intervient lorsque l'ensemble des financements a été mis en place par chacun des financeurs. Le planning prévisionnel de l'AVP est joint en annexe 1 à la présente convention.

▪ Acquisitions foncières

La présente convention vise à financer les premières acquisitions foncières nécessaires au projet qui pourront être réalisées par le STIF pendant la durée de ladite convention.

2 ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

2.1 La maîtrise d'ouvrage du projet

2.1.1 L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues à l'article 14 du décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF et à l'article L1241-2 du code des transports, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

2.1.2 Identification, engagements et périmètre d'intervention du maître d'ouvrage

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

Conformément au décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France, le STIF est maître d'ouvrage de l'intégralité des études et acquisitions foncières objet de la présente convention.

2.1.3 Coordination des maitres d'ouvrage

Le projet de TCSP s'inscrit dans le secteur du sud du plateau en cours d'aménagement par l'Etablissement Public Paris Saclay (EPPS), notamment dans le cadre des deux ZAC en projet à Palaiseau et dans la zone du Moulon. Le projet de TCSP se raccorde au Christ de Saclay aux nouveaux aménagements qui seront réalisés par le Département dans le cadre du dédoublement de la RD36. La coordination des différents projets entre-eux et la bonne cohérence d'ensemble seront recherchées par chacun des maitres d'ouvrages concernés au travers de réunions techniques de coordination.

Un plan de coordination des projets ainsi qu'une convention de maitrise d'ouvrage associant les maitres d'ouvrages publics pourront permettre de préciser, le cas échéant, les modalités de coordination des différents projets et définiront les périmètres de maitrise d'ouvrage de chacun.

2.2 Les financeurs

2.2.1 Identification

Le financement des études et acquisitions foncières, objet de la présente convention, est assuré par :

- L'Etat,
- La Région Ile de France,
- Le Département de l'Essonne.

2.2.2 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par le maître d'ouvrage visé à l'article 2.1.2, des études en vue de l'élaboration du dossier d'avant-projet et acquisitions foncières nécessaires au bon déroulement du projet (décrits à l'article 1 de la présente convention), dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 3.3 de la présente convention.

3 MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

3.1 Estimation du coût des études et acquisitions foncières

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux études et acquisitions objet de la présente convention est évalué à 5 900 000 € HT en euros courants.

- Coûts détaillés

Ce montant se répartit comme suit :

AF			3 100k€
	Acquisitions foncières et premières indemnités et reconstitutions	2 800k€	
	Frais (mission foncières, géomètre, ...)	300k€	
AVP			2 000k€
	Frais de MOA (rémunération mandataire, communication, archéologie préventive, CSPS)	1 200k€	
	Frais de MOE	800k€	
Etudes complémentaires			800k€
	Réalisation de l'enquête parcellaire	200k€	
	Acquisition de données (réseaux, géotechnique, hydraulique, topographique)	500k€	
	Reprise et complément sur les dossiers SdP, étude d'impact et dossier loi sur l'eau	100k€	
Total			5 900k€

3.2 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants.

Opération Massy – Saclay phase 2

	Part Etat	Part Région	Part CG	Total
AF et AVP	2 419 000	2 419 000	1 062 000	5 900 000
	41,00%	41,00%	18,00%	

3.3 Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région

3.3.1 Versement d'acomptes

Les acomptes sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par le maître d'ouvrage.

Pour les études et acquisitions objets de la présente convention, le maître d'ouvrage transmettra, auprès de l'ensemble des financeurs, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

La demande de versement comprendra pour l'Etat, la Région et le Département :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des **factures acquittées**, leur **date d'acquittement** et le montant des **factures acquittées**. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 3.1 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement.

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.2.

Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région et l'Etat au maître d'ouvrage est plafonné à 95% avant le versement du solde. Ce taux de 95% est applicable pour la Région uniquement dans le cas d'une opération inscrite au CPER 2007-2013 au titre du GP5.

L'annexe 3 indique l'échéancier prévisionnel des demandes de versement du maître d'ouvrage.

3.3.2 Versement du solde

Après achèvement des études et acquisitions couvertes par la présente convention, le maître d'ouvrage présente le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents signés par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public, indiqués à l'article 1.2.4. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le maître d'ouvrage procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

3.3.3 Paiement

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai de 30 jours à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 3.3.1 et 3.3.2 de la présente convention.

Le mandatement des financeurs est libellé de telle sorte qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination indiquée à l'article 1.

Les dates et les références de mandatement sont portées par écrit, éventuellement sous forme électronique, à la connaissance du maître d'ouvrage.

3.3.4 Bénéficiaires et domiciliation

Les versements sont effectués auprès de l'Agent Comptable du STIF, établissement public à caractère administratif ayant son siège au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, sur le compte ouvert à la Recette Générale des Finances de Paris, sous le compte n°10071 75000 00001005079 72.

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est :

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
ETAT	DRIEA-IF 21-23, rue Miollis	Cellule Budget et Synthèse Financière	

	75732 Paris Cedex 15		

3.4 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région

Si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et elle est annulée.

Ce délai peut être prorogé d'un an maximum par décision du Président, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois ans mentionnés ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision du Président. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

3.5 Comptabilité du MOA

Le maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à ces études et acquisitions foncières.

Le maître d'ouvrage s'engage à informer préalablement les financeurs de toutes autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

4 MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS

Les financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

Le bénéficiaire de la subvention conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de la date d'expiration de la présente convention pour tout contrôle effectué a posteriori.

Les financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'ils jugent utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action subventionnée.

5 GESTION DES ECARTS

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 3.2 de la présente convention, constitue un plafond.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 3.2. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 3.1, les co-financeurs sont informés lors de la réunion du comité de suivi de la convention de financement. Le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Le cas échéant un avenant à la présente convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité, ou bien si les co-financeurs et le maître d'ouvrage n'ont pu convenir d'un accord dans les conditions sus mentionnées, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage.

6 DISPOSITIONS GENERALES

6.1 Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 3.3.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

6.2 Règlement des litiges

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

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

6.3 Résiliation de la convention

Les signataires de la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les signataires sont informés immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement total ou partiel de la subvention. Dans tous les cas, les co-financeurs s'engagent à rembourser au maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, le maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des bénéficiaires des subventions.

6.4 Date d'effet et durée de la convention

La convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

Elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 6.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- réception des documents indiqués à l'article 1.2.4 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 3.3.2,

6.5 Mesures d'ordre

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Les signataires font élection de domicile en leur siège pour l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

7 ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

La gouvernance du projet s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge des études et les financeurs et de commissions de suivi composées des élus et des financeurs.

7.1 Comité technique

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération. Ce comité, convoqué par le maître d'ouvrage coordinateur, comprend l'ensemble des signataires et des maîtres d'ouvrages ayant contracté une convention d'étude avec le STIF dans le cadre de ce projet.

Le Comité technique se réunit en tant que besoin et au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de deux semaines et les éléments étant envoyés au moins sept jours au préalable par le maître d'ouvrage coordinateur.

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

- de partager les éléments d'études techniques de l'AVP, les éventuels points durs et leurs impacts financiers et administratifs le cas échéant, en impliquant en amont les acteurs de l'opération,
- de développer un point technique lors d'une séance spécifique,
- de valider les choix techniques si nécessaire,
- de suivre le déroulement technique de la démarche,
- de préparer les différents comités et les commissions de suivi sur les aspects techniques.

A cette fin, les membres du comité technique peuvent se faire assister de leurs prestataires et inviter, et si besoin, les partenaires impliqués dans le projet.

7.2 Comité de suivi de la convention de financement

Il est constitué un comité de suivi de la convention de financement comprenant l'ensemble des signataires de la convention, convoqué et placé sous l'autorité du STIF.

Le Comité de suivi de la convention de financement se réunit au moins une fois par an, et autant que de besoins, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le maître d'ouvrage.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement de cette étape de l'étude au regard des éléments demandés dans la convention de financement, notamment suivant les postes estimés et indiqués à l'article 3.1 de la présente convention, et du calendrier,
- le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade, la fin de l'étape de l'étude permettant le versement du solde correspondant à la présente convention,
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet, aussi bien l'information générale (éléments du plan de communication) que dans le cadre administratif et réglementaire (éléments de la concertation préalable),
- le projet de contenu des conventions de financement des étapes ultérieures du projet,

- les éléments présentés lors de la Commission de suivi,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

Le compte rendu précédent de chaque Comité de suivi est validé en début de séance.

7.3 Comité des financeurs

Il est constitué un comité des financeurs. Il se réunit autant que de besoins en fonction de questions spécifiques relevant du pilotage du projet, notamment son financement, les ajustements de programmation technique et financière, et les points spécifiques qui n'auraient pu être validées en comité de suivi.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable.

7.4 Commission de suivi

Placé sous la présidence de la Directrice générale du STIF, la Commission de suivi comprend les signataires de la convention et les élus des collectivités territoriales concernées par le projet.

Elle se réunit au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le STIF.

La Commission de suivi informe ses membres de l'avancement des études relatives au dossier d'AVP et à la concertation préalable.

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

- les orientations et la démarche à engager,
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante,
- les modalités de la concertation préalable si la CNDP n'est pas saisie,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

7.5 Information hors comité et commission de suivi

Le maître d'ouvrage s'engage pendant toute la durée de validité de la convention à informer les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

Le STIF s'engage également à inviter les financeurs à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

Par défaut, Les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins quinze jours avant la réunion.

8 PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

8.1 Diffusion des études

Les études seront communiquées aux co-financeurs qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention sans accord préalable du maître d'ouvrage.

Les résultats des études, après validation par le comité de suivi, pourront être communiqués aux collectivités territoriales concernées par la présente opération. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties signataires.

Les données des études pourront être utilisées librement par les financeurs et le STIF dans le cadre de la poursuite de la réalisation du projet.

Les présents signataires s'engagent à faire mention des financements accordés par la présente convention dans toute publication ou communication des études qu'elle vise, notamment par une indication portée sur les documents finaux.

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention de financement sont la propriété du maître d'ouvrage.

8.2 Communication des financeurs

L'ensemble des dossiers d'études, documents et supports d'information mentionnera de manière explicite les logos des co-financeurs.

Dans un souci d'identification des projets inscrits au Contrat de projets Etat-Région, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires :

- l'ordre des financeurs : en fonction du montant des participations
- en dernier : le logo du STIF

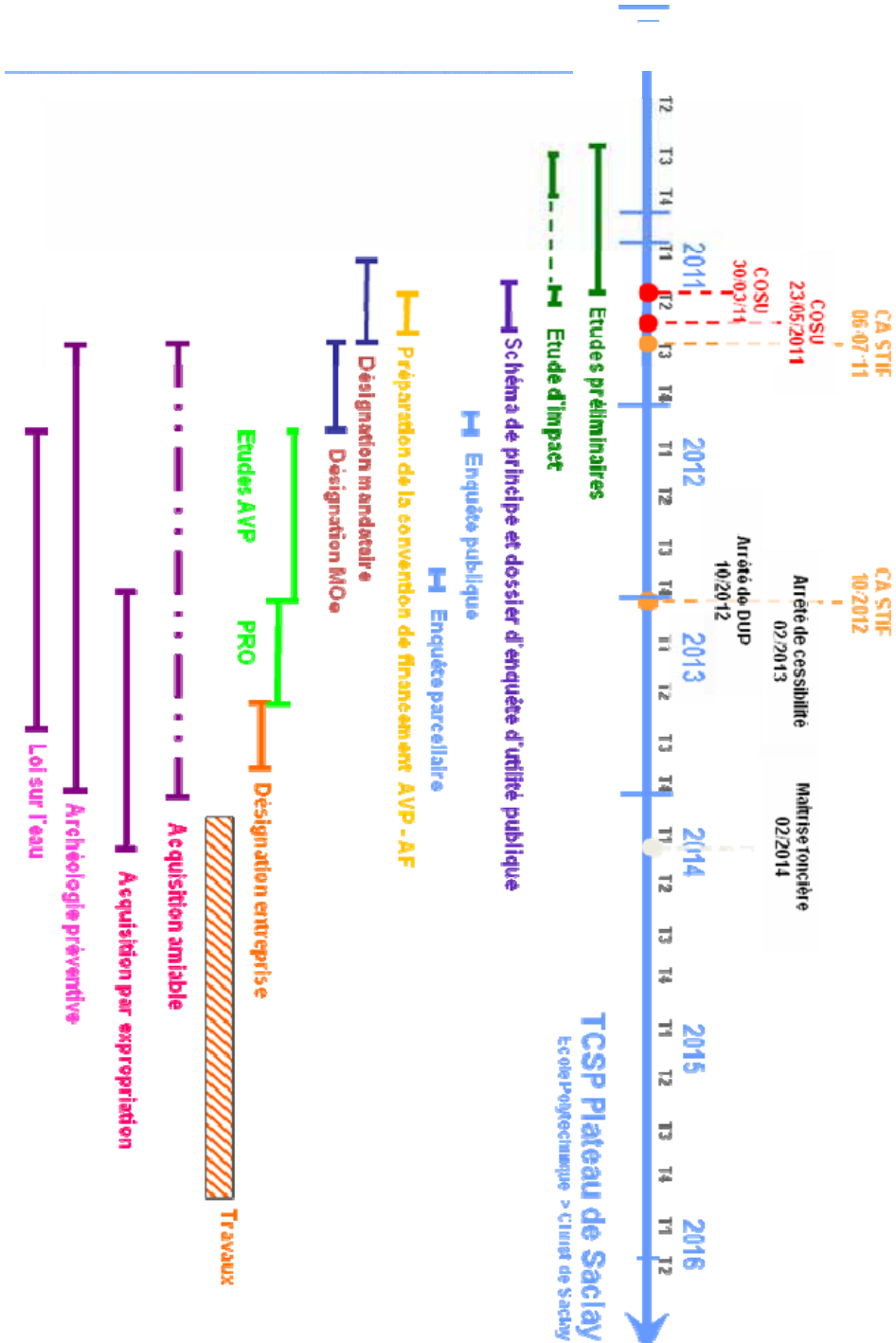
SIGNATAIRES

Date d'effet de la convention à compter de la notification par le STIF,
le - -

<p>Le Préfet de la Région Île-de-France <i>Date et signature</i></p> <p>Daniel CANEPA</p>	<p>Le Président du conseil régional d'Île-de-France <i>Date et signature</i></p> <p>Jean-Paul HUCHON</p>
<p>Le Président du conseil général de l'Essonne <i>Date et signature</i></p> <p>Jérôme GUEDJ</p>	<p>La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile de France <i>Date et signature</i></p> <p>Sophie MOUGARD</p>

ANNEXE 1 : CALENDRIER GENERAL DU PROJET

Ce calendrier est fourni à titre indicatif.



ANNEXE 2 : CONTENU DES DOSSIERS D'AVANT-PROJET

Le contenu du dossier d'Avant-Projet est compatible avec le SDRIF et le PDU Ile-de-France. Il tient compte des conclusions de l'Enquête Publique.

Le contenu de l'Avant-Projet **pour les ouvrages d'infrastructure** devra être conforme, tel que défini à l'article 20 du décret n°93-1268 du 29 novembre 1993, à la prise en compte des éléments suivants :

- « confirmer, compte tenu des études et reconnaissances complémentaires, la faisabilité de la solution retenue et en déterminer ses principales caractéristiques ;
- proposer une implantation topographique des principaux ouvrages ;
- proposer, le cas échéant, une décomposition en tranches de réalisation et préciser la durée de cette réalisation ;
- permettre au maître de l'ouvrage de prendre ou de confirmer la décision de réaliser le projet, d'en arrêter définitivement le programme et d'en déterminer les moyens nécessaires, notamment financiers ;
- établir l'estimation du coût prévisionnel des travaux, en distinguant les dépenses par partie d'ouvrage et nature de travaux et en indiquant l'incertitude qui y est attachée compte tenu des bases d'estimation utilisées ;
- permettre l'établissement du forfait de rémunération dans les conditions prévues par le contrat de maîtrise d'œuvre.

Les études d'avant-projet comprennent également l'établissement des dossiers à déposer, le cas échéant, en vue de l'obtention du permis de construire et autres autorisations administratives nécessaires et qui relèvent de la compétence de la maîtrise d'œuvre, ainsi que l'assistance au maître de l'ouvrage au cours de leur instruction. »

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre de l'Avant-Projet devra être regroupé dans un document final présentant les points suivants :

- « 1 Historique :
 - rappel de l'historique de l'opération et des procédures administratives,
- « 2 Diagnostics « Transport » des territoires concernés
 - Rappel du schéma de principe et mises à jour éventuelles,
- « 3 Objectifs du Projet / Programme
 - Programme de l'opération arrêté en adéquation avec les objectifs précédents. Justification des changements apportés le cas échéant,
 - Nature et étendue des besoins (tient compte des conclusions de l'enquête publique et sont modifiées en conséquence par rapport au schéma de principe),
 - Contraintes et exigences (tient compte des conclusions de l'enquête publique et sont modifiées en conséquence par rapport au schéma de principe),
- « 4 Description du Projet (évolutions depuis le schéma de principe)
 - Caractéristiques principales
 - Insertion : tracés, pôles et stations,
 - Définition :
 - fonctionnelle des installations,
 - consistance des dessertes envisagées,
 - périmètre du projet,
 - dispositions techniques retenues (options principales, modalités),
 - dimensionnement justifié des installations,
 - Aménagements urbains et interfaces avec le projet :

- solution de référence : abords, aménagements ponctuels, opérations connexes,
 - variantes d'aménagements spécifiques sur demande,
- Phasages fonctionnels éventuels, avec avantages et inconvénients techniques,
- Compatibilité entre l'Avant-Projet et la déclaration de projet,
- Pour les projets en souterrain : sondages détaillés permettant d'arrêter les choix des techniques de réalisation,
- « 5 Impacts du projet
 - Descriptif de la prise en compte des conclusions de l'Etude d'impact et de l'Enquête Publique, et de leurs effets sur l'opération, en termes de définition, de performances, de coûts, de délais,
- « 6 Management et calendrier du Projet
 - Organisation :
 - identification des différentes parties : STIF, MOA(s) désignés, MOE(s) études, collectivités...
 - proposition des périmètres d'intervention des parties (périmètres des MOA, d'exploitation et de maintenance avec plans),
 - méthodes : Plan Directeur Qualité,
 - Planification :
 - calendrier d'ensemble de l'opération, avec le déroulement des procédures et des travaux à l'échelle du mois,
 - état et calendrier des procédures particulières aux autres autorités susceptibles d'être concernées par le projet, notamment en matière d'infrastructures ferroviaire et de voirie,
 - plannings de l'opération (Gantt et chemin de fer), niveau synthèse et sous-ensembles, en cohérence avec la décomposition des coûts (maîtrise d'ouvrage, composantes fonctionnelles telles que : infrastructure /ouvrages d'art, stations/ gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...).
- « 7 Economie du Projet
 - Coûts de réalisation :
 - présentation synthétique des coûts : coûts travaux (détaillés par grands postes de dépenses), assorti d'un taux de tolérance de + ou – 5%, Provisions pour Aléas et Incertitudes (x% des coûts travaux), frais de MOE (x% du montant des coûts travaux + PAI), acquisitions foncières, frais de MOA (X% des coûts travaux + PAI + Frais de MOE + Acquisitions Foncières),
 - niveau de détail selon phase du projet (Loi MOP), organisé selon les 19 postes de dépenses identifiés par le CERTU : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...), opérations connexes (accès, gares routières, parkings relais, ...), frais d'études, de MOE, de MOA, provisions diverses, acquisitions foncières...
 - identification des coûts d'aménagements urbains spécifiques connexes (par demandeur),
 - évolutions des coûts en regard de l'étape précédente : analyse, source (technique, enquête publique, ...),
 - Coûts d'exploitation :
 - bilan financier pour l'exploitant d'une part, pour les collectivités publiques d'autre part,

- éléments chiffrés permettant de préparer contrat d'exploitation (ou avenant),
- « 8 Financement :
 - plan de financement global et annualisé,
 - pour les aménagements urbains spécifiques, montage financier permettant au demandeur de financer son quota de surcoût,
- « 9 Conclusion, intérêt socio-économique
 - Mise à jour par rapport au programme retenu,
- « 10 Annexes
- Annexes graphiques : selon loi MOP,
- Annexes de constitution du dossier :
 - Décision de lancement de l'Avant-Projet,
 - Avis du commissaire enquêteur,
 - Déclaration de projet,
 - DUP le cas échéant,
- Annexes complémentaires au dossier :
 - Projet de Convention de Financement,
 - Eventuellement Dossier Préliminaire de Sécurité.

ANNEXE 3 : ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEMANDES DE VERSEMENT

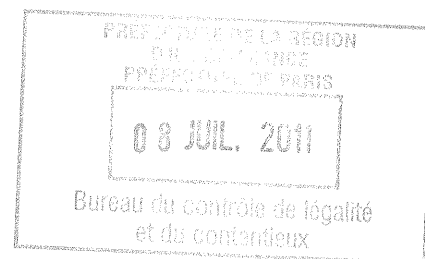
€ courants

	Etat 41%	Région Ile-de- France 41%	Conseil Général de l'Essonne 18%	TOTAL 100%
2 011	-	-	-	
2 012	1 640 000 €	1 640 000 €	720 000	4 000 000
2 013	779 000 €	779 000 €	342 000	1 900 000
Total	2 419 000 €	2 419 000 €	1 062 000 €	5 900 000 €

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2011/0625

Séance du 6 juillet 2011



**Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales,
et Modalités de la Concertation préalable, du T Zen 4
Station « la Treille » à Viry-Châtillon à la gare RER de Corbeil-Essonnes**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles L300-2 et R300-1 du Code de l'urbanisme ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le Schéma directeur de la Région Ile-de-France en vigueur ;
- VU** les délibérations n° CR 34-08 du Conseil régional d'Ile-de-France du 17 avril 2008 et n 2008-04-0012-A du Conseil général de l'Essonne du 23 juin 2008 approuvant le Contrat Particulier 2007-2013 Région-Département de l'Essonne et la délibération n° CR 120-09 du Conseil Régional d'Île de France du 26 novembre 2009 approuvant l'avenant n° 1 au Contrat Particulier 2007-2013
- VU** la délibération n° CR 75-09 du Conseil régional d'Ile-de-France du 18 juin 2009 et la délibération n° 2009-04-0030 du Conseil général de l'Essonne du 6 juillet 2009 approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France identifiant le TCSP ligne 402 phase 1 comme projet de TCSP à caractère prioritaire ;
- VU** la délibération du Conseil municipal de Viry-Châtillon du 17 juin 2011 ; du Conseil municipal de Grigny du 5 juillet 2011 ; du Conseil municipal de Ris-Orangis du 23 juin 2011 ; du Conseil municipal de Courcouronnes du 29 juin 2011 ; du Conseil municipal d'Evry du 23 juin 2011 ; du Conseil municipal de Corbeil-Essonnes du 30 mai 2011;
- VU** le rapport n°2011/0625 ;
- VU** les avis de de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 29 juin 2011 et de la Commission de la démocratisation du 30 juin 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1: le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales du projet de d'évolution du transport en commun en site propre de la ligne TICE 402 vers le mode de type TZEN entre Grigny et Corbeil-Essonnes, est approuvé;

Les objectifs de ce projet de transport sont les suivants :

- **faire évoluer la ligne 402 vers le mode T Zen**, entre la station la Treille à Viry-Châtillon et la gare de Corbeil-Essonnes, pour affirmer le caractère structurant et améliorer les performances de la ligne 402 ;
- **conforter et développer l'intermodalité du T Zen avec les lignes du réseau de transport existantes et projetées ;**
- **assurer une bonne insertion du T Zen dans le tissu urbain et une bonne prise en compte des modes actifs.**

ARTICLE 2: une concertation préalable sera organisée par le STIF. Les modalités de la concertation préalable des habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées, d'une durée minimum de quatre semaines, pourront comprendre notamment :

- **des affiches et dépliants d'information** sur les modalités de concertation, diffusés dans le réseau de bus et mis à disposition dans les mairies ainsi que sur les lieux d'exposition et de réunions publiques ;
- **un journal du projet dont le premier numéro présenterait le projet**, diffusé dans les boîtes aux lettres à proximité du tracé du projet et distribué dans les lieux de vie (marchés, établissements scolaires, ...)
- **une exposition d'information générale** sur chacune des communes concernées par le projet qui en feront la demande;
- **un site Internet dédié au projet** pour s'informer et donner son avis sur le projet ;
- **un registre papier** mis à disposition du public en mairie pour y consigner ses remarques et suggestions ainsi qu'un **registre électronique**, accessible par Internet ;
- **une réunion préalable** qui permettrait de partager l'information sur le projet avec les acteurs clés du territoire (élus, associations, acteurs socio économiques);
- **trois types de rencontre avec le public :**
 - **trois réunions publiques territoriales** : une réunion est envisagée par communauté d'agglomération traversée ;
 - **deux séquences de « rencontres voyageurs »** se dérouleraient sur l'ensemble de la ligne actuelle;
 - **des « réunions de proximité »** permettraient d'aller à la rencontre du public, dans les lieux de vie du territoire pour échanger avec les habitants sur le projet.

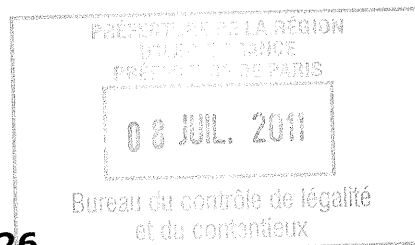
ARTICLE 3 : la directrice générale est autorisée à prendre toute décision permettant la concrétisation du projet;

ARTICLE 4 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, par l'adoption de tout acte nécessaire à la mise en œuvre des procédures de concertation préalable.

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

Jean-Paul HUCHON





Délibération n° 2011/0626

Séance du 6 juillet 2011

**BILAN DE LA CONCERTATION
ET CONVENTION DE FINANCEMENT DU SCHEMA DE PRINCIPE ET
DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

**EXTENSION DU TRAMWAY T3 DE LA PORTE DE LA CHAPELLE A LA
PORTE D'ASNIERES**

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles L.121-8 et suivants et R121-2 et suivants du code de l'environnement ;
- 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°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif l'organisation du débat public et à la Commission Nationale du Débat Public,
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le contrat particulier Région Ile-de-France – Département de Paris 2009-2013, approuvé par le Conseil de Paris dans sa séance du 19 octobre 2009 et par le Conseil Régional le 26 novembre 2009 ;
- VU** le Protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du Plan de Mobilisation pour les transports en Ile-de-France, voté par le Conseil Régional le 18 juin 2009 et par le Conseil de Paris dans sa séance des 6 et 7 juillet 2009 ;
- VU** la délibération n°2010/0561 du Conseil du STIF du 4 octobre 2010 sur les modalités de la concertation de l'extension du T3 à la porte d'Asnières ;
- VU** les délibérations n°2011-DVD-133 et 2011-DVD-107 du Conseil de Paris des 20 et 21 juin 2011 ;
- VU** le rapport de présentation n° 2011/0626 ;
- VU** les avis de la Commission des Investissements et de suivi du Contrat de Plan en date du 29 juin 2011 et de la Commission de la Démocratisation en date du 30 juin 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : d'approuver le bilan de la concertation du STIF en prenant en compte les enseignements issus de la concertation préalable relative au projet d'extension du tramway T3 de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières, qui s'est déroulée du 17 janvier au 18 février 2011.

ARTICLE 2 : de confirmer la poursuite du projet, en prenant en compte les enseignements de la concertation, ainsi que la réalisation des études préliminaires et l'élaboration du schéma de principe et du dossier d'enquête publique conjointement par le STIF et la Ville de Paris, maître d'ouvrage coordinateur, sur la base des principes suivants :

- Un tracé de 4,7 km entre la porte de la Chapelle et la porte d'Asnières ;
- 8 stations présentées lors de la concertation : Porte des Poissonniers, Porte de Clignancourt, Porte de Montmartre, Porte de Saint-Ouen, Porte Pouchet, Balzac, Porte de Clichy, Porte d'Asnières ;
- Une requalification urbaine des boulevards des Maréchaux (Ney, Bessières, Berthier) et le comblement de 5 trémies routières sur ces boulevards.

ARTICLE 3 : de s'engager, en réponse aux observations soulevées pendant la concertation, à :

- Prendre des mesures conservatoires pour que l'aménagement du terminus à la porte d'Asnières permette un prolongement ultérieur ;
- Mettre en place, avec les maîtres d'ouvrage, un dispositif d'information régulière du public sur le projet, tant en phase de conception qu'en phase travaux ;
- Rechercher, avec les maîtres d'ouvrage, une optimisation du calendrier du projet pour concorder au mieux avec ceux des autres projets du secteur.

ARTICLE 4 : d'approuver la Convention de financement des études du schéma de principe, du dossier d'enquête publique et de l'organisation de l'enquête publique entre la Région Ile-de-France, la Ville de Paris et le STIF ;

ARTICLE 5 : La Directrice Générale est autorisée à signer ladite convention ;

ARTICLE 6 : La Directrice Générale est autorisée à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

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, et est habilitée à signer tout document s'y référant.

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


Jean-Paul HUCHON

Extension du tramway T3 de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières

Convention de financement des études
relative à l'élaboration du Schéma de
principe (SP), du Dossier d'Enquête Publique
et à l'organisation de l'enquête publique



 **île de France**

MAIRIE DE PARIS 

 **stif**
L'agence organisatrice de vos
transports en Île de France

TABLE DES MATIERES

<u>0</u>	<u>CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION</u>	<u>6</u>
<u>1</u>	<u>OBJET DE LA CONVENTION</u>	<u>6</u>
1.1	RAPPEL DES ELEMENTS D'ETUDE DEJA EFFECTUES	7
1.2	DEFINITIONS ET CONTENU DE L'ETUDE	7
1.2.1	LE SCHEMA DE PRINCIPE	7
1.2.2	L'ENQUETE PUBLIQUE	8
1.2.3	LE CONTENU DES DOSSIERS	8
1.3	CALENDRIER DE REALISATION DU SCHEMA DE PRINCIPE	8
<u>2</u>	<u>ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES</u>	<u>8</u>
2.1	LA MAITRISE D'OUVRAGE DES ETUDES	8
2.1.1	L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS	8
2.1.2	IDENTIFICATION, ENGAGEMENTS ET PERIMETRE D'INTERVENTION DES MAITRES D'OUVRAGE	9
2.1.3	ROLE DU MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR VIS-A-VIS DES MAITRES D'OUVRAGE (SI PLUSIEURS MOA)	9
2.2	LES FINANCEURS	9
2.2.1	IDENTIFICATION	9
2.2.2	ENGAGEMENTS	10
<u>3</u>	<u>MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT</u>	<u>10</u>
3.1	ESTIMATION DU COUT DE L'ETUDE	10
3.2	CONTENU DES ETUDES DES MAITRES D'OUVRAGE	10
3.2.1	TABLEAU DE SYNTHESE DE REPARTITION DES COUTS PAR MAITRES D'OUVRAGE	10
3.2.2	COUTS DETAILLES PAR MAITRE D'OUVRAGE	10
3.3	PLAN DE FINANCEMENT	11
3.4	MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT POUR LA REGION	11
3.4.1	VERSEMENT D'ACOMPTES	11
3.4.2	VERSEMENT DU SOLDE	12
3.4.3	PAIEMENT	12
3.4.4	BENEFICIAIRES ET DOMICILIATION	12
3.5	CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION	13
3.6	COMPTABILITE DES MOA	14
<u>4</u>	<u>MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS</u>	<u>14</u>
<u>5</u>	<u>GESTION DES ECARTS</u>	<u>14</u>
<u>6</u>	<u>DISPOSITIONS GENERALES</u>	<u>14</u>

6.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION	14
6.2	REGLEMENT DES LITIGES	15
6.3	RESILIATION DE LA CONVENTION	15
6.4	DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION	15
6.5	MESURES D'ORDRE	16
7	<u>ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION</u>	16
7.1	COMITE TECHNIQUE.....	16
7.2	COMITE DE SUIVI DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT	17
7.3	COMITE DES FINANCEURS	17
7.4	COMMISSION DE SUIVI	17
7.5	INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI	18
8	<u>PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES</u>	18
8.1	DIFFUSION DES ETUDES	18
8.2	COMMUNICATION DES FINANCEURS	19
9	<u>ANNEXES</u>	21

Entre

La Région Île-de-France, représenté par le Président du Conseil régional d'Île-de-France, dûment mandaté par la délibération n° _____ de la commission permanente du Conseil régional en date du _____

Ci après désigné par « la Région »

La Ville de Paris, représentée par le Président du Conseil de Paris, dûment mandaté par la délibération n° 2011 DVD 107 G du Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil Municipal, en date du 20 juin 2011,

Ci-après désigné la « Ville de Paris »

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France, établissement public administratif, n° SIRET _____, dont le siège social est 39 bis - 41 rue de Châteaudun à Paris (IXème), représenté par sa Directrice Générale, Madame Sophie MOUGARD, en vertu de la délibération n° _____ du Conseil du _____

Ci après désigné par « le STIF »

Visas

Vu le code des transports,

Vu la Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation sur les transports intérieurs,

Vu le décret 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France

Vu l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France modifiée,

Vu le décret 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'île de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,

Vu le projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, adopté par le Conseil Régional le 25 septembre 2008,

Vu la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 dite loi MOP,

Vu la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF),

Vu le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du Plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France, voté par le Conseil régional le 18 juin 2009 et par le Conseil de Paris dans sa séance des 6 et 7 juillet 2009,

Vu le dossier d'approbation du DOCP et des modalités de la concertation de l'extension du tramway T3 de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières préparatoire à la délibération n°2010/0561 du conseil du STIF du 4 octobre 2010,

Vu les dossiers précédents d'études validés par le conseil du STIF du projet et la convention de financement en cours pour la réalisation des études préalables au Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales et pour la concertation préalable pour le projet d'extension du tramway T3 de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières,

Vu le Contrat Particulier Département – Région Ile de France approuvé par le Conseil de Paris dans sa séance du 19 octobre 2009 et par le Conseil Régional le 26 novembre 2009,

Vu la délibération CP 10-395 de la commission permanente du 27 mai 2010 du Conseil régional,

Vu la délibération n° CP _____ de la commission permanente du _____ du Conseil régional ;

Vu la délibération n° 2010 DVD 64G du Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil Général du 29 mars 2010 ;

Vu la délibération n° 2011 DVD-107-G du Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil municipal du 20 juin 2011;

Vu le bilan de la concertation,

Il est convenu ce qui suit :

0 Contexte général de l'opération

Le tramway T3 a été mis en service en décembre 2006 entre le pont du Garigliano et la porte d'Ivry. Dès le premier semestre 2006 se tenait le débat public portant sur l'extension du T3 Sud vers l'Est, jusqu'à la porte de la Chapelle. L'avant-projet de l'extension du tramway T3 entre la porte d'Ivry et la porte de la Chapelle a été ainsi approuvé par le Conseil du STIF du 11 février 2009. La mise en service est prévue pour la fin 2012.

Le prolongement du T3 de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières est inscrit au projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), adopté en Conseil régional du 25 septembre 2008. Les études pour « le prolongement du T3 à la porte d'Asnières » sont inscrites au Contrat particulier entre la Région Ile-de-France et le Département de Paris 2009-2013.

Lors du débat public de 2006 sur le prolongement à la porte de la Chapelle, les demandes de riverains et d'élus pour prolonger le tramway au-delà de la porte de la Chapelle ont été nombreuses. Sous l'impulsion conjointe de la ville de Paris et de la Région Ile-de-France, et dans le cadre de la mission générale qui lui est confiée à l'article 15.I du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, concernant le pilotage des opérations de transport en commun, le STIF a ainsi coordonné les études permettant l'élaboration du DOCP qui a été approuvé par le Conseil du STIF du 4 octobre 2010. Ce document a servi de base à la concertation préalable qui a été menée du 17 janvier au 18 février 2011.

La présente convention porte sur les études préliminaires, l'étude d'impact, l'élaboration du schéma de principe, la réalisation du dossier d'enquête publique et son organisation. Les études préliminaires seront portées par la ville de Paris pour la partie insertion urbaine et le STIF pour la partie système de transport, appelés les maîtres d'ouvrages.

La Région Ile-de-France et la ville de Paris apportent leur financement aux maîtres d'ouvrages dans le cadre de la présente convention.

Cette convention s'inscrit dans le cadre de la formalisation du financement des études de Schéma de Principe (SP) et de l'enquête publique.

1 Objet de la convention

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement des études du Schéma de Principe et de l'enquête publique, du projet d'extension du tramway T3 de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières.
- de définir l'organisation de la maîtrise d'ouvrage des études (STIF et Ville de Paris)
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution :

- du Schéma de Principe ;
- du Dossier définition de sécurité ;
- de l'enquête publique ;
- d'indiquer les documents à remettre aux signataires de la convention, sur leur demande,
- de préciser les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du projet.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés au projet, objet de la présente convention, la dénomination unique suivante :

« Extension du tramway T3 de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières»

1.1 Rappel des éléments d'étude déjà effectués

Les études prendront notamment en compte :

- Les études réalisées en 2007 par la ville de Paris,
- Les études réalisées en 2010 par le STIF pour la constitution du DOCP ainsi que le DOCP lui-même,
- Les avis reçus des partenaires extérieures dans le cadre de l'instruction du DOCP.
- Le bilan de la concertation, validé par le Conseil du STIF du 6 juillet 2011.

1.2 Définitions et contenu de l'étude

La convention porte sur :

- la réalisation des études préliminaires d'insertion urbaine et du système de transport,
- la réalisation de l'étude d'impact,
- l'élaboration du schéma de principe,
- l'élaboration du dossier de définition de sécurité,
- la réalisation du dossier d'enquête publique,
- l'organisation de l'enquête publique,

relatifs à l'extension du tramway T3 à la porte d'Asnières.

1.2.1 Le Schéma de Principe

Le schéma de principe (SP) permet de confirmer l'opportunité du projet le choix du mode, de préciser le tracé et les modalités d'insertion du projet. Il porte sur :

- les caractéristiques du projet : principes guidant le choix du/des modes et tracé(s) retenu(s) et de la définition des solutions techniques, eu égard au réseau existant, aux caractéristiques des projets de développement économique et urbain à desservir et à l'incidence du projet sur l'environnement ;
- une évaluation des coûts, du calendrier de réalisation, des impacts et de l'intérêt socio-économique.

1.2.2 L'enquête publique

L'enquête publique porte sur le projet du Schéma de Principe approuvé par le Conseil du STIF ainsi que sur les éventuelles variantes encore retenues à ce stade. Elle se déroule conformément aux dispositions des articles L123-1 et suivants, et R.123-1 et suivants du code de l'environnement.

Le STIF propose des modalités d'organisation de l'enquête publique. Ces dernières sont transmises à titre informatif aux financeurs et sont soumises pour avis aux collectivités intéressées. Une fois les avis des collectivités reçus, le conseil du STIF délibère pour adopter ces modalités. Le STIF peut éventuellement faire appel à la Commission Nationale du Débat Public afin de faire intervenir un garant.

1.2.3 Le contenu des dossiers

Le contenu des Schémas de Principe est compatible avec le SDRIF et le PDU Ile-de-France. Il tient compte des résultats de la concertation préalable ou du débat public tels que prévus par les articles L11-1 et suivants et R121-1 et suivants du code de l'environnement.

Les documents comprendront le Schéma de Principe et le dossier d'enquête publique, ainsi que l'intégralité des études nécessaires à leur réalisation.

L'annexe 1 de la présente convention détaille les éléments constitutifs du Schéma de Principe.

L'ensemble des documents sera remis aux signataires de la présente convention en deux exemplaires papiers et un exemplaire sous format CD-Rom.

1.3 Calendrier de réalisation du Schéma de Principe

Le délai de réalisation de l'étude est fixé à 24 mois, à compter de la notification de la présente convention par le STIF. La notification intervient lorsque l'ensemble des financements a été mis en place par chacun des financeurs. Le planning prévisionnel du Schéma de Principe est joint en annexe à la présente convention.

A titre indicatif, l'enquête publique est programmée 15 mois après la notification de la présente convention.

2 Rôle et engagements des parties

2.1 La maîtrise d'ouvrage des études

2.1.1 L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues à l'article 14 du décret portant statut du STIF, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect du contenu des études, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

2.1.2 Identification, engagements et périmètre d'intervention des maîtres d'ouvrage

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

Pour la phase de schéma de principe, la Ville de Paris assure la maîtrise d'ouvrage des études relatives à l'insertion urbaine ; le STIF assure la maîtrise d'ouvrage des études relatives au système de transport (y compris les postes de redressement).

Le pilotage de la réalisation du schéma de principe et du dossier d'enquête publique et de son organisation est assuré par la Ville de Paris.

2.1.3 Rôle du maître d'ouvrage coordinateur vis-à-vis des maîtres d'ouvrage (si plusieurs MOA)

La ville de Paris est le maître d'ouvrage coordinateur.

Le maître d'ouvrage coordinateur est chargé :

- D'établir un planning d'ensemble des opérations faisant apparaître l'état d'avancement général des études des différents maîtres d'ouvrage, et d'en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- D'agréger et de synthétiser les éléments relatifs à l'exécution de l'opération, notamment les éléments techniques et financiers ;
- D'identifier le plus en amont possible les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage.

A cette fin, le maître d'ouvrage coordinateur se charge :

- De rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage de l'opération,
- De formaliser et de susciter les échanges réguliers entre les maîtres d'ouvrage pour résoudre les problèmes d'interfaces entre les maîtres d'ouvrage et/ou les présenter à lors des comités et des commissions prévues à cet effet (cf. article 7 de la présente convention).

Le maître d'ouvrage coordinateur ne se substitue en aucun cas aux différents maîtres d'ouvrage dans les responsabilités propres qui leur incombent et ne peut leur imposer des choix ou des solutions qui relèvent de leurs prérogatives.

Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter, conformément au calendrier défini à l'article 1.3 de la présente convention, les éléments d'information qui le concernent au maître d'ouvrage coordinateur afin que celui-ci puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

2.2 Les financeurs

2.2.1 Identification

Le financement des études, objet de la présente convention, est assuré par :

- La Région Ile de France ;
- La Ville de Paris.

Le financement de l'opération s'inscrit dans le cadre du Contrat Particulier Région – Département de Paris. Ainsi, les études relatives à la présente convention sont financées à parité par la Région Ile-de-France et la Ville de Paris.

2.2.2 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par les maîtres d'ouvrage visés à l'article 2.1.2, des études en vue de l'élaboration du schéma de principe et du dossier d'enquête publique (décrits à l'article 1 de la présente convention), dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 3.3 de la présente convention.

3 Modalités de financement et de paiement

3.1 Estimation du coût de l'étude

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à cette étude de Schéma de Principe et d'enquête publique, est évalué à **2 600 000 €** courants hors taxes, non actualisable et non révisable.

Les montants en euros constants sont également indiqués à l'article 3.2.1 de la présente convention.

3.2 Contenu des études des maîtres d'ouvrage

3.2.1 Tableau de synthèse de répartition des coûts par maîtres d'ouvrage

Les coûts des maîtres d'ouvrage, rattachés aux périmètres définis à l'article 2.1.2, sont établis comme suit :

Maîtres d'ouvrage	Coûts Euros courants
STIF	1 000 000
Ville de Paris	1 600 000
TOTAL	2 600 000

3.2.2 Coûts détaillés par maître d'ouvrage

Chacun des maîtres d'ouvrages fournit une estimation en euros courants des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du projet :

Postes	STIF	Ville de Paris
Etudes	700 000 €	900 000 €
Missions d'AMO	200 000 €	200 000 €
Enquête publique	-	400 000 €
Frais de MOA et aléas	100 000 €	100 000 €
TOTAL	1 000 000 €	1 600 000 €

Ces estimations prendront en compte une ligne de « Provisions pour études complémentaires » correspondant à des demandes particulières ou à des besoins spécifiques identifiés au cours de l'étude.

Le lancement de ces études complémentaires devra être validé en Comité de Suivi (cf. article 7.2 de la présente convention).

3.3 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants.

Opération Extension du tramway T3 à la porte d'Asnières			
(Euros courants HT) Montant et %			
	Ville de Paris	Région	Total
STIF	0	1 000 000 (100 %)	1 000 000 (100 %)
Ville de Paris	1 300 000 (81,25 %)	300 000 (18,75 %)	1 600 000 (100 %)
Total	1 300 000 (50 %)	1 300 000 (50 %)	2 600 000 (100 %)

3.4 Modalités de versement des crédits de paiement pour la Région

3.4.1 Versement d'acomptes

Les acomptes sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par le maître d'ouvrage.

Pour l'étude, objet de la présente convention, chaque maître d'ouvrage transmettra, auprès de l'ensemble des financeurs, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagement auxquelles l'appel de fonds se rattache.

La demande de versement comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage indiquant notamment la référence des **factures acquittées**, le montant des **factures acquittées étant certifié par l'agent comptable (pour le STIF) ou payeur**. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 3.2.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement.
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.3 **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région aux maîtres d'ouvrage est plafonné à 80% comme prévu par le Règlement Budgétaire et Financier (RBF) de la Région pour les opérations ne relevant pas d'un contrat de plan passé avec l'Etat.

Les annexes 3 et 4 indiquent l'échéancier prévisionnel des dépenses des maîtres d'ouvrages.

3.4.2 Versement du solde

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, les maîtres d'ouvrage présentent le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents signés par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public indiqués à l'article 1.2.3. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, les maîtres d'ouvrages procèdent, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

3.4.3 Paiement

Le versement des montants de subvention appelés par les maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 3.4.1 de la présente convention.

Le mandatement des financeurs est libellé de telle sorte qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination indiquée à l'article 1.

Les dates et les références de mandatement sont portées par écrit, éventuellement sous forme électronique, à la connaissance des maîtres d'ouvrage.

3.4.4 Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- Pour le STIF :

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
10071	75000	00001005079	72

- Pour la Ville de Paris :

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est :

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Région Ile-de-France	35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat Général	
Ville de Paris	40 rue du Louvre 75001 Paris	Direction de la Voirie et des Déplacements, Agence de la Mobilité	
STIF - DPI	39bis - 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	DPI / Pôles	

3.5 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région

Le présent article ne s'applique pas pour les opérations relevant du CPER « 2000 - 2006 » et du CPJ « 2007 - 2013 », ainsi que pour les « Grands projets » définis comme ayant une durée de travaux supérieurs à quatre ans.

Dans tous les autres cas, la clause de caducité s'applique suivant les modalités indiquées ci-dessous.

Si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et elle est annulée.

Ce délai peut être prorogé d'un an maximum par décision du Président, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois ans mentionnés ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision du Président. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

A compter de la date de première demande de versement, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération.

Dans le cas où la demande de premier acompte constitue la demande du solde de l'opération, les dates de caducité qui s'appliquent sont celles du premier acompte.

3.6 Comptabilité des MOA

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à cette étude et les éventuelles subventions ou financements complémentaires spécifiques qui pourraient être accordés par des tiers sur le projet.

Les maîtres d'ouvrage conservent l'ensemble des pièces justificatives pendant dix ans, à compter de la date d'expiration de la convention.

4 Modalités de contrôle par les financeurs

Les financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

Le bénéficiaire de la subvention conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de la date d'expiration de la présente convention pour tout contrôle effectué a posteriori.

Les financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'ils jugent utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action subventionnée.

5 Gestion des écarts

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 3.3 de la présente convention constitue un plafond.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par les maîtres d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 3.3. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 3-1, les co-financeurs sont informés lors de la réunion du comité de suivi de la convention de financement. Les maîtres d'ouvrage doivent obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Le cas échéant un avenant à la présente convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité, ou bien si les co-financeurs et les maîtres d'ouvrage n'ont pu convenir d'un accord dans les conditions sus mentionnées, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage dans le périmètre duquel il est intervenu.

6 Dispositions générales

6.1 Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

6.2 Règlements des litiges

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

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

6.3 Résiliation de la convention

Les signataires de la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les signataires sont informés immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement total ou partiel de la subvention. Dans tous les cas, les co-financeurs s'engagent à rembourser aux maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, les maîtres d'ouvrage procèdent à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des bénéficiaires des subventions.

6.4 Date d'effet et durée de la convention

La convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

Elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 6.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- réception des documents indiqués à l'article 1-2-3 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 3.4.2,

et au plus tard 18 mois après la validation du bilan de l'enquête publique par le STIF.

6.5 Mesures d'ordre

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Les signataires font élection de domicile en leur siège pour l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en 3 exemplaires originaux.

7 Organisation et suivi de la présente convention

Les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle des maîtrises d'ouvrage. Le STIF s'assure notamment du respect, par les maîtres d'ouvrage, des délais indiqués, de la remise des documents et des estimations à cette étape du projet indiqués aux articles 1-2 et 1-3 de la présente convention.

Dans ce cadre, chaque maître d'ouvrage s'engage à remettre au maître d'ouvrage coordinateur l'ensemble des documents relatif à l'exercice de sa mission.

A la demande expresse du STIF, chaque maître d'ouvrage s'engage également à lui fournir directement tous les documents relatifs à l'opération, nécessaires au suivi de la maîtrise d'ouvrage, qu'ils soient à caractère organisationnel (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ou technique (dossier projet, etc....).

La gouvernance du projet s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge des études et les financeurs, de commissions de suivi composées des élus et des financeurs, et de réunions entre maîtres d'ouvrage auxquelles peuvent être conviés les financeurs.

7.1 Comité technique

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération. Ce comité, convoqué par le maître d'ouvrage coordinateur, comprend l'ensemble des signataires et des maîtres d'ouvrages ayant contracté une convention d'étude avec le STIF dans le cadre de ce projet.

Le Comité technique se réunit en tant que de besoin et au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de deux semaines et les éléments étant envoyés au moins sept jours au préalable par le maître d'ouvrage coordinateur.

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

- de partager les éléments d'études techniques du Schéma de Principe, les éventuels points durs et leurs impacts financiers et administratifs le cas échéant, en impliquant en amont les acteurs de l'opération,
- de développer un point technique lors d'une séance spécifique,
- de valider les choix techniques si nécessaire,
- de suivre le déroulement technique de la démarche,
- de préparer les différents comités et les commissions de suivi sur les aspects techniques.

A cette fin, les membres du comité technique peuvent se faire assister de leurs prestataires et inviter, en tant que de besoin, les partenaires impliqués dans le projet.

7.2 Comité de suivi de la convention de financement

Il est constitué un comité de suivi de la convention de financement comprenant l'ensemble des signataires de la convention, convoqué et placé sous l'autorité du STIF.

Le Comité de suivi de la convention de financement se réunit au moins une fois par an, et autant que de besoins, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le maître d'ouvrage coordinateur.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement de cette étape de l'étude au regard des éléments demandés dans la convention de financement, notamment suivant les postes estimés et indiqués à l'article 3.2.2 de la présente convention, et du calendrier,
- le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade, la fin de l'étape de l'étude permettant le versement du solde correspondant à la présente convention,
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet, aussi bien l'information générale (éléments du plan de communication) que dans le cadre administratif et réglementaire (éléments de la concertation préalable),
- le projet de contenu des conventions de financement des étapes ultérieures du projet,
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

Le compte rendu de chaque Comité de suivi est validé en début de séance.

7.3 Comité des financeurs

Il est constitué un comité des financeurs. Il se réunit autant que de besoins en fonction de questions spécifiques relevant du pilotage du projet, notamment son financement, les ajustements de programmation technique et financière, et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés en comité de suivi.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable.

7.4 Commission de suivi

Placé sous la présidence de la Directrice Générale du STIF, la Commission de suivi comprend les signataires de la convention et les élus des collectivités territoriales concernées par le projet.

Elle se réunit au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le STIF.

La Commission de suivi informe ses membres de l'avancement des études relatives au Schéma de Principe et à l'enquête publique.

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

- les orientations et la démarche à engager,
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante,
- les modalités de l'enquête publique,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

7.5 Information hors comité et commission de suivi

Les maîtres d'ouvrage s'engagent pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement de l'étude devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la demande de ce dernier,
- à informer le STIF et les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le contenu des études.

Chaque maître d'ouvrage s'engage également à inviter le STIF et les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

Un Comité des maîtres d'ouvrage est constitué des maîtres d'ouvrage ainsi que de leurs assistants et prestataires techniques suivant les besoins. Ce comité piloté par le maître d'ouvrage coordinateur, se réunira mensuellement. Les réunions sont dédiées à la coordination entre les différentes études. Les financeurs en seront informés, pourront y assister. Les comptes-rendus de réunions seront adressés à l'ensemble des financeurs.

Par défaut, Les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins sept jours avant la réunion.

8 Propriété, communication et diffusion des études

8.1 Diffusion des études

Les études seront communiquées aux co-financeurs qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sans accord préalable des maîtres d'ouvrage.

Les résultats des études, après validation par le comité de suivi, pourront être communiqués aux collectivités territoriales concernées par la présente opération. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties signataires.

Les données des études pourront être utilisées librement par les financeurs et le STIF dans le cadre de la poursuite de la réalisation du projet.

Les présents signataires s'engagent à faire mention des financements accordés par la présente convention dans toute publication ou communication des études qu'elle vise, notamment par une indication portée sur les documents finaux.

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention de financement sont la propriété des maîtres d'ouvrage.

8.2 Communication des financeurs

L'ensemble des dossiers d'études, documents et supports d'information mentionnera de manière explicite les logos des co-financeurs.

Dans un souci d'identification des projets inscrits au Contrat particulier entre la Région Ile-de-France et le Département de Paris 2009-2013, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires :

- l'ordre entre partenaires : *Région Ile-de-France, Ville de Paris et STIF*
- l'ordre des financeurs : *Région Ile-de-France, Ville de Paris*
- *en dernier : le logo du STIF*

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 2011

<p>Pour la Ville de Paris</p> <p>Bertrand DELANOË</p> <p>Maire de Paris</p>	<p>Pour la Région d'Ile-de-France</p> <p>Jean-Paul HUCHON</p> <p>Président du Conseil Régional</p> <p>d'Ile-de-France</p>
<p>Pour le STIF</p> <p>Sophie MOUGARD</p>	

9 Annexes

Annexe 1 : Contenu des dossiers de Schéma de Principe

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel des études objet de la présente convention

Annexe 3 : Echancier prévisionnel des dépenses totales

Annexe 4 : Echancier prévisionnel des appels de fonds des maîtres d'ouvrage

ANNEXE 1 : Contenu des dossiers de Schéma de Principe

- Dans une **première partie**, les Schémas de Principe contiennent les éléments attendus dans un dossier d'enquête (ils peuvent être regroupés en tant que de besoin), conformément au code de l'environnement R-123-6 :
- «1° Une notice explicative indiquant :
 - L'objet de l'enquête ;
 - Les caractéristiques les plus importantes de cette étape soumise à enquête (Présentation de l'opération, caractéristiques principales, étude des variantes, amélioration de l'offre de service, ...) ;
 - Lorsque l'étude d'impact n'est pas requise : les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, parmi les partis envisagés par le maître de l'ouvrage, le projet soumis à enquête a été retenu ;
- « 2° L'étude d'impact ou la notice d'impact lorsque l'une ou l'autre est requise comprenant :
 - L'analyse de l'état initial de l'environnement
 - L'analyse des effets du projet sur l'environnement, sur la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité de voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique,
 - Les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu,
 - Les mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes,
 - L'analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation.
- « 3° Le plan de situation ;
- « 4° Le plan général des travaux (Insertion : tracés, stations et points spécifiques) ;
- « 5° Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants (Ouvrages d'art, infra et équipements, stations, locaux d'exploitation en ligne, site de maintenance) ;
- « 6° L'appréciation sommaire des dépenses, y compris le coût des acquisitions immobilières ;
- « 7° La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative à l'opération considérée. »

Dans une **seconde partie**, le Schéma de Principe contient un volet transport détaillé dont le contenu des études devra être d'un niveau de détail comparable à :

- pour les ouvrages d'infrastructures : celui des études de diagnostic telles que définies à l'article 19 du décret n°93-1268 du 29 novembre 19931 :
 - « établir un état des lieux ;
 - procéder à une analyse technique sur la résistance de la structure et sur les équipements techniques ;
 - permettre d'établir un programme fonctionnel d'utilisation de l'ouvrage ;

- proposer, éventuellement, des méthodes de réparation ou de confortement assorties de délais de réalisation et de mise en œuvre.
- Le maître d'œuvre préconise, éventuellement, des études complémentaires d'investigation des existants ».

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre du Schéma de Principe devra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :

- « 1 Diagnostic :
 - Historique
 - Rappel de l'historique de l'opération et des procédures administratives,
 - Analyse des dysfonctionnements éventuels et définition des besoins du secteur,
 - Diagnostics « transport » des territoires concernés,
 - Présentation du secteur dans le cadre de l'analyse actuelle, comparaison de l'urbanisation actuelle avec objectifs SDRIF à l'aide des données population-emplois disponibles,
 - Perspectives d'évolution de l'urbanisation : occupation du sol, population, emplois, grands équipements, opérations d'urbanisme ; cohérence avec les cadrages SDRIF,
 - Description des réseaux et de l'offre de transport (situation actuelle),
 - Présentation et analyse des déplacements,
 - Analyse des dysfonctionnements éventuels et définition des besoins du secteur,
 - Objectifs du Projet / Programme,
 - Objectifs de l'opération,
 - Nature et étendue des besoins,
 - Contraintes et exigences : de qualité sociale, urbanistiques, architecturales, fonctionnelles, techniques, économiques, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement.

- « 2 Projet :
 - Description du Projet,
 - Caractéristiques principales,
 - Insertion : tracés, pôles et stations,
 - Définition :
 - fonctionnelle des installations,
 - périmètre du projet,
 - consistance des dessertes envisagées,
 - dispositions techniques retenues (options principales, modalités),
 - dimensionnement justifié des installations,
 - Confirmation du choix du mode
 - Aménagements urbains et interfaces avec le projet :
 - solution de référence : abords, aménagements ponctuels, opérations connexes,
 - variantes d'aménagements spécifiques sur demande,
 - Phasages fonctionnels éventuels, avec avantages / inconvénients techniques,
 - Compatibilité :
 - avec SDRIF, PDU RIF (objectifs), PLU et Grenelle de l'Environnement,
 - avec le bilan de la concertation préalable ou du débat public,

- avec les objectifs du projet,
 - Pour les projets en souterrain : sondages avancés permettant de vérifier la faisabilité,
 - Impacts du projet,
 - Principes d'insertion paysagère et architecturale du projet dans son environnement naturel et urbain,
 - Impact sur les réseaux concessionnaires,
 - Etude d'impact selon le Code de l'Environnement.
- « 3 Organisation et calendrier du projet :
 - Management et calendrier du Projet,
 - Organisation :
 - identification des différentes parties : STIF, MOA(s) futurs, MOE(s) études, collectivités, ...
 - périmètres d'intervention des parties arrêtés (périmètres de MOA, d'exploitation, de maintenance avec plans),
 - méthodes : Schéma Directeur Qualité.
 - Planification :
 - calendrier d'ensemble de l'opération, avec le déroulement des procédures et des travaux à l'échelle du trimestre,
 - état et calendrier des procédures particulières aux autres autorités susceptibles d'être concernées par le projet, notamment en matière d'infrastructures ferroviaire et de voirie,
 - plannings de l'opération (Gantt et chemin de fer), niveau synthèse et sous-ensembles, en cohérence avec décomposition des coûts (maîtrise d'ouvrage, composantes fonctionnelles telles que : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...).
- « 4 Coût et financement du projet :
 - Economie du Projet,
 - Coûts de réalisation :
 - présentation synthétique des coûts : coûts travaux (détaillés par grands postes de dépenses), assorti d'un taux de tolérance de + ou - 10%, Provisions pour Aléas et Incertitudes (x% des coûts travaux), frais de MOE (x% du montant des coûts travaux + PAI), acquisitions foncières, frais de MOA (X% des coûts travaux + PAI + Frais de MOE + Acquisitions Foncières),
 - niveau de détail selon phase du projet (Loi MOP), organisé selon les 19 postes de dépenses identifiés par le CERTU : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...), opérations connexes (accès, gares routières, parkings relais, ...), frais d'études, de MOE, de MOA, provisions diverses, acquisitions foncières...
 - identification des coûts d'aménagements urbains spécifiques (par demandeur),
 - évolutions des coûts en regard de l'étape précédente : analyse, source (technique, concertation, ...),

- Synthèse des risques spécifiques de l'opération : identification complète des réserves et des risques, et méthodes envisagées pour les réduire,
 - Coûts d'exploitation :
 - bilan financier pour l'exploitant d'une part, pour les collectivités publiques d'autre part,
 - selon phase : éléments chiffrés permettant de préparer le contrat d'exploitation (ou avenant),
 - Financement :
 - plan de financement
 - pour les aménagements urbains spécifiques, montage financier permettant au demandeur de financer son quota de surcoût
- « 5 Conclusion - Bilan et intérêts socio-économique :
 - Prévisions de service : populations et emplois desservis par le projet, prévisions de trafic (pointe, jour, année), en distinguant les diverses composantes nécessaires au calcul de l'évaluation du projet.
 - Bilan socio-économique coûts/avantages,
 - Présentation et justification des gains pour la collectivité (compris justification des investissements éludés, le cas échéant) et bilan socio-économique pour celle-ci,
 - Prévisions de restructuration éventuelle d'autres réseaux de transports collectifs liés au projet, et impacts financiers,
 - Evaluation des conséquences du projet sur chacun des modes de déplacement, et pour le mode ferroviaire, incidence sur les autres circulations ferrées (grandes lignes, fret).
- « 6 Annexes :
 - Annexes graphiques : selon loi MOP,
 - Annexes de constitution du dossier :
 - Décision de lancement du Schéma de Principe,
 - Demandes spécifiques Etat/Collectivités,
 - Bilan de la concertation préalable ou du débat public,
 - Annexes complémentaires au dossier :
 - Principaux éléments du bilan socio-économique,
 - Eventuellement, Dossier de Définition de Sécurité et avis.

Annexe 2

Calendrier prévisionnel des études objet de la présente convention

- Mi 2011 → mi 2012 : études préliminaires, production du Schéma de Principe et du Dossier d'enquête publique
- Premier semestre 2012 : Approbation du Schéma de Principe et du Dossier d'enquête Publique en Conseil du STIF
- Deuxième semestre 2012 : Enquête publique
- Mi 2012 → 2014 : Etudes AVP/PRO
- 2014 → 2015 : Marchés de travaux et travaux concessionnaires
- 2015 → 2017 : Travaux du tramway
- Fin 2017 : Mise en service du prolongement

Annexe 3

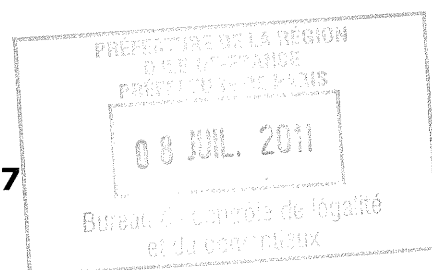
Echéancier prévisionnel des dépenses totales

MOA	2011	2012	2013	Total
STIF	400 000 €	600 000 €		1 000 000 €
<i>Dont financement Région</i>	<i>400 000 €</i>	<i>600 000 €</i>		<i>1 000 000 €</i>
Ville de Paris	100 000€	1 100 000€	400 000€	1 600 000€
<i>Dont financement Ville</i>	<i>81 250€</i>	<i>893 750€</i>	<i>325 000€</i>	<i>1 300 000€</i>
<i>Dont financement Région</i>	<i>18 750€</i>	<i>206 250 €</i>	<i>75 000€</i>	<i>300 000€</i>
Total	500 000€	1 700 000€	400 000€	2 600 000€

Annexe 4

Echéancier prévisionnel des appels de fonds des maîtres d'ouvrage

MOA	2011	2012	2013	Total
STIF	300 000 €	600 000 €	100 000€	1 000 000 €
<i>Dont financement Région</i>	<i>300 000 €</i>	<i>600 000 €</i>	<i>100 000€</i>	<i>1 000 000 €</i>
Ville de Paris	-	1 100 000€	500 000€	1 600 000€
<i>Dont financement Ville</i>		<i>893 750€</i>	<i>406 250€</i>	<i>1 300 000</i>
<i>Dont financement Région</i>		<i>206 250€</i>	<i>93 750€</i>	<i>300 000€</i>
Total	300 000€	1 700 000€	600 000€	2 600 000€



**Projet d'insertion d'un transport en commun de type tramway entre Antony (Croix de Berny) et Clamart (Place du Garde).
Convention de financement des études DOCP, Concertation préalable, schéma de principe et enquête publique
Convention de maîtrise d'ouvrage.**

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

- VU** le code des transports (partie législative),
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment son article 15-I qui stipule que le STIF élabore lui-même ou fait élaborer les schémas de principe de projets d'infrastructures nouvelles ;
- VU** le Schéma directeur de la Région Ile-de-France adopté par délibération n° CR 82-08 du Conseil Régional en date du 25 septembre 2008 ;
- VU** les délibérations n° CR 34-08 du Conseil régional d'Ile-de-France du 17 avril 2008 et n° 09.181 du Conseil général des Hauts-de-Seine du 19 juin 2009 approuvant le Contrat Particulier 2009-2013 Région-Département des Hauts-de-Seine et la délibération n° CR 120-09 du Conseil Régional d'Ile de France du 26 novembre 2009 approuvant l'avenant n 1 au Contrat Particulier 2007-2013 ;
- VU** le rapport n°2011/0627 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 29 juin 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : de désigner les maîtres d'ouvrage de l'opération : le STIF maître d'ouvrage du système de transport et le Département des Hauts-de-Seine maître d'ouvrage de l'insertion urbaine,

ARTICLE 2 : d'approuver la convention de financement des études entre la Région Ile-de-France, le Département des Hauts-de-Seine et le STIF ; ainsi que la convention de maîtrise d'ouvrage entre le Département des Hauts-de-Seine et le STIF,

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer lesdites conventions et à prendre tout acte permettant la concrétisation de ce projet ;

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

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

Jean-Paul HUCHON

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

Version	Correcteur	Modifications
1.0	Région – Aurélien Tasteyre	Première version de la convention
1.1	STIF – MS/CLG	Modifications/ajouts
1.2	DÉPARTEMENT DES HAUTS- DE-SEINE - DIT	Modifications
1.3	STIF – MS/CLG	Modifications/ajouts
1.4	CG 92 – DIT – SETDU – UEGD / TD	Modifications / ajouts
2.0	STIF – MS/CLG	Mise à jour des modifications Manque notamment : - tableau des appels de fond - planning prévisionnel de l’opération
2.1	STIF – MS/CLG	Modifications suite remarques service juridique
2.2	CG92	Tableau appels de fond
2.3	RIF	Mise en forme + demande de complément tableaux financiers
2.4	STIF MS/CLG	Modifications après relecture JFH
2.5	STIF- MS/CLG	Modifications après relecture AJMP+POLE
3.0	STIF MS/CLG	Modification STIF DPI
3.1	STIF MS/CLG	Modifications suite retour DPI adjointe
3.2	STIF MS/CLG	Modifications suite retour DG + DPI adjointe

Tramway

« Antony (Croix de Berny) –
Clamart (Place du Garde) »

Convention de
financement des études
relative à l'élaboration
du Dossier d'Objectifs et
de Caractéristiques
Principales (DOCP) et
du dossier de
concertation préalable
associé,

du Schéma de principe
(SDP) et du dossier
d'enquête publique
associé.

 **île de France**

 **hauts-de-seine**
CONSEIL GÉNÉRAL

 **stif**

TABLE DES MATIERES

<u>0</u>	<u>CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION</u>	<u>7</u>
<u>1</u>	<u>OBJET DE LA CONVENTION</u>	<u>7</u>
1.1	RAPPEL DES ELEMENTS D'ETUDE DEJA EFFECTUES	8
1.2	DEFINITIONS ET CONTENU DE L'ETUDE	8
1.2.1	LE DOSSIER D'OBJECTIFS ET DES CARACTERISTIQUES PRINCIPALES (DOCP)	8
1.2.2	LA CONCERTATION PREALABLE	8
1.2.3	LE SCHEMA DE PRINCIPE	8
1.2.4	L'ENQUETE PUBLIQUE	9
1.2.5	LE CONTENU DES DOSSIERS	9
1.3	CALENDRIER DE REALISATION DES ETUDES	9
<u>2</u>	<u>ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES</u>	<u>9</u>
2.1	LA MAITRISE D'OUVRAGE DES ETUDES	9
2.1.1	L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS	9
2.1.2	IDENTIFICATION, ENGAGEMENTS ET PERIMETRE D'INTERVENTION DES MAITRES D'OUVRAGE	10
2.2	LES FINANCEURS	10
2.2.1	IDENTIFICATION	10
2.2.2	ENGAGEMENTS	10
<u>3</u>	<u>MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT</u>	<u>10</u>
3.1	ESTIMATION DU COUT DE L'ETUDE	10
3.2	CONTENU DES ETUDES DES MAITRES D'OUVRAGE	11
3.2.1	TABLEAU DE SYNTHESE DE REPARTITION DES COUTS PAR MAITRES D'OUVRAGE	11
3.2.2	COUTS DETAILLES PAR MAITRE D'OUVRAGE	11
3.3	PLAN DE FINANCEMENT	11
3.4	MODALITES DE VERSEMENT	12
3.4.1	VERSEMENT D'ACOMPTES POUR LA REGION	12
3.4.2	VERSEMENT D'ACOMPTES POUR LE DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE	12
3.4.3	VERSEMENT DU SOLDE	13
3.4.4	PAIEMENT	13
3.4.5	BENEFICIAIRES ET DOMICILIATION	14
3.5	CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION	14
3.6	COMPTABILITE DES MOA	15
<u>4</u>	<u>MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS</u>	<u>15</u>
<u>5</u>	<u>GESTION DES ECARTS</u>	<u>15</u>

6	<u>DISPOSITIONS GENERALES.....</u>	16
6.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION	16
6.2	REGLEMENT DES LITIGES	16
6.3	RESILIATION DE LA CONVENTION	16
6.4	DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION	16
6.5	MESURES D'ORDRE.....	17
7	<u>ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION</u>	17
7.1	COMITE TECHNIQUE.....	17
7.2	COMITE DE SUIVI DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT.....	18
7.3	COMMISSION DE SUIVI	18
7.4	COMITE DES MAITRES D'OUVRAGES.....	19
8	<u>PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES</u>	19
8.1	DIFFUSION DES ETUDES	19
8.2	COMMUNICATION DES FINANCEURS	19
9	<u>ANNEXES</u>	22

Entre

La Région Île-de-France, représenté par le Président du Conseil régional d'Île-de-France, dûment mandaté par la délibération n° _____ de la commission permanente du Conseil régional en date du _____

Ci après désigné par « la Région »

Le Département des Hauts-de-Seine, n°SIRET 22920050600157, représenté par le Président du Conseil Général des Hauts-de-Seine, dûment mandaté par la délibération n° _____ de la commission permanente du Conseil général en date du _____

Ci après désigné par « le Département des Hauts-de-Seine »

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France, n°SIRET 287 500 078 00020, Etablissement Public à caractère administratif dont le siège est situé 39bis-41 rue de Châteaudun à Paris (9ème), représenté par sa Directrice Générale Madame Sophie MOUGARD, habilitée à cet effet par la délibération n°2009/0516 du Conseil du STIF prise dans sa séance du 27 mai 2009,

Ci après désigné par « le STIF »

Visas

Vu le code des transports,

Vu la Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation sur les transports intérieurs

Vu le décret 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France

Vu l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île de France modifiée,

Vu le décret 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Île de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,

Vu la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 dite loi MOP,

Vu les Contrats Particuliers Région - Département des Hauts-de-Seine 2009-2013, approuvé par le Conseil Régional le 26 novembre 2009, et par le Conseil général le 19 juin 2009,

Vu la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF),

Vu la délibération du Conseil Général des Hauts-de-Seine n° _____ du _____,

Vu la délibération n° _____ de la commission permanente du _____ du Conseil Régional,

Vu la délibération n° _____ du Conseil du STIF du _____,

Considérants

Il est convenu ce qui suit :

0 Contexte général de l'opération

L'opération de tramway « Croix de Berny à Antony/Place du Garde à Clamart » est inscrite au projet de SDRIF approuvé par le Conseil Régional de septembre 2008. Il s'agit d'une liaison en rocade de 8,4km qui empruntera notamment la route Départementale 986 et la RD2 et qui assurera un maillage entre le RER B à Croix de Berny (commune d'Antony) et le tramway Châtillon-Vélizy-Viroflay (commune de Clamart).

Le Contrat Particulier Région-Département 92 prévoit la création d'une liaison en mode tramway d'une longueur de 8,4 km. Le coût estimatif global de cette opération défini dans le CPRD est de 225M€HT aux CE de janvier 2008, hors foncier, hors site de remisage et de maintenance et hors matériel roulant.

Cette ligne en correspondance avec le Trans Val de Marne à la station « Croix de Berny » permet d'assurer une offre de transport performante dans les secteurs actuellement mal desservis comme les quartiers denses de la Butte Rouge à Châtenay-Malabry et du Parc d'activités du Plessis Robinson, et de renforcer l'accès au Pôle de la Croix de Berny depuis l'ouest. Le secteur d'études intégrera également un prolongement éventuel jusqu'à Issy-les-Moulineaux.

Cette convention s'inscrit dans le cadre de l'élaboration du Dossier d'Objectifs et des Caractéristiques Principales (DOCP), de la concertation préalable ainsi que des études de schéma de principe, étude d'impact, dossier d'enquête publique et dossier de sécurité pour l'opération d'investissement.

1 Objet de la convention

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés au projet, objet de la présente convention, la dénomination unique suivante :

« Tramway Antony – Clamart »

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement des études du DOCP, de la concertation préalable, du Schéma de Principe et de l'enquête publique du projet de tramway Antony - Clamart.
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution :
 - du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales ;
 - de la concertation préalable ;
 - du Schéma de Principe et du dossier de sécurité ;
 - de l'enquête publique ;
- les documents à remettre aux signataires de la convention, sur leur demande.
- de préciser les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du projet.

1.1 Rappel des éléments d'étude déjà effectués

Une étude intitulée : « Etude du schéma des infrastructures en transports collectifs du secteur Val-de-Seine étendu » a été réalisée par le STIF entre 2004 et 2006. Elle a permis de comparer les différents scénarios d'infrastructure, notamment en termes de trafic voyageurs attendus.

Le Département des Hauts-de-Seine a mené des études préliminaires en 2005 et 2006 : variantes de tracé, études d'insertions sur le tracé privilégié (Croix de Berny – Hôpital Béclère), recherche de sites potentiels pour l'implantation du SMR, étude géotechnique bibliographique. Elles ont été complétées en 2010 et 2011 par des études d'insertion complémentaires et des études d'ouvrage d'art.

La liste des études disponibles à prendre en compte dans l'élaboration du DOCP et du Schéma de Principe est donnée en annexe 4.

1.2 Définitions et contenu de l'étude

Les études portent sur la constitution du DOCP, de la concertation préalable, du Schéma de Principe et de l'enquête publique.

1.2.1 Le Dossier d'Objectifs et des Caractéristiques Principales (DOCP)

Le DOCP porte sur :

- l'opportunité du projet ainsi qu'un éclairage sur la faisabilité du prolongement vers Issy-les-Moulineaux afin d'assurer le maillage avec un réseau structurant;
- les caractéristiques principales du projet : principes guidant le choix du/des modes et tracé(s) retenu(s) et de la définition des solutions techniques, eu égard au réseau existant, aux caractéristiques des projets de développement économique et urbain à desservir et à l'incidence du projet sur l'environnement ;
- une évaluation sommaire des coûts (une fourchette des coûts d'investissement, des coûts d'exploitation et des acquisitions foncières), du calendrier de réalisation, des impacts et de l'intérêt socio-économique ;
- l'identification des solutions les plus pertinentes sur la base d'une analyse comparative multicritère.

1.2.2 La concertation préalable

La concertation ou le débat public porte sur les objectifs du DOCP approuvés par le Conseil du STIF ainsi que sur les variantes retenues.

Conformément à l'article L121-8 II du code de l'environnement et compte tenu du coût prévisionnel du projet cette opération est soumise à une saisine obligatoire de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Le dossier de saisine est composé du DOCP, dont le contenu est décrit à l'article 1.2.3, et d'une étude de contexte dans laquelle est établi un état des lieux de la position de l'ensemble des partenaires concernés par le projet.

1.2.3 Le Schéma de Principe

Le Schéma de Principe porte sur :

- les caractéristiques du projet : principes guidant le choix du/des modes et tracé(s) retenu(s) et de la définition des solutions techniques, eu égard au réseau existant,

aux caractéristiques des projets de développement économique et urbain à desservir et à l'incidence du projet sur l'environnement ;

- une évaluation des coûts, du calendrier de réalisation, des impacts et de l'intérêt socio-économique.

1.2.4 L'enquête publique

L'enquête publique porte sur le projet du Schéma de Principe approuvé par le Conseil du STIF ainsi que sur les éventuelles variantes encore retenues à ce stade. Elle se déroule conformément aux dispositions des articles L123-1 et suivants, et R.123-1 et suivants du code de l'environnement.

1.2.5 Le contenu des dossiers

Le contenu du Schéma de Principe est compatible avec le SDRIF et le PDU Ile-de-France. Il tient compte des résultats de la concertation préalable ou du débat public tels que prévus par les articles L11-1 et suivants et R121-1 et suivants du code de l'environnement.

Les documents comprendront le DOCP, le dossier de concertation préalable, le Schéma de Principe et le dossier d'enquête publique, ainsi que l'intégralité des études nécessaires à leur réalisation.

L'annexe 1 de la présente convention détaille les éléments constitutifs du DOCP.

L'annexe 2 de la présente convention détaille les éléments constitutifs du Schéma de Principe.

L'ensemble des documents sera remis aux signataires de la présente convention en deux exemplaires papiers et un exemplaire sous format CD-Rom.

1.3 Calendrier de réalisation des études

Le délai de réalisation des études est fixé à 48 mois, à compter de la notification de la présente convention par le STIF. Les plannings prévisionnels du DOCP et du Schéma de Principe sont joint en annexe à la présente convention.

A titre indicatif, le délai de réalisation du DOCP est estimé à 9 mois, la concertation est programmée 15 mois après la notification de la présente convention et l'enquête publique est programmée 36 mois après la notification de la présente convention.

2 Rôle et engagements des parties

2.1 La maîtrise d'ouvrage des études

2.1.1 L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues à l'article 14 du décret n°2005-664 du 10 juin portant sur le statut du STIF et l'article L1241-2 du code des transports, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect du contenu des études, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

2.1.2 Identification, engagements et périmètre d'intervention des maîtres d'ouvrage

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

Conformément au décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, le STIF est maître d'ouvrage (MOA) de l'intégralité du programme des études liées au tramway Antony - Clamart.

Toutefois, l'article 15-II du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 stipule que le STIF peut désigner le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinées au transport public de voyageurs.

2.1.2.1 Maîtrise d'ouvrage du STIF

Ainsi, le STIF assurera la maîtrise d'ouvrage des études relatives au DOCP et à la concertation, ainsi que celle des études du système de transport relatives au schéma de principe et à l'enquête publique. Le système de transport comprend notamment la plateforme tramway (GLO, système d'exploitation), les locaux techniques, le site de remisage et de maintenance et le matériel roulant. Le STIF travaillera en relation le Conseil Général.

2.1.2.2 Maîtrise d'ouvrage du Département des Hauts-de-Seine

Le Département des Hauts-de-Seine assurera la maîtrise d'ouvrage des études d'insertion urbaines relatives au schéma de principe et à l'enquête publique et de l'étude d'impact. L'insertion urbaine est l'aménagement réalisé à l'extérieur de la plateforme tramway comprise dans le GLO.

2.1.2.3 Maître d'ouvrage coordinateur vis-à-vis des maîtres d'ouvrage

La mission de coordination entre les maîtres d'ouvrages sera définie dans le cadre d'une convention de maîtrise d'ouvrage.

2.2 Les financeurs

2.2.1 Identification

Le financement des études, objet de la présente convention, est assuré par :

- Le Département des Hauts-de-Seine ;
- La Région Ile-de-France.

2.2.2 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par les maîtres d'ouvrage visés à l'article 2.1.2, des études en vue de l'élaboration du DOCP, du dossier de concertation préalable, du schéma de principe et du dossier d'enquête publique (décrits à l'article 1 de la présente convention), dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 3.3 de la présente convention.

3 Modalités de financement et de paiement

3.1 Estimation du coût de l'étude

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux études (élaboration du Dossier d'Objectifs et de caractéristiques Principales (DOCP) et du dossier de concertation préalable associé, du Schéma de principe (SDP) et du dossier d'enquête publique associé) est évalué à 6,8 millions d'euros € courants, non actualisable et non révisable.

Le coût du DOCP et de la concertation préalable est estimé à 1,15 M€, le coût du SDP et du dossier d'enquête d'utilité publique à 5,65 M€.

3.2 Contenu des études des maîtres d'ouvrage

3.2.1 Tableau de synthèse de répartition des coûts par maîtres d'ouvrage

Les coûts par maîtres d'ouvrage, rattachés aux périmètres définis à l'article 2-1-2, sont établis comme suit :

Maîtres d'ouvrage	Coûts Euros courants HT
STIF	3 725 000
Conseil Général des Hauts-de-Seine	3 075 000
TOTAL	6 800 000

3.2.2 Coûts détaillés par phase d'études

Chacun des maîtres d'ouvrages fournit une estimation en euros courants des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du projet :

Postes de prestations	STIF	Département des Hauts-de-Seine
DOCP	500 000	250 000
CP	400 000	0
SDP + EUP	2 825 000	2 825 000
<i>Sous-total en € courants</i>	<i>3 725 000</i>	<i>3 075 000</i>
TOTAL en € courants	6 800 000	

Elles viennent compléter les dépenses déjà réalisées et intégralement financées par le Département des Hauts-de-Seine d'un montant de 753 548,01 € HT en euros courants.

Ces estimations prennent en compte une ligne de « Provisions pour études complémentaires » correspondant à des demandes particulières ou à des besoins spécifiques identifiés au cours de l'étude.

Le lancement de ces études complémentaires (et notamment le prolongement éventuel jusqu'à Issy-les-Moulineaux) devra être validé en Comité de suivi de la convention de financement et/ou en Comité des maîtres d'ouvrages (cf. articles 7.2 et 7.4 de la présente convention).

3.3 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants. (Département des Hauts-de-Seine/Région). Il est assuré à hauteur de 65 % par le Département des Hauts-de-Seine et 35 % par la Région conformément à la clé de répartition définie dans le Contrat Particulier 2009-2013 Région – Département des Hauts-de-Seine.

Opération de tramway Antony – Clamart (en M€ HT)			
	Région	Département des Hauts- de-Seine	Total
STIF	2 380 000	1 345 000	3 725 000
Département des Hauts-de- Seine	0	3 075 000	3 075 000
Total	2 380 000 (35 %)	4 420 000 (65 %)	6 800 000 (100 %)

3.4 Modalités de versement

3.4.1 Versement d'acomptes pour la Région

Les acomptes sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par le maître d'ouvrage.

Les dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrages pour les études engagées en 2010, avant la présente convention, sont intégrées au coût du projet.

Pour l'étude, objet de la présente convention, chaque maître d'ouvrage transmettra, auprès de l'ensemble des financeurs, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagement auxquelles l'appel de fonds se rattache.

Versement des acomptes auprès du STIF.

La demande de versement comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures acquittées, leur date d'acquittement et le montant des factures acquittées certifié par l'agent comptable du STIF. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 3.2.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement.
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.3.
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région aux maîtres d'ouvrage est plafonné à 80% comme prévu par le Règlement Budgétaire et Financier (RBF) de la Région pour les opérations ne relevant pas d'un contrat de plan passé avec l'Etat.

3.4.2 Versement d'acomptes pour le Département des Hauts-de-Seine

Les acomptes sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par le maître d'ouvrage.

Pour l'étude, objet de la présente convention, chaque maître d'ouvrage transmettra, auprès de l'ensemble des financeurs, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagement auxquelles l'appel de fonds se rattache.

Versement des acomptes auprès du STIF.

La demande de versement comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures acquittées, leur date d'acquittement et le montant des factures acquittées certifié par l'agent comptable du STIF. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 3.2.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement.
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.3.
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

3.4.3 Versement du solde

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, les maîtres d'ouvrage présentent le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents signés par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public indiqués à l'article 1-2-3. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, les maîtres d'ouvrages procèdent, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

L'annexe 5 indique l'échéancier prévisionnel des appels de fonds des maîtres d'ouvrages.

3.4.4 Paiement

Le versement des montants de subvention appelés par les maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 3.4.1 de la présente convention.

Le mandatement des financeurs est libellé de telle sorte qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination indiquée à l'article 1.

Les dates et les références de mandatement sont portées par écrit, éventuellement sous forme électronique, à la connaissance des maîtres d'ouvrage.

3.4.5 Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

Pour le STIF :

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE, RGF, PARIS

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
10071	75000	00001005079	72

Pour le Département des Hauts-de-Seine :

PAYEUR DEPARTEMENTAL, BANQUE DE FRANCE, NANTERRE

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
30001	00936	D920000000	03

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est :

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Région Ile-de-France	35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat Général	
Département des Hauts-de-Seine	2-16 Bd Soufflot 92 751 Nanterre cedex	PAT – DIT – Unité de Gestion Administrative	
STIF	39bis - 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	DPI / Pôles	Dominique BLOCH dominique.bloch@stif.info 01.82.53.80.73

3.5 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région

Le présent article ne s'applique pas pour les opérations relevant du CPER « 2000 - 2006 » et du CPJ « 2007 - 2013 », ainsi que pour les « Grands projets » définis comme ayant une durée de travaux supérieurs à quatre ans.

Dans tous les autres cas, la clause de caducité s'applique suivant les modalités indiquées ci-dessous.

Si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et elle est annulée.

Ce délai peut être prorogé d'un an maximum par décision du Président, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois ans mentionnés ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de

programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision du Président. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

A compter de la date de première demande de versement, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération.

Dans le cas où la demande de premier acompte constitue la demande du solde de l'opération, les dates de caducité qui s'appliquent sont celles du premier acompte.

3.6 Comptabilité des MOA

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à cette étude et les éventuelles subventions ou financements complémentaires spécifiques qui pourraient être accordés par des tiers sur le projet.

Les maîtres d'ouvrage conservent l'ensemble des pièces justificatives pendant dix ans, à compter de la date d'expiration de la convention.

4 Modalités de contrôle par les financeurs

Les financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

Le bénéficiaire de la subvention conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de la date d'expiration de la présente convention pour tout contrôle effectué a posteriori.

Les financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'ils jugent utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action subventionnée.

5 Gestion des écarts

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 3.3 de la présente convention constitue un plafond.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par les maîtres d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 3.3. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 3-1, les co-financeurs sont informés lors de la réunion du comité de suivi de la convention de financement. Les maîtres d'ouvrage doivent obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Le cas échéant un avenant à la présente convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité, ou bien si les co-financeurs et les maîtres d'ouvrage n'ont pu convenir d'un accord dans les conditions sus mentionnées, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage dans le périmètre duquel il est intervenu.

6 Dispositions générales

6.1 Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 3.4.5 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

6.2 Règlement des litiges

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

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

6.3 Résiliation de la convention

Les signataires de la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les signataires sont informés immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement total ou partiel de la subvention. Dans tous les cas, les co-financeurs s'engagent à rembourser aux maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, les maîtres d'ouvrage procèdent à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des bénéficiaires des subventions.

6.4 Date d'effet et durée de la convention

La convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

Elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 6.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- réception des documents indiqués à l'article 1-2-3 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 3.4.2,

et au plus tard 18 mois après la validation du bilan de l'enquête publique par le STIF et le Département des Hauts-de-Seine.

6.5 Mesures d'ordre

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Les signataires font élection de domicile en leur siège pour l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en 3 exemplaires originaux.

7 Organisation et suivi de la présente convention

La gouvernance du projet s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge des études et les financeurs, de commissions de suivi composées des élus et des financeurs, et de réunions entre maîtres d'ouvrage auxquelles peuvent être conviés les financeurs.

7.1 Comité technique

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération. Ce comité, convoqué par le STIF pour la phase DOCP/CP ou par le Département des Hauts-de-Seine pour la phase SDP/EUP, comprend l'ensemble des signataires et des maîtres d'ouvrages ayant contracté une convention d'étude avec le STIF dans le cadre de ce projet.

Le Comité technique se réunit en tant que de besoin et au moins deux fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de deux semaines et les éléments étant envoyés au moins sept jours au préalable par le maître d'ouvrage coordinateur.

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

- de partager les éléments d'études techniques du Schéma de Principe, les éventuels points durs et leurs impacts financiers et administratifs le cas échéant, en impliquant en amont les acteurs de l'opération,
- de développer un point technique lors d'une séance spécifique,
- de valider les choix techniques si nécessaire,
- de suivre le déroulement technique de la démarche,
- de préparer les différents comités et les commissions de suivi sur les aspects techniques.

A cette fin, les membres du comité technique peuvent se faire assister de leurs prestataires et inviter, en tant que de besoin, les partenaires impliqués dans le projet.

7.2 Comité de suivi de la convention de financement

Il est constitué un comité de suivi de la convention de financement comprenant l'ensemble des signataires de la convention, convoqué et placé sous l'autorité du STIF.

Le Comité de suivi de la convention de financement se réunit au moins deux fois par an, et autant que de besoins, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le maître d'ouvrage coordinateur.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement de cette étape de l'étude au regard des éléments demandés dans la convention de financement, notamment suivant les postes estimés et indiqués à l'article 3.2.2 de la présente convention, et du calendrier,
- le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade, la fin de l'étape de l'étude permettant le versement du solde correspondant à la présente convention,
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet, aussi bien l'information générale (éléments du plan de communication) que dans le cadre administratif et réglementaire (éléments de la concertation préalable),
- le projet de contenu des conventions de financement des étapes ultérieures du projet,
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

Le compte rendu de chaque Comité de suivi est validé en début de séance.

7.3 Commission de suivi

Placé sous la présidence de la Directrice générale du STIF, la Commission de suivi comprend les signataires de la convention et les élus des collectivités territoriales concernées par le projet.

Elle se réunit au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le STIF.

La Commission de suivi informe ses membres de l'avancement des études relatives au Schéma de Principe et à l'enquête publique.

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

- les orientations et la démarche à engager,
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante,
- les modalités de l'enquête publique,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

7.4 Comité des maitres d'ouvrages

Les réunions dédiées à la coordination entre les différentes études entrant dans la cartographie des maitres d'ouvrages seront désignées « comité des maitres d'ouvrage ».

Les comités des maitres d'ouvrages réunissent les deux maitres d'ouvrages (STIF et Département des Hauts-de-Seine) ainsi que leurs assistants et prestataires techniques suivant les besoins. Les réunions, prévues mensuellement, sont dédiées à la coordination entre les différentes études.

En particulier, le comité des maitres d'ouvrage sera saisi notamment pour :

- Le suivi des dépenses communes,
- Le suivi du planning directeur,
- La validation des différents cahiers des charges.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement de l'étude devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la demande de ce dernier,
- à informer les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le contenu des études.

Chaque maître d'ouvrage s'engage également à inviter les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

Les documents présentés dans le cadre des différents comités des maitres d'ouvrages en fonction de leur configuration (prestataires, financeurs...) sont adressés au moins quinze jours avant la réunion.

8 Propriété, communication et diffusion des études

8.1 Diffusion des études

Les études seront communiquées aux co-financeurs qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sans accord préalable des maîtres d'ouvrage.

Les résultats des études, après validation par le comité des maitres d'ouvrage, pourront être communiqués aux collectivités territoriales concernées par la présente opération. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties signataires.

Les données des études pourront être utilisées librement par les financeurs et le STIF dans le cadre de la poursuite de la réalisation du projet.

Les présents signataires s'engagent à faire mention des financements accordés par la présente convention dans toute publication ou communication des études qu'elle vise, notamment par une indication portée sur les documents finaux.

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention de financement sont la propriété des maîtres d'ouvrage.

8.2 Communication des financeurs

L'ensemble des dossiers d'études, documents et supports d'information mentionnera de manière explicite les logos des co-financeurs.

Dans un souci d'identification des projets inscrits au Contrat Particulier Région - Département des Hauts-de-Seine 2009-2013, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires :

- l'ordre entre partenaires : la Région Ile-de-France, le Département des Hauts-de-Seine, le STIF
- l'ordre des financeurs : le Département des Hauts-de-Seine, la Région Ile-de-France
- en dernier : le logo du STIF

9 ANNEXES

Annexe 1 : Contenu des dossiers de DOCP

Annexe 2 : Contenu des dossiers de Schéma de Principe

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel de réalisation des études

Annexe 4 : Liste des études réalisées

Annexe 5 : échéancier prévisionnel des appels de fonds pour la durée de la convention

ANNEXE 1

Contenu des dossiers de DOCP

Le contenu du DOCP devra respecter les enjeux tels que définis ci-dessus, et être conforme aux attendus des études préliminaires telles que définies dans l'article 18 du décret n°93-1268 du 29 novembre 1993, relatif aux missions de maîtrise d'œuvre confiées par des maîtres d'ouvrage publics à des prestataires de droit privé :

- « préciser les contraintes physiques, économiques et d'environnement conditionnant le projet;
- présenter une ou plusieurs solutions techniques, architecturales, d'implantation et d'insertion dans le paysage pour les ouvrages concernés ainsi qu'une comparaison des différents éléments composant ces solutions, assorties de délais de réalisation et examiner leur compatibilité avec la partie affectée aux travaux de l'enveloppe financière prévisionnelle retenue par le maître de l'ouvrage ;
- vérifier la faisabilité de l'opération. »

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales devra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :

- « 1 Présentation du projet
 - o Contexte général : problématiques posées, enjeux, acteurs du projet, inscription CPER ou CPRD,
 - o Historique du projet : état d'avancement du projet, listes des données et études antérieures disponibles,
 - o Compatibilité SDRIF, PDU IdF, PLU, Grenelles de l'environnement 1 et 2,
 - o Synthèse des étapes d'informations et de concertation, avec points abordés et apports éventuels,
- « 2 Diagnostic transport des territoires concernés : opportunité du projet
 - o Présentation du secteur : géographie, topographie, population et emplois, urbanisation actuelle, offre de transport et réseaux,
 - o Présentation et analyse des déplacements, et de l'offre de transport
 - o Perspectives d'évolutions de l'urbanisation,
 - o Récapitulatif des dysfonctionnements et définitions des enjeux et besoins du secteur,
 - o Eclairage sur la faisabilité du prolongement vers Issy-les-Moulineaux afin d'assurer le maillage avec un réseau structurant
- « 3 Description du projet : faisabilité des différents scénarios
 - o Caractéristiques techniques principales : hypothèse du mode, tracé, lien avec le réseau,
 - o Insertion : section courante et points difficiles, principes d'aménagements urbains, restructurations réseaux éventuelles, identification des impacts sur l'environnement,
 - o Principes d'exploitation,
 - o Scénario(s) préconisé(s) et justification,
 - o Méthodes et estimation sommaire des coûts de l'ensemble des postes du périmètre du projet :
 - D'investissement : présentation synthétique des coûts : coûts travaux (détaillés par postes de dépenses), assorti d'un taux de tolérance de + ou - 20%, Provisions pour Aléas et Incertitudes (X% des coûts travaux), frais de MOE (X% du montant des coûts travaux et des PAI), acquisitions foncières, frais de MOA (X% des coûts travaux, des PAI, des frais de MOE et des acquisitions foncières),
 - D'exploitation.

- Calendrier prévisionnel : étapes administratives et étapes clés, études et construction – synthèse en quelques dizaines de tâches, détail au semestre,
- Pour les projets en souterrain : premières campagnes de sondage,
- « 4 Identification des impacts significatifs du Projet
 - Sur l’environnement (au sens Etude d’Impact de l’Enquête Publique),
 - Sur l’aménagement du territoire,
- « 5 Evaluation et comparaison des différents scénarios
 - Description qualitative des intérêts socio-économiques (quantitative sur certaines variantes ou certains sujets si l’on dispose des données suffisantes) par une analyse multicritère,
 - Mise en évidence de la zone d’influence géographique et fonctionnelle du projet (emplois directs et indirects, retombées locales et nationales),
 - Classement des variantes,
- « 6 Annexes graphiques
 - Plan de situation et plans des tracés,
 - Coupes de principes et plans de détail selon le besoin (échelles en fonction du mode et de la problématique exposée).

ANNEXE 2

Contenu des dossiers de Schéma de Principe

- Dans une première partie, les Schémas de Principe contiennent les éléments attendus dans un dossier d'enquête (ils peuvent être regroupés en tant que de besoin), conformément au code de l'environnement R-123-6 :
- «1° Une notice explicative indiquant :
 - L'objet de l'enquête ;
 - Les caractéristiques les plus importantes de cette étape soumise à enquête (Présentation de l'opération, caractéristiques principales, étude des variantes, amélioration de l'offre de service, ...) ;
 - Lorsque l'étude d'impact n'est pas requise : les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, parmi les partis envisagés par le maître de l'ouvrage, le projet soumis à enquête a été retenu ;
- « 2° L'étude d'impact ou la notice d'impact lorsque l'une ou l'autre est requise comprenant :
 - L'analyse de l'état initial de l'environnement
 - L'analyse des effets du projet sur l'environnement, sur la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité de voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique,
 - Les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu,
 - Les mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes,
 - L'analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation.
- « 3° Le plan de situation ;
- « 4° Le plan général des travaux (Insertion : tracés, stations et points spécifiques) ;
- « 5° Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants (Ouvrages d'art, infra et équipements, stations, locaux d'exploitation en ligne, site de maintenance) ;
- « 6° L'appréciation sommaire des dépenses, y compris le coût des acquisitions immobilières ;
- « 7° La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative à l'opération considérée. »

Dans une seconde partie, le Schéma de Principe contient un volet transport détaillé dont le contenu des études devra être d'un niveau de détail comparable à :

- pour les ouvrages d'infrastructures : celui des études de diagnostic telles que définies à l'article 19 du décret n°93-1268 du 29 novembre 19931 :
 - « établir un état des lieux ;
 - procéder à une analyse technique sur la résistance de la structure et sur les équipements techniques ;
 - permettre d'établir un programme fonctionnel d'utilisation de l'ouvrage ;

- proposer, éventuellement, des méthodes de réparation ou de confortement assorties de délais de réalisation et de mise en œuvre.
- Le maître d'œuvre préconise, éventuellement, des études complémentaires d'investigation des existants ».

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre du Schéma de Principe devra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :

▪ « 1 Diagnostic :

- Historique
 - Rappel de l'historique de l'opération et des procédures administratives,
 - Analyse des dysfonctionnements éventuels et définition des besoins du secteur,
- Diagnostics « transport » des territoires concernés,
 - Présentation du secteur dans le cadre de l'analyse actuelle, comparaison de l'urbanisation actuelle avec objectifs SDRIF à l'aide des données population-emplois disponibles,
 - Perspectives d'évolution de l'urbanisation : occupation du sol, population, emplois, grands équipements, opérations d'urbanisme ; cohérence avec les cadrages SDRIF,
 - Description des réseaux et de l'offre de transport (situation actuelle),
 - Présentation et analyse des déplacements,
 - Analyse des dysfonctionnements éventuels et définition des besoins du secteur,
- Objectifs du Projet / Programme,
 - Objectifs de l'opération,
 - Nature et étendue des besoins,
 - Contraintes et exigences : de qualité sociale, urbanistiques, architecturales, fonctionnelles, techniques, économiques, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement.

▪ « 2 Projet :

- Description du Projet,
 - Caractéristiques principales,
 - Insertion : tracés, pôles et stations,
 - Définition :
 - fonctionnelle des installations,
 - périmètre du projet,
 - consistance des dessertes envisagées,
 - dispositions techniques retenues (options principales, modalités),
 - dimensionnement justifié des installations,
 - Confirmation du choix du mode
 - Aménagements urbains et interfaces avec le projet :
 - solution de référence : abords, aménagements ponctuels, opérations connexes,
 - variantes d'aménagements spécifiques sur demande,
 - Phasages fonctionnels éventuels, avec avantages / inconvénients techniques,
 - Compatibilité :
 - avec SDRIF, PDU RIF (objectifs), PLU et Grenelle de l'Environnement,
 - avec le bilan de la concertation préalable ou du débat public,
 - avec les objectifs du projet,
 - Pour les projets en souterrain : sondages avancés permettant de vérifier la faisabilité,
- Impacts du projet,

- Principes d'insertion paysagère et architecturale du projet dans son environnement naturel et urbain,
 - Impact sur les réseaux concessionnaires,
 - Etude d'impact selon le Code de l'Environnement.
- « 3 Organisation et calendrier du projet :
 - Management et calendrier du Projet,
 - Organisation :
 - identification des différentes parties : STIF, MOA(s) futurs, MOE(s) études, collectivités, ...
 - périmètres d'intervention des parties arrêtés (périmètres de MOA, d'exploitation, de maintenance avec plans),
 - méthodes : Schéma Directeur Qualité.
 - Planification :
 - calendrier d'ensemble de l'opération, avec le déroulement des procédures et des travaux à l'échelle du trimestre,
 - état et calendrier des procédures particulières aux autres autorités susceptibles d'être concernées par le projet, notamment en matière d'infrastructures ferroviaire et de voirie,
 - plannings de l'opération (Gantt et chemin de fer), niveau synthèse et sous-ensembles, en cohérence avec décomposition des coûts (maîtrise d'ouvrage, composantes fonctionnelles telles que : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...).
- « 4 Coût et financement du projet :
 - Economie du Projet,
 - Coûts de réalisation :
 - présentation synthétique des coûts : coûts travaux (détaillés par grands postes de dépenses), assorti d'un taux de tolérance de + ou - 10%, Provisions pour Aléas et Incertitudes (x% des coûts travaux), frais de MOE (x% du montant des coûts travaux + PAI), acquisitions foncières, frais de MOA (X% des coûts travaux + PAI + Frais de MOE + Acquisitions Foncières),
 - niveau de détail selon phase du projet (Loi MOP), organisé selon les 19 postes de dépenses identifiés par le CERTU : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...), opérations connexes (accès, gares routières, parkings relais, ...), frais d'études, de MOE, de MOA, provisions diverses, acquisitions foncières...
 - identification des coûts d'aménagements urbains spécifiques (par demandeur),
 - évolutions des coûts en regard de l'étape précédente : analyse, source (technique, concertation, ...),
 - Synthèse des risques spécifiques de l'opération : identification complète des réserves et des risques, et méthodes envisagées pour les réduire,
 - Coûts d'exploitation :
 - bilan financier pour l'exploitant d'une part, pour les collectivités publiques d'autre part,
 - selon phase : éléments chiffrés permettant de préparer le contrat d'exploitation (ou avenant),
 - Financement :

- plan de financement
 - pour les aménagements urbains spécifiques, montage financier permettant au demandeur de financer son quota de surcoût
- « 5 Conclusion - Bilan et intérêts socio-économique :
 - Prévisions de service : populations et emplois desservis par le projet, prévisions de trafic (pointe, jour, année), en distinguant les diverses composantes nécessaires au calcul de l'évaluation du projet.
 - Bilan socio-économique coûts/avantages,
 - Présentation et justification des gains pour la collectivité (compris justification des investissements érudés, le cas échéant) et bilan socio-économique pour celle-ci,
 - Prévisions de restructuration éventuelle d'autres réseaux de transports collectifs liés au projet, et impacts financiers,
 - Evaluation des conséquences du projet sur chacun des modes de déplacement, et pour le mode ferroviaire, incidence sur les autres circulations ferrées (grandes lignes, fret).
 - « 6 Annexes :
 - Annexes graphiques : selon loi MOP,
 - Annexes de constitution du dossier :
 - Décision de lancement du Schéma de Principe,
 - Demandes spécifiques Etat/Collectivités,
 - Bilan de la concertation préalable ou du débat public,
 - Annexes complémentaires au dossier :
 - Principaux éléments du bilan socio-économique,
 - Eventuellement, Dossier de Définition de Sécurité et avis.

Annexe 3

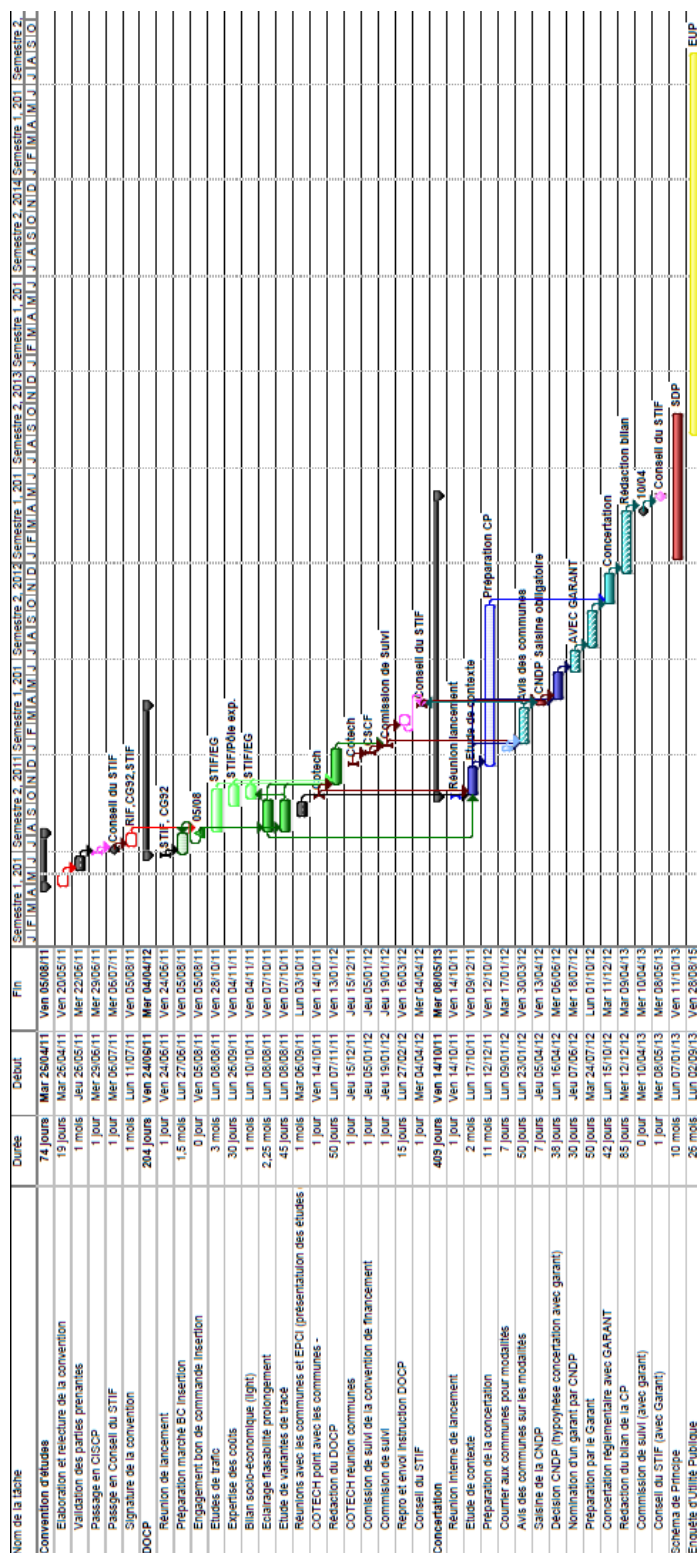
Calendrier prévisionnel de réalisation des études

Validation du DOCP : avril 2012

Concertation : octobre à décembre 2012

SDP et dossier d'enquête publique : 2013-2014

Enquête publique : deuxième semestre 2014



Annexe 4

Liste des études réalisées par le Département des Hauts-de-Seine

1. Recherche d'itinéraires (études de sept 2005 et 2006)
2. Etude de faisabilité nov 2006 :
 - Insertion bilatérale dans Châtenay-Malabry et Antony
 - Insertion axiale au Plessis-Robinson et Clamart
 - Insertion axiale dans Clamart, prolongement jusqu'à la Place du Garde
 - Dimensionnement, esquisses et estimations des SMR possibles à Sceaux, au Plessis-Robinson et à Clamart
3. Etude de faisabilité 2010-2011:
 - Châtenay – Malabry : insertion axiale, vérification de l'insertion bilatérale des carrefours (conformité aux recommandations du SRMTG)
 - Antony : insertion bilatérale, étude des différentes variantes de terminus et estimations
 - Etudes de faisabilité et estimations de 2 SMR supplémentaires, au Plessis-Robinson et à Châtenay-Malabry
 - Etude des ouvrages du tracé : résistance à la charte et aux chocs – (RD2/906, ouvrage TGV, Pont des Marguerites, dalle d'allègement
4. Etudes géotechnique 2006
 - Analyse géotechnique et recommandations Croix-de-Berny - Béclère – niveau G0 et G11
5. Campagne de mesures acoustiques et modélisation de l'état actuel :
 - Croix de Berny – Hôpital Béclère – 2007,
 - Compléments Place du Garde 2010
6. Campagne de mesures de la qualité de l'air - 2007
7. Déplacements
 - Comptages automatiques Croix-de-Berny - Béclère (avril 2007)
 - Comptages automatiques Béclère - Place du Garde (oct 2010)
 - Etudes de prévisions du trafic routier et du trafic voyageurs et modélisation, Croix-de-Berny - Place du Garde 2009-2011
 - Etude de fonctionnement des carrefours - 2011

Annexe 5
Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Destinataire	Financier	2011	2012	2013	2014	2015	TOTAL
STIF	Région	242 500	274 500	350 000	431 000	1 082 000	2 380 000
	Département des Hauts-de- Seine	200 000	310 000	150 000	300 500	385 000	1 345 000
	TOTAL	442 500	584 500	500 000	731 000	1 467 000	3 725 000
Département des Hauts-de- Seine	Département des Hauts-de- Seine	250 000*	200 000	500 000	500 000	1 625 000	3 075 000
	TOTAL	250 000*	200 000	500 000	500 000	1 625 000	3 075 000
Total		692 500	784 500	1 000 000	1 231 000	3 092 000	6 800 000

* Pour mémoire : études préliminaires réalisées par le Département des Hauts-de-Seine sur la période 2010-2011 (cf article 1.1, 3.2.2, annexe 4)



Département des Hauts-de-Seine
Pôle Aménagement du Territoire
Direction des Infrastructures de
Transports



Syndicat des transports d'Île-de-France
Direction des projets
d'investissement

Opération xxx – Création d'une ligne de tramway

Tramway Antony (Croix de Berny) – Clamart (Place du Garde)

Convention de maîtrise d'ouvrage

Département des Hauts-de-Seine – STIF

Indice	Date	Observations - Nature des modifications
1.0	23/05/11	STIF - Création du document
1.1	26/05/11	STIF - Modification suite à la réunion du 26 mai
1.2	30/05/11	STIF - Modification suite à la relecture du 30 mai
1.3	31/05/2011	STIF - ECR
1.4	06/06/11	STIF
1.5	07/06/11	STIF Modification suite à la relecture du 7 juin
1.6	09/06/11	STIF - Modification suite relecture DPI adjointe
1.7	16/06/11	STIF - Modification suite relecture DG + DPI adjointe
1.8	04/07/11	STIF - Modification suite commentaire CG 92

SOMMAIRE

Article I - DISPOSITIONS GENERALES.....	5
I.1. Objet de la convention	5
I.2. Domaine d'application.....	5
I.3. Obligation et engagement des maîtres d'ouvrage.....	5
Article II - Organisation de l'opération	5
II.1. Périmètre opérationnel de l'opération	6
II.1.1. Le périmètre du STIF	6
II.1.2. Le périmètre du Département des Hauts-de-Seine	6
II.1.3. Maîtrise d'ouvrage des déviations de réseaux concessionnaires.....	7
II.1.4. Le groupement de commande	7
II.2. Les partenaires de l'opération.....	8
II.2.1. Les partenaires de l'opération.....	8
II.2.2. Villes et acteurs associés	8
• Communes traversées	8
• Communautés d'agglomération traversées.....	8
• Les gestionnaires des réseaux concessionnaires	8
II.2.3. Gestionnaires ou propriétaires du domaine du projet	8
II.2.1. Futur exploitant.....	8
II.3. Les objectifs de performance	8
II.3.1. Maîtrise des coûts	8
II.3.2. Gestion des dépenses communes	9
II.3.3. Maîtrise des délais	9
II.3.4. Maîtrise de l'information.....	9
Article III - Les procédures administratives	11
III.1.1. Etude d'impact et enquête d'utilité publique	11
III.1.2. Loi sur l'eau et prévention archéologique	11
III.1.3. Enquête parcellaire.....	11
III.1.4. Dossiers de sécurité	11
III.1.5. Conventions d'occupation des domaines et d'exploitation sous chantier.....	11
III.1.6. Conventions d'entretien	12

Article IV - Les missions support (études / travaux)	12
IV.1. Gestion de l'information.....	12
IV.1.1. Règles de gestion des documents	12
IV.1.2. Un outil de transmission et de suivi : la Gestion Électronique des Documents.....	12
IV.2. La communication sur le projet.....	13
Article V - Coordination des maîtres d'ouvrage.....	14
V.1.1. Coordination par le Département des Hauts de Seine	14
V.1.2. Coordination par le STIF	14
Article VI - Les instances de pilotage	15
VI.1.1. Comité technique.....	15
VI.1.2. Comité des maitres d'ouvrages.....	15
Article VII - MODALITES D'APPLICATION de la convention	16
VII.1. Entrée en vigueur de la convention	16
VII.2. Durée de la convention.....	16
VII.3. Modification de la convention	16
VII.4. Dénonciation de la convention.....	16
VII.5. Confidentialité.....	16

CONVENTION

Relative à l'organisation de la maîtrise d'ouvrage de l'opération
Tramway Antony- Clamart

Entre :

Le **Département des Hauts-de-Seine**, représenté par son Président en vertu d'une délibération de la Commission Permanente du ...

Le **Syndicat des Transports d'Île-de-France**, n°SIRET 287 500 078 00020, Etablissement Public à caractère administratif dont le siège est situé 39bis-41 rue de Châteaudun à Paris (9ème), représenté par sa Directrice Générale Madame Sophie MOUGARD, habilitée à cet effet par la délibération n°xxx du Conseil du STIF prise dans sa séance du xxx

Il a été arrêté et convenu ce qui suit :

PRÉAMBULE : le projet et son contexte

Cette convention concerne l'opération de création d'une ligne de tramway entre Antony et Clamart.

L'opération de tramway « Antony (Croix de Berny) - Clamart (Place du Garde) Clamart » est inscrite au projet de SDRIF approuvé par le Conseil Régional de septembre 2008. Il s'agit d'une liaison en rocade de 8,4 km qui empruntera notamment la route Départementale 986 et la RD2, qui assurera un maillage entre le RER B à Croix de Berny (commune d'Antony) et le tramway Châtillon-Vélizy-Viroflay (commune de Clamart). Cette opération concerne le Département des Hauts-de-Seine et les communes d'Antony, Châtenay-Malabry, le Plessis-Robinson et Clamart.

Le Contrat Particulier Région-Département des Hauts-de-Seine prévoit la création d'une liaison en mode tramway d'une longueur de 8,4 km. Le coût estimatif global de cette opération défini dans le CPRD est de 225M€HT aux CE de janvier 2008, hors foncier, hors site de remisage et de maintenance et hors matériel roulant.

Cette ligne en correspondance avec le Trans Val de Marne à la station « Croix de Berny » permet d'assurer une offre de transport performante dans des secteurs actuellement mal desservis comme les quartiers denses de la Butte Rouge à Châtenay-Malabry et du Parc d'activités du Plessis Robinson, et de renforcer l'accès au Pôle de la Croix de Berny depuis l'ouest.

Le secteur d'études intégrera également un prolongement éventuel jusqu'à Issy-les-Moulineaux.

Le Département des Hauts-de-Seine et le STIF ont une volonté commune de se coordonner et d'organiser leur périmètre respectif de maîtrise d'ouvrage à l'occasion de toutes les étapes de la conception et de la réalisation du projet d'ensemble.

ARTICLE I - DISPOSITIONS GENERALES

I.1. OBJET DE LA CONVENTION

Les parties entendent par la présente convention définir l'organisation des maîtrises d'ouvrage revenant respectivement au STIF et au Département des Hauts-de-Seine, mais également d'établir les modalités de mise en place du groupement de commande s'agissant notamment du marché de maîtrise d'œuvre global.

L'organisation définie par la maîtrise d'ouvrage multiple est regroupée en trois types de missions :

- Les missions administratives
- Les missions techniques en phase conception et réalisation
- Les missions de management de projet

Le STIF assurera la maîtrise d'ouvrage complète des études relatives au DOCP et à la concertation préalable en relation étroite avec le Département des Hauts-de-Seine, sur la base des études d'insertion urbaine qu'il lui aura fournies.

Pour les phases de conception du schéma de principe et de réalisation jusqu'à la mise en service, il a été décidé que :

- Le Département des Hauts-de-Seine assurerait la maîtrise d'ouvrage de l'insertion urbaine et des aménagements de voirie, appelé «insertion urbaine».
- Le STIF assurerait la maîtrise d'ouvrage du système de transport, appelé «système de transport».

I.2. DOMAINE D'APPLICATION

Ces modalités de collaboration et de coordination concernent les phases de conception et de réalisation.

I.3. OBLIGATION ET ENGAGEMENT DES MAITRES D'OUVRAGE

Les parties s'engagent à mettre en œuvre tous les moyens à leur disposition afin de respecter les obligations de la présente convention.

ARTICLE II - ORGANISATION DE L'OPERATION

L'opération consiste à créer une nouvelle ligne de transport en commun en mode tramway entre la gare du RER B Croix de Berny (Antony) et la place du Garde à Clamart.

Le périmètre opérationnel correspond en section courante à l'emprise nécessaire à l'insertion urbaine de l'infrastructure sur les 8,4 km de tracé, aux correspondances avec le réseau existant, aux locaux techniques (y compris le SMR), ainsi qu'aux itinéraires d'accès à ces locaux.

II.1. PERIMETRE OPERATIONNEL DE L'OPERATION

La gouvernance du projet sera assurée dans le cadre d'un comité des maitres d'ouvrage associant le STIF et le Département des Hauts-de-Seine. Ce comité sera une instance de décision permettant le pilotage opérationnel du projet.

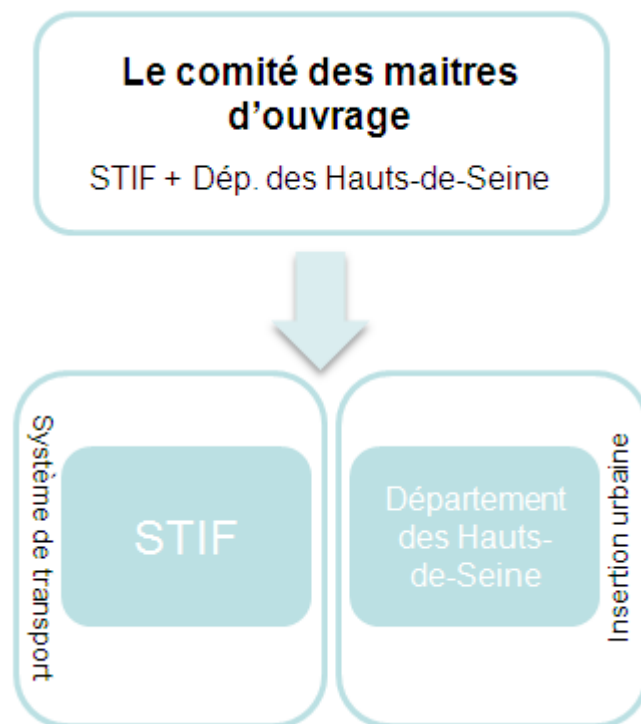


Figure 1 : schéma de maîtrise d'ouvrage retenu

II.1.1. Le périmètre du STIF

Le STIF est maître d'ouvrage des études du système de transport et des travaux jusqu'à la mise en service. Le système de transport comprend notamment la plateforme tramway (GLO, stations, système d'exploitation), les locaux techniques, et le site de remisage et de maintenance (SMR).

Il devra également mettre en place les missions de contrôle technique extérieur au maître d'œuvre s'agissant des ouvrages et des infrastructures à réaliser.

Le détail du périmètre est précisé dans les annexes 2 et 3 de la présente convention.

II.1.2. Le périmètre du Département des Hauts-de-Seine

Le Département des Hauts-de-Seine est maître d'ouvrage des études d'insertion urbaines et des travaux jusqu'à la mise en service. L'insertion urbaine comprend les aménagements réalisés à l'extérieur du GLO (Gabarit Limite d'Obstacle) et les accès aux locaux techniques et SMR.

Le détail du périmètre est précisé dans les annexes 2 et 3 de la présente convention.

Il devra également mettre en place les missions de contrôle technique extérieur au maître d'œuvre s'agissant des ouvrages à réaliser.

II.1.3. Maîtrise d'ouvrage des déviations de réseaux concessionnaires

Chaque exploitant gestionnaire de réseaux restera maître d'ouvrage des déviations de ses réseaux et désignera son propre maître d'œuvre interne ou externe.

Le maître d'œuvre unique du projet de transport aura la mission de synthèse des études de dévoiement des réseaux et de type « OPC » pendant la phase travaux.

II.1.4. Le groupement de commande

Le coordonateur du groupement de commande est le Département des Hauts-de-Seine.

II.1.4.1 La maîtrise d'œuvre

La mise en place d'un groupement de commandes entre le STIF et le Département des Hauts-de-Seine est envisagée pour la désignation d'un maître d'œuvre unique et la passation des marchés de maîtrise d'œuvre relevant de chaque périmètre de maîtrise d'ouvrage.

Il pourra éventuellement être élargi à d'autres marchés de prestations intellectuelles

Le Département des Hauts-de-Seine et le STIF signeront chacun avec le maître d'œuvre désigné un marché de maîtrise d'œuvre, chacun selon son besoin.

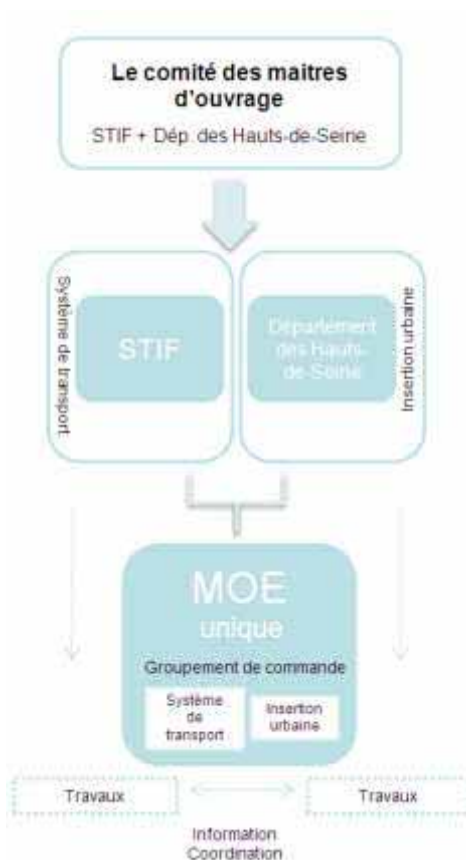


Figure 2 : Schéma de maîtrise d'œuvre retenu

II.1.4.1 Le Coordinateur Sécurité et Protection de la Santé (CSPS)

Les maîtres d'ouvrage feront appel à un coordonnateur SPS unique. Ce coordonnateur SPS devra impérativement être désigné dès le début de la phase d'élaboration de l'Avant-projet Sommaire (APS) (décret n°2003-68 du 24 janvier 2003).

II.2. LES PARTENAIRES DE L'OPERATION

II.2.1. Les partenaires de l'opération

- Les maîtres d'ouvrages
- Les partenaires financiers
- Les gestionnaires ou propriétaires d'infrastructures

II.2.2. Villes et acteurs associés

- **Communes traversées**

Les quatre communes traversées par la ligne de tramway sont Antony, Châtenay-Malabry, le Plessis-Robinson et Clamart. Ces quatre communes sont situées dans le Département des Hauts-de-Seine.

- **Communautés d'agglomération traversées**

Les deux communautés d'agglomération des Hauts-de-Bièvre et Sud-de-Seine sont concernées par le projet.

- **Les gestionnaires des réseaux concessionnaires**

Ils seront identifiés lors des études préliminaires.

II.2.3. Gestionnaires ou propriétaires du domaine du projet

Les entités concernées sont notamment :

- L'Etat
- Le Département des Hauts-de-Seine
- Les communes traversées
- Les communautés d'agglomération

II.2.1. Futur exploitant

Le futur exploitant sera désigné dans le cadre d'une délégation de service public. La conduite de la Délégation de Service Public (DSP) et relève de la compétence du STIF.

II.3. LES OBJECTIFS DE PERFORMANCE

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à mener à bien l'opération dans sa globalité en respectant les objectifs de performance générale, de délai de mise en service et de coût global, qui seront arrêtés à l'AVP.

Chaque maître d'ouvrage met en place l'organisation qui lui semble la mieux adaptée pour répondre aux objectifs de l'opération en désignant les intervenants nécessaires.

II.3.1. Maîtrise des coûts

Chaque maître d'ouvrage s'engage, pour son périmètre à :

- établir le budget de référence selon la décomposition de l'enveloppe définie par le schéma de principe,
- suivre les évolutions budgétaires aux différents stades des études, le cas échéant des évolutions de programme et des décisions modificatives,
- suivre les engagements de dépenses afin d'établir une nouvelle estimation du coût final prévisionnel de l'opération à partir d'une évaluation régulière des prestations restant à réaliser.

Pour permettre une gestion financière régulière de l'opération globale, les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire en comité des maîtres d'ouvrage un point financier régulier qui fasse état :

- des dépenses déjà engagées
- d'une réévaluation des dépenses jusqu'à la fin de l'opération
- d'une estimation des incertitudes et aléas
- des décisions modificatives et arbitrages financiers attendus

II.3.2. Gestion des dépenses communes

Les **prestations communes** regroupent en première approche :

- La planification générale et planning directeur,
- La communication,
- L'élaboration et la reprographie des dossiers communs,
- La reconnaissance des réseaux concessionnaires,
- Les levés topographiques,
- Les démarches administratives communes, notamment celles liées à l'enquête publique et au dossier de sécurité.

Le Département des Hauts-de-Seine tiendra à jour un tableau de suivi des prestations communes. Il sera complété de manière anticipée et à mesure que les besoins surviennent et sont financés. Les dépenses afférentes seront alors proposées et entérinées le cas échéant par le comité des maîtres d'ouvrages sur proposition des chefs de projet. Les modalités de répartition des dépenses communes seront arrêtées par le comité des maîtres d'ouvrage.

II.3.3. Maîtrise des délais

• Planning directeur

Le Département des Hauts-de-Seine élabore et assure le suivi du planning directeur de l'opération. Il sera approuvé et actualisé par les maîtres d'ouvrages et présenté lors des commissions de suivi.

Des plannings détaillés correspondants au périmètre des maîtrises d'ouvrage seront définis à partir de ce dernier.

• Planning MOE opérationnel

Le planning opérationnel est commun aux maîtres d'ouvrage. Il est présenté lors des revues comités des maîtres d'ouvrage.

Ce planning est élaboré et suivi par le maître d'œuvre dans le cadre de sa mission d'OPC. Il est validé en comité des maîtres d'ouvrage.

II.3.4. Maîtrise de l'information

La multiplicité des acteurs impose d'avoir, à tout moment, une vision claire de l'organisation et des données du projet ainsi que des règles communes de gestion de l'information. Les maîtres d'ouvrage font établir :

- une charte graphique visant principalement à homogénéiser la présentation des documents, à simplifier les opérations de synthèse et à faciliter leur interprétation. Elle s'appliquera à tous les plans et documents techniques et traitera notamment de l'organisation du cartouche, du système de coordonnées et de repérage, de la structure des fichiers DAO (couches, polices de caractère, type de ligne, etc.), des conventions de tracé, etc. ;

- des règles d'échanges des documents informatiques dans le but de coordonner les études, contribuer à la qualité des documents produits, mettre à la disposition de tous les acteurs des documents validés et exploitables ;
- des procédures et circuits de diffusion et de validation des documents d'étude.

Les maîtres d'ouvrages font tenir à jour la liste d'état de la documentation du projet, diffusion, validation, et révisions... A ce titre ils mettent en place une procédure qui vise à ce qu'ils soient informés de toute évolution de cette documentation.

Afin de permettre le fonctionnement décrit ci-dessus les maitres d'ouvrages s'engagent à :

- fournir l'ensemble des informations nécessaires ;
- se tenir informés de toute diffusion de document ;
- faire appliquer par la maîtrise d'œuvre commune et par les entreprises la charte graphique, des procédures et règles communes.

Le maitre d'œuvre mettra à disposition un système informatique de gestion de l'information et des documents tel que défini à l'article IV.1.2 qui offrira à l'ensemble des acteurs du projet les fonctionnalités suivantes :

- la gestion des coordonnées et identités des acteurs du projet ;
- la gestion des réunions ;
- les bases documentaires, stockage et archivage ;
- les circuits de validation et de diffusion entre tous les acteurs ;
- la gestion des droits d'accès.

TITRE II DISPOSITIONS COMMUNES

ARTICLE III - LES PROCEDURES ADMINISTRATIVES

III.1.1. Etude d'impact et enquête d'utilité publique

L'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique est commune aux deux maitres d'ouvrage. De ce fait, les deux maitres d'ouvrage, STIF et CG92, seront bénéficiaires de la DUP. Néanmoins, le Département des Hauts-de-Seine assure la conduite de l'enquête publique préalable et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes.

Le STIF transmettra, tous les renseignements concernant le système de transport nécessaires à la constitution des dossiers afférents.

III.1.2. Loi sur l'eau et prévention archéologique

Le Département des Hauts-de-Seine assure, si nécessaire, la conduite des procédures administratives liées à la « loi sur l'eau » et à la prévention archéologique.

Le STIF transmettra, tous les éléments concernant le système de transport utiles à la constitution des dossiers.

III.1.3. Enquête parcellaire

Le Département des Hauts-de-Seine et le STIF procéderont chacun aux acquisitions foncières qui leur sont nécessaires. Le Département des Hauts-de-Seine, assurera la coordination et la constitution d'un dossier d'enquête parcellaire unique et portera les procédures d'enquête.

III.1.4. Dossiers de sécurité

Le STIF coordonnera la réalisation des différents dossiers de sécurité pour l'ensemble de l'opération. Le Département des Hauts-de-Seine s'engage à rédiger les parties techniques des dossiers le concernant, à transmettre au STIF tous les renseignements et documents nécessaires à leur complétude, et par la suite à l'instruction par les services de l'Etat :

- Dossier de Définition de Sécurité (DDS), réalisé au stade du schéma de principe
- Dossier Préalable de sécurité (DPS), réalisé en fin de phase Avant-projet
- Dossier de Jalon de Sécurité (DJS), réalisé en fin de phase PRO
- Dossier(s) d'Autorisation des Tests et Essais (en tant que de besoin)
- Dossier de Sécurité (DS) et ses compléments réalisés avant la mise en service.

Ces dossiers seront portés par le STIF auprès des instances adéquates qui prend en charge les marchés pour les Experts ou Organismes Qualifié Agréés (EOQA) chargés d'examiner la sécurité globale du système et de l'insertion urbaine.

III.1.5. Conventions d'occupation des domaines et d'exploitation sous chantier

La réalisation des travaux puis l'exploitation du tramway nécessitent des emprises de chantiers, des mises à disposition de longue durée des terrains pour la plate forme, des modalités claires d'exploitation et de maintenance après la mise en œuvre.

Les deux maîtres d'ouvrage se donnent comme objectif d'avoir arrêté les conventions spécifiques avant la signature de la convention de financement pour les mises à disposition provisoires et avant la mise en service pour les dispositions définitives.

- **Conventions en phase chantier**

Une convention de mise à disposition provisoire des terrains pour la plateforme et les emprises de chantier sera établie entre le Département des Hauts-de-Seine et le STIF. Cette convention a pour but de permettre au STIF de réaliser l'intégralité des travaux nécessaires à la mise en service du projet.

- **Conventions en phase d'exploitation**

Des conventions de mise à disposition des terrains pour le système de transport seront établies entre le Département des Hauts-de-Seine et/ou communes, et le STIF. Ces conventions ont pour but de permettre au STIF l'exploitation et l'utilisation du système de transport.

- **Exploitation sous chantier de la voirie**

Les modalités d'exploitation sous chantier (organisation des emprises, du phasage ...) seront fixées en commun, et en accord avec les gestionnaires de voirie. Elles concernent également les déviations éventuelles des lignes de bus.

III.1.6. Conventions d'entretien

Les règles de maintenance, de renouvellement et d'exploitation feront l'objet de conventions établies avant la marche à blanc et approuvées avant la mise en service.

ARTICLE IV - LES MISSIONS SUPPORT (ETUDES / TRAVAUX)

IV.1. GESTION DE L'INFORMATION

IV.1.1. Règles de gestion des documents

Les maîtres d'ouvrages définiront :

- Une charte graphique commune,
- Les règles d'échange des documents,
- Les procédures et circuits de diffusion et de validation,
- La gestion électronique des documents.

Conformément aux dispositions de l'article V.1.1 de la présente convention, le maître d'ouvrage coordinateur s'assurera du respect de la charte graphique par les maîtres d'ouvrages. Cette charte graphique vise principalement à homogénéiser la présentation des documents, à simplifier les opérations de synthèse et à faciliter leur interprétation.

IV.1.2. Un outil de transmission et de suivi : la Gestion Électronique des Documents

Pour une meilleure gestion de l'information, un système de gestion électronique des documents va être mis en place et être géré par le maître d'œuvre.

Cette plateforme collaborative sera destinée aux maîtres d'ouvrage et à la maîtrise d'œuvre mais aussi à d'autres partenaires.

Ce système permettra :

- De mettre en commun des documents d'études et de travaux (conventions, plans, documents de suivi des coûts et des délais...)
- D'avoir accès aux documents selon les droits de chacun : lecteur, utilisateur, administrateur.
- De suivre les modifications et permettre la validation électronique.

Les principes d'organisation de cette plateforme seront validés en comité des maîtres d'ouvrage.

IV.2. LA COMMUNICATION SUR LE PROJET

Les principes régissant la communication sur le projet par les maîtres d'ouvrages seront définis dans une convention particulière si nécessaire.

Le pilotage de la communication sera porté par le STIF pour la phase d'études du DOCP jusqu'à l'Enquête d'Utilité publique.

La stratégie de communication sera définie en concertation entre maîtres d'ouvrage. Les outils seront soumis à l'approbation des financeurs.

Lors des différentes phases d'étude, le projet devra être élaboré en compatibilité avec les projets connexes. Le projet devra être présenté par l'ensemble des maîtres d'ouvrage aux différents acteurs (élus et services techniques des communes concernées par le projet).

TITRE III COORDINATION ET GOUVERNANCE DE PROJET

Chaque maître d'ouvrage met en place l'organisation adéquate pour répondre aux objectifs de l'opération en désignant les intervenants nécessaires.

ARTICLE V - COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE

Les missions de coordination se répartissent entre les maitres d'ouvrage, selon ce qui suit.

V.1.1. Coordination par le Département des Hauts de Seine

Le Département des Hauts-de-Seine assurera :

- le pilotage et la coordination du groupement de commandes mis en place pour les besoins de l'opération. Il s'assure du suivi de l'exécution financière du groupement de commandes, le suivi du planning général de l'opération suivant les dispositions de l'article II.3.3 de la présente convention ;
- Le suivi financier général de l'opération, et ce quel que soit le périmètre des maîtres d'ouvrage.

Dans le cadre de cette mission, le Département des Hauts-de-Seine doit notamment :

- faire la synthèse du suivi financier de l'opération,
- animer le comité des maitres d'ouvrages,
- coordonner l'élaboration des documents communs aux deux maîtres d'ouvrage (notamment plannings, conventions, rapports, tableaux de bord) et les diffuser.
- s'assurer du traitement des problèmes d'interface entre les maîtres d'ouvrage et avec les opérations connexes éventuelles.

Pour assurer cette mission, le Département des Hauts-de-Seine mettra en place une organisation adéquate.

Cette mission sera mise en place dès les phases de conception et jusqu'à la mise en service. Elle recouvrira la totalité des périmètres de maîtrise d'ouvrage Département des Hauts-de-Seine et STIF, et le cas échéant des collectivités locales traversées, et portera sur les aspects suivants :

- Etat des lieux et analyses des risques,
- Planification générale et planning directeur,
- Organisation et coordination des maîtres d'ouvrage,
- Etablissement du document de suivi,
- Délais de réalisation et conditions de mise à jour.

V.1.2. Coordination par le STIF

Le STIF assurera :

- Le pilotage et la coordination du dossier de sécurité (DS)
- Le pilotage et la coordination de la communication jusqu'à la déclaration d'utilité publique.

Le STIF pourrait assurer le pilotage de la communication au delà de la déclaration d'utilité publique.

Pour assurer cette fonction, le STIF aura recours à des marchés spécifiques.

ARTICLE VI - LES INSTANCES DE PILOTAGE

Pour s'inscrire dans une démarche volontariste, le projet a besoin d'instances de pilotage où seront prises les décisions.

Au sein de chacune des maîtrises d'ouvrage les décisions sont prises par les instances habituelles de chacune des structures.

Les décisions relevant de l'exécution de la présente convention, sont prises par :

- Le Comité technique
- Le Comité des maitres d'ouvrages

VI.1.1. Comité technique

il est constitué un comité technique de suivi de l'opération. Ce comité, convoqué par le STIF pour la phase DOCP/CP ou par le Département des Hauts-de-Seine pour les phases conception et réalisation, comprend l'ensemble des signataires et des maîtres d'ouvrages ayant contracté une convention d'étude avec le STIF dans le cadre de ce projet.

Le Comité technique se réunit en tant que de besoin et au moins deux fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de deux semaines et les éléments étant envoyés au moins sept jours au préalable par le maître d'ouvrage coordonateur.

Les membres du comité technique peuvent se faire assister de leurs prestataires et inviter, en tant que de besoin, les partenaires impliqués dans le projet.

VI.1.2. Comité des maitres d'ouvrages

Les réunions dédiées à la coordination des maîtrises d'ouvrages seront désignées « comité des maitres d'ouvrage ».

Les comités des maitres d'ouvrages réunissent les deux maitres d'ouvrages (STIF et Département des Hauts-de-Seine) ainsi que leurs assistants et prestataires techniques respectifs suivant les besoins.

Le comité, qui se réunit autant que de besoin et au minimum mensuellement, est dédié à la coordination entre les différentes études. En particulier, le comité des maîtres d'ouvrage sera saisi notamment pour :

- Le suivi des dépenses communes,
- Le suivi du planning directeur,
- La validation des différents cahiers des charges,
- ...

Les collectivités territoriales pourront être associées au comité des maitres d'ouvrage en tant que de besoin.

TITRE IV DISPOSITIONS DIVERSES

ARTICLE VII - MODALITES D'APPLICATION DE LA CONVENTION

VII.1. ENTREE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION

La présente convention entrera en vigueur à la date de sa notification par le STIF.

VII.2. DUREE DE LA CONVENTION

Cette convention expire de plein droit à l'issue de la période de garantie de parfait achèvement du dernier marché réceptionné par l'un des maîtres d'ouvrage, y compris le parachèvement des plantations, et au plus tard 24 mois après la mise en service..

VII.3. MODIFICATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la présente convention qui serait nécessaire, fera l'objet d'un avenant entre les parties.

VII.4. DENONCIATION DE LA CONVENTION

La dénonciation de la présente convention ne pourra intervenir qu'avec l'accord exprès de l'ensemble des parties signataires. Elle pourra cependant être dénoncée par l'une des parties en cas de manquement grave par l'une des parties à l'une de ses obligations au titre de la présente convention. La résiliation ne pourra alors intervenir que dans un délai de 90 jours après mise en demeure notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception. La période de 90 jours devra être mise à profit par les parties pour trouver une solution par conciliation amiable.

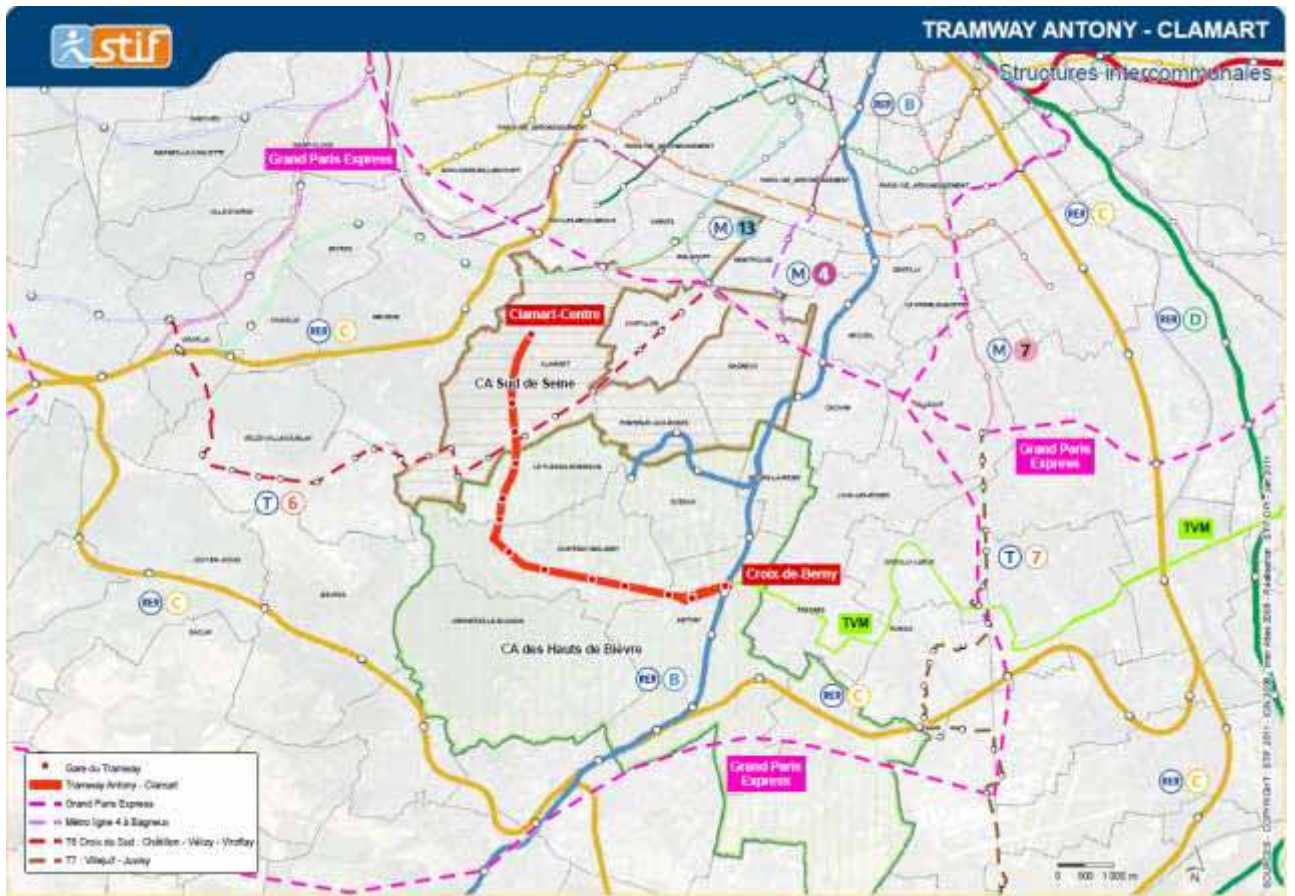
VII.5. CONFIDENTIALITE

Les parties s'engagent à ne pas communiquer à l'extérieur de leur structure respective sans accord commun les informations qui pourraient nuire aux bonnes règles de passation de la commande publique établie dans le Code des Marchés Publics.

Pour le Département des Hauts-de-Seine, Le président du Conseil général	Pour le STIF, La directrice générale
--	---

Fait à _____, le _____
En deux exemplaires originaux

ANNEXE 1 - Plan de situation



ANNEXE 2 - Détail des périmètres de maîtrise d'ouvrage

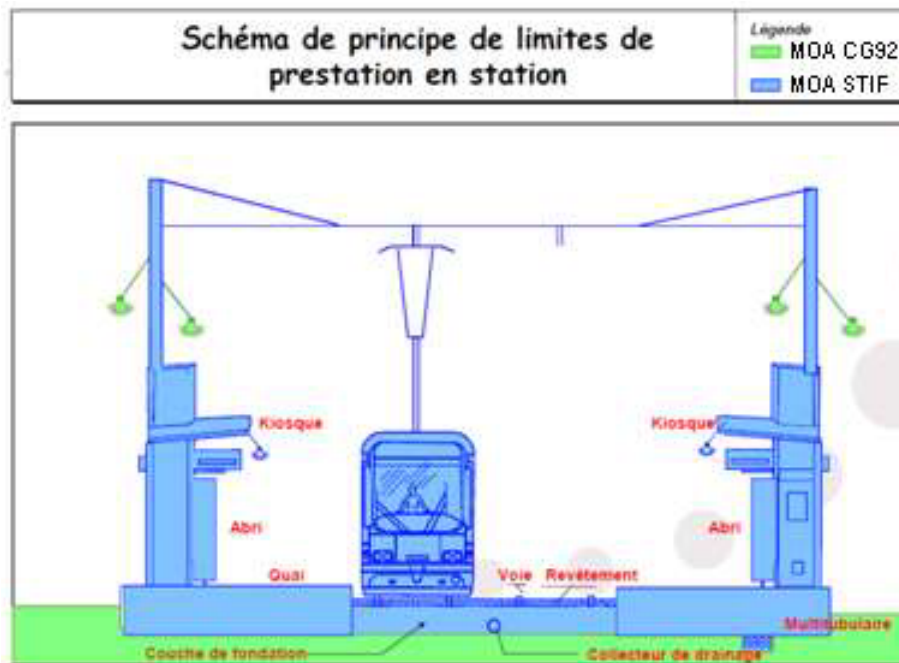
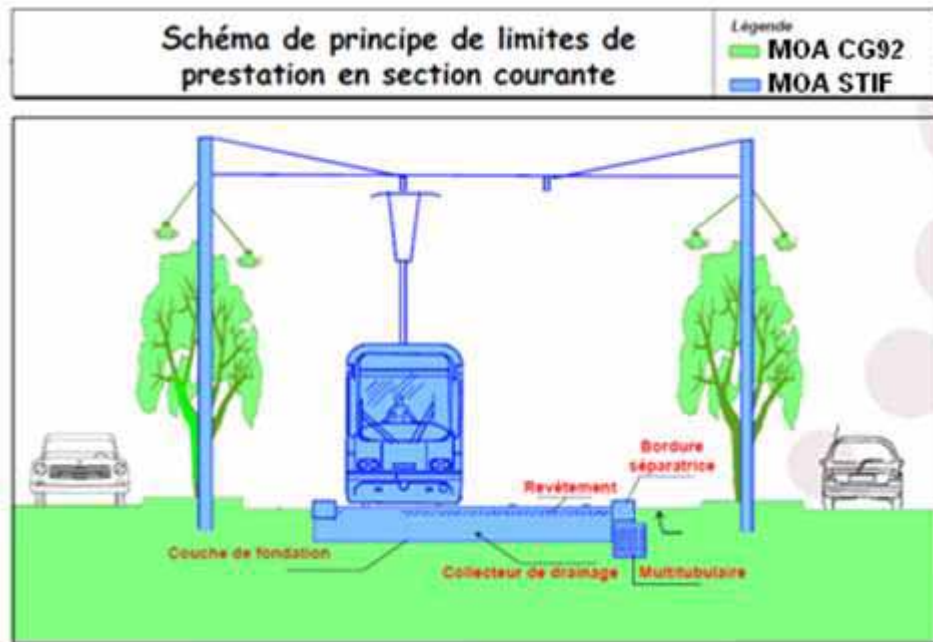
REPARTITION DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE	ETUDES		REALISATION	
	Dép.	STIF	Dép.	STIF
ACQUISITIONS FONCIERES				
<i>Voirie et aménagements urbains</i>	X		X	
<i>Système de transport</i>		X		X
SMR		X		X
PR		X		X
VOIRIE / AMÉNAGEMENT URBAIN				
<i>Voirie neuve et raccordement</i>				
libération des emprises et démolitions (hors PR)	X		X	
structure de chaussée / trottoir	X		X	
revêtement de chaussée / trottoir	X		X	
équipements de sécurité	X		X	
Assainissement / Nivellement	X		X	
<i>Signalisation Lumineuse de Trafic</i>				
signaux et détection "voirie"	X		X	
gestion des priorités aux feux (signaux, contrôleurs de carrefours...)	X		X	
raccordement SITER	X		X	
<i>Autres signalisations</i>				
signalisation dynamique SIRIUS	X		X	
signalisation de police verticale et horizontale	X		X	
signalisation directionnelle	X		X	
signalétique exploitation tramway		X		X
Éclairage public hors plateforme	X		X	
Éclairage public sur plateforme		X		X
Mobiliers urbains hors station tramway	X		X	
Mobiliers urbains en station tramway		X		X
Plantations et espaces verts hors plate-forme tramway	X		X	
Plantations et espaces verts sur plate-forme tramway		X		X
Arrosage automatique hors plate-forme tramway	X		X	
Arrosage automatique sur plate-forme tramway		X		X
<i>Réseaux concessionnaires</i>				
EDF : alimentation HT/BT				
France Télécom				
assainissement				
eau potable				
autres concessionnaires				
OUVRAGES D'ART				
<i>Trémie</i>				
génie civil	X		X	

	système de transport		X		X
<i>Tunnel</i>					
	génie civil	X		X	
	stations souterraines	X		X	
	émergences	X		X	
	puits d'accès de secours et de ventilation	X		X	
	équipements de sécurité et de ventilation		X		X
	système de transport		X		X
<i>PSGN RD 906</i>					
	renforts ouvrage	X		X	
	fixation porte LAC		X		X
<i>Autres ponts (routiers ou ferroviaire)</i>					
	voirie et étanchéité	X		X	
	assainissement, dispositif de retenue	X		X	
	renforcements 1	X		X	
	renforcements 2		RFF		RFF
	éclairage public	X		X	
	pose, ancrage et fixation des LAC		X		X
	système de transport		X		X
<i>Dalle A86</i>					
	génie civil yc étanchéité	X		X	
	aménagements sur dalle et abords	X		X	
	système de transport sur ouvrage		X		X
<i>Passage piéton souterrain correspondance avec T6</i>		X		X	
SYSTÈME DE TRANSPORT					
<i>Plate-forme</i>					
	fondation - fond de forme	X		X	
	multitubulaire et chambres de tirage		X		X
	séparateur avec surlargeur < 30 cm / GLO	X		X	
	séparateur avec surlargeur > 30 cm / GLO	X		X	
	assainissement de la plate-forme tramway		X		X
<i>Stations</i>					
	gros œuvre, revêtements, etc.		X		X
	mobiliers, kiosques, éclairage, signalétique, etc. yc alimentations		X		X
	évacuation des eaux de pluie		X		X
<i>Voie ferrée</i>					
	structure de pose		X		X
	revêtements en ligne		X		X
	revêtements aux carrefours		X		X
	voie ferrée (rails et appareils de voie)		X		X
	arrosage automatique sur plate-forme végétalisée		X		X
	assainissement du complexe de voie		X		X
<i>Energie</i>					
	PR (libération des emprises, gros œuvre, second œuvre, etc.)		X		X

	massifs supports de LAC	X		X	
	pose, ancrage et fixation des LAC		X		X
<i>Systèmes transversaux</i>					
	signalisation ferroviaire		X		X
	systèmes d'exploitation (SAEIV, SGE, SAGEL, billétique, VEQ, etc.)		X		X
	local technique (gros œuvre, second œuvre, etc.)		X		X
	local d'exploitation (gros œuvre, second œuvre, etc.)		X		X
SITE DE REMISAGE ET DE MAINTENANCE			X		X

NOTA : Cette feuille de route sera affinée lors du marché de maîtrise d'œuvre

ANNEXE 3 - Coupes illustrant les compétences des maîtres d'ouvrage





Délibération n° 2011/0628

Séance du 6 juillet 2011

**Dossier Objectifs et de Caractéristiques Principales
Modalités de la Concertation**

**Prolongement du T1 de la station « Asnières – Gennevilliers – Les
Courtilles » au T2 à Colombes**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles L.121-8 et suivants et R121-2 et suivants du code de l'environnement ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif l'organisation du débat public et à la Commission Nationale du Débat Public ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le Schéma directeur de la Région Ile-de-France adopté par délibération n° CR 82-08 du Conseil régional d'Ile-de-France en date du 25 septembre 2008 ;
- VU** les délibérations n°61-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 26 novembre 2009 et n°09.181 du Conseil général des Hauts-de-Seine du 19 juin 2009 approuvant le Contrat Particulier 2009-2013 Région Ile-de-France - Département des Hauts-de-Seine ;
- VU** la délibération n° CR 75-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 18 juin 2009 et la délibération n°09.191 du Conseil général des Hauts-de-Seine du 23 octobre 2009 approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2010/0716 du Conseil du STIF relative à la convention de financement des études DOCP, concertation préalable, schéma de principe et enquête publique pour le prolongement du T1 de « Asnières - Gennevilliers Les Courtilles » au T2 à Colombes, en date du 8 décembre 2010 ;
- VU** la délibération du Conseil municipal de Bois-Colombes du 17 mai 2011 ; la délibération du Conseil municipal d'Asnières-sur-Seine du 16 juin 2011 et la délibération du Conseil municipal de Colombes du 15 juin 2011 ;
- VU** le rapport n°2011/0628 ;
- VU** les avis de la commission des investissements et de suivi du contrat de projets du 29 juin 2011 et de la commission de la démocratisation du 30 juin 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

Article 1 : le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales du prolongement du tramway T1 de la station « Asnières – Gennevilliers – Les Courtilles » au T2 à Colombes est approuvé.

Les objectifs de ce projet de transport sont les suivants :

- Compléter la rocade tramway tout autour de Paris pour répondre à un besoin croissant de desserte performante des territoires de la zone dense ;
- Renforcer le maillage du réseau de transport en commun dans le Nord-Ouest de l'agglomération parisienne ;
- Augmenter la part des transports collectifs dans les déplacements franciliens.

Article 2 : en cas de non saisine de la Commission nationale du débat public dans un délai de deux mois après la publication de l'avis précisant les objectifs et les caractéristiques principales de l'opération et les modalités de consultation du DOCP par le public, une concertation sera menée. Elle sera organisée par le STIF.

Les modalités de la concertation avec les habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées, d'une durée minimum de quatre semaines, comprendront notamment :

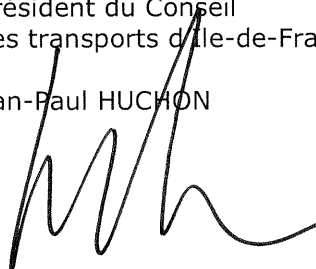
- **Une publicité préalable** dans la presse locale, les sites internet des communes et par voie d'affiches ;
- **La mise en place d'un site internet** dédié au projet ;
- **Un dépliant d'information** et de mobilisation du public ;
- **Une exposition d'information générale** sur le territoire des communes de Colombes, Asnières-sur-Seine et Bois-Colombes;
- **Un registre papier** sur les lieux d'exposition pour recueillir les avis et remarques du public, ainsi qu'un **registre électronique** ;
- **La tenue de quatre rencontres ouvertes au public:**
 - Deux réunions publiques sur le territoire de la Ville de Colombes,
 - Une réunion publique sur le territoire de la Ville d'Asnières-sur-Seine,
 - Une réunion publique sur le territoire de la Ville de Bois-Colombes.

Article 3 : la directrice générale est autorisée à prendre toute décision et à signer tout acte permettant la concrétisation du projet.

Article 4 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, par l'adoption de tout acte nécessaire à la mise en œuvre des procédures de concertation.

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

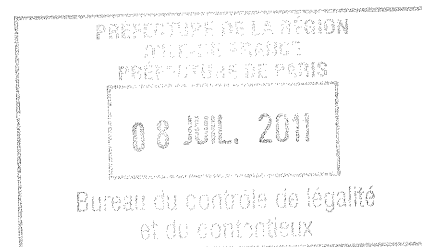
Jean-Paul HUCHON



Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2011/0629

Séance du 6 juillet 2011



**Ligne T Zen Vallée de la Seine
Convention de financement des études de DOCP, concertation
préalable, schéma de principe et enquête publique**

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

- VU** le code des transports
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment son article 15-I qui stipule que le STIF élabore lui-même ou fait élaborer les schémas de principe de projets d'infrastructures nouvelles ;
- VU** le Schéma directeur de la Région Ile de France adopté par délibération n° CR 82-08 du Conseil Régional en date du 25 septembre 2008 ;
- VU** les délibérations n° CR 86-09 du Conseil régional d'Ile-de-France du 26 Novembre 2009 et n 2009-9-2.3.16 du Conseil général du Val de Marne du 5 octobre 2009 approuvant le Contrat Particulier 2007-2013 Région-Département du Val-de-Marne ;
- VU** la délibération n° CR 75-09 du Conseil régional d'Ile-de-France du 18 juin 2009 et la délibération n° 2009-9-2.2.15 du Conseil général du Val-de-Marne du 5 octobre 2009 approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France identifiant le TCSP Vallée de la Seine comme une opération inscrite au CPRD94.
- VU** le rapport n°2011/0629;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 29 juin 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : la convention de financement des études de DOCP, de la concertation préalable, du schéma de principe, du dossier d'enquête publique et de l'enquête publique du T Zen Vallée de la Seine entre la Région Ile-de-France, le Département du Val-de-Marne et le STIF est approuvée ;

ARTICLE 2 : la directrice générale est autorisée à signer ladite convention ;

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

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jean-Paul Huchon', written over the printed name.



Convention relative aux études et modalités de concertation du DOCP à l'enquête publique dans le cadre de la mise en place du TCSP « Vallée de la Seine »

Entre :

La **Région Île-de-France**, représentée par le Président du Conseil régional, dûment mandaté par la délibération n° de la Commission Permanente du Conseil régional d'Île-de-France,

Le **Département du Val-de-Marne**, représenté par le Président du Conseil général du Val-de-Marne, dûment mandaté par

Ci-après désignés « les financeurs », d'une part,

Et :

Le **Syndicat des Transports d'Île de France**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39-41 rue de Châteaudun à Paris (9^{ème}), n° SIRET 287 500 078 00012, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, dûment habilitée,

Ci-après désigné « le STIF », d'autre part.

*
* *

Vu le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Île-de-France et notamment son article 15-I qui stipule que le STIF élabore lui-même ou fait élaborer les schémas de principe de projets d'infrastructures nouvelles ;

Vu le Schéma directeur de la Région Ile de France adopté par délibération n° CR 82-08 du Conseil Régional en date du 25 septembre 2008,

Vu les délibérations n° CR 86-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 26 Novembre 2009 et n°2009-9-2.3.16 du Conseil général du Val-de-Marne du 5 octobre 2009 approuvant le Contrat Particulier Région Ile-de-France / Département du Val de Marne 2009-2013,

Vu la délibération n° CR 75-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 18 juin 2009 et la délibération n° 2009-9-2.2.15 du Conseil général du Val-de-Marne du 5 octobre 2009 approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France identifiant le TCSP Vallée de la Seine comme une opération inscrite au CPRD94.

Vu la délibération n° CR 33-10 du Conseil régional d'Île de France du 17 juin 2010 approuvant son Règlement budgétaire et financier ;

Il est précisé et convenu ce qui suit :

PREAMBULE

De Paris à Choisy-le-Roi, les quartiers compris entre les voies ferrées de Paris-Austerlitz empruntées par le RER C et la Seine connaissent une profonde mutation. Les industries laissent place aux logements et aux bureaux, la trame viaire se recompose. Ces transformations engendrent de nouveaux et importants besoins de déplacement et, historiquement, le réseau de transport en commun n'avait pas été conçu pour desservir ces secteurs qui font à présent tous l'objet d'opérations d'aménagement.

Le projet de SDRIF 2008 a retenu une ligne TCSP à créer en Y de Paris vers Choisy-le-Roi avec un embranchement de Vitry – Les Ardoines à Créteil – Pompadour sur un nouveau franchissement de la Seine. Parallèlement, le TCSP Vallée de la Seine est inscrit au Plan de mobilisation de la Région.

Le STIF a engagé une réflexion globale sur la desserte du secteur en anticipant les développements urbains prévus et les multiples projets de transport connexes ainsi que leurs phasages respectifs à horizon 2030. L'étude portant sur la desserte du secteur Seine Amont Nord a été réalisée de mars 2008 à mai 2010. Elle conclut à l'intérêt de mettre en place un schéma de TCSP créant une armature complémentaire au réseau lourd en Seine Amont. Ce réseau serait constitué :

- D'un TCSP de Paris à Choisy-le-Roi, via Vitry Les Ardoines,
- D'une liaison forte est-ouest reliant le RER C au RER D avec une nouvelle traversée de la Seine.

Le Conseil général du Val-de-Marne a initié la requalification de la RD19 à travers la création d'un site propre entre le quai Marcel Boyer et le boulevard Paul Vaillant Couturier à Ivry-sur-Seine. Le projet fait l'objet d'une concertation du 23 novembre au 22 décembre 2010.

Dans le cadre du Contrat Particulier Région-Département 2009-2013, le projet de TCSP « Vallée de la Seine » a été retenu par la Région Ile-de-France et le Département du Val-de-Marne comme un des volets d'amélioration des déplacements du Val-de-Marne.

La Région et le Département s'engagent à financer, le projet de TCSP « Vallée de la Seine » à hauteur de 12 millions d'euros (70% pour la Région et 30% pour le Département).

L'enveloppe inscrite au CPRD 2009-2013 permet de financer :

- 1) les études préliminaires sur l'ensemble de l'itinéraire de la Bibliothèque François Mitterrand aux pôles RER C et/ou RER D sur le secteur des Ardoines
- 2) la réalisation partielle (travaux préparatoire et phasage de réalisation des travaux à déterminer) d'un site propre bus entre la rue rue Bruneseau (limite départementale) et la place Gambetta à Ivry-sur-Seine correspondant à une première tranche opérationnelle du TCSP Vallée de la Seine ainsi que le réaménagement de la RD19A (rue des Péniches) et des têtes de ponts Mandela.

L'objet de la présente convention porte sur le financement des études nécessaires à la réalisation du TCSP entre Paris et Choisy-le-Roi par le Conseil général du Val-de-Marne et la Région Ile-de-France.

Conformément à ses statuts, le STIF s'engage à coordonner et organiser les études nécessaires à la réalisation :

- du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) ;
- de la concertation préalable ;
- du schéma de principe ;

- de l'enquête publique.

Le début des études est envisagé dès la notification de la convention de financement. Chaque étape sera validée en Conseil du STIF.

Les enjeux de ce projet sont majeurs pour le développement du secteur Seine Amont Nord à plusieurs titres. La réalisation du TCSP « Vallée de la Seine » répond à plusieurs enjeux actuels et futurs spécifiques au territoire, il s'agit :

- de l'amélioration de la qualité de la **desserte en transports collectifs du territoire** : le TCSP « Vallée de la Seine » permettra un maillage avec le RER C, le T3 et la ligne 14 et les lignes de bus irriguant le territoire;
- de créer une **unité territoriale** : l'objectif est de créer de nouvelles dessertes reliant les territoires de projet aux tissus urbains anciens ;
- du **développement économique local** : l'objectif est de créer un système de transport dont la fiabilité (fréquence et amplitude horaire), l'efficacité (vitesse commerciale) et le confort (accessibilité et information voyageur) renforcent l'attractivité du secteur et favorisent son développement ;
- **de la valorisation des modes alternatifs à la voiture** : l'insertion des modes actifs (marche et cycle) sera intégrée le long du parcours du projet afin de favoriser l'intermodalité et la qualité de vie aux abords du tracé.
- **favoriser le report modal** en proposant des alternatives efficaces en transport en commun et en mobilités douces.

*

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de la participation du Département du Val-de-Marne et de la Région Île-de-France au financement des études du DOCP, de la concertation préalable, du schéma de principe et de l'enquête publique du TCSP «Vallée de la Seine ».
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution :
 - du DOCP ;
 - de la concertation préalable ;
 - du schéma de principe ;
 - de l'enquête publique.

ARTICLE 2 - OBJECTIFS DES ETUDES

2.1 Programme de travail détaillé des études

Les pièces constitutives de la convention sont les suivantes :

- le présent document;
- ses annexes précisant :
 - le programme de travail pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage coordination et planning;
 - le programme de travail pour l'élaboration du DOCP;
 - le programme de travail pour l'élaboration de la concertation préalable;
 - le programme de travail pour l'élaboration du schéma de principe et du dossier d'enquête publique;
 - le programme de travail pour l'organisation de l'enquête publique;
 - le planning estimatif des besoins de financements.

2.2 Assistance à maîtrise d'ouvrage coordination et planning

Le projet du TCSP « Vallée de la Seine » traverse des territoires où de nombreux projets urbains sont en phase opérationnelle ou à l'étude. Il s'agira tout au long du projet de coordonner le planning spécifique à la réalisation du projet de TCSP « Vallée de la Seine » et ceux des plannings des projets urbains traversés.

Dans ce cadre, le STIF s'adjoindra les services d'un assistant à maîtrise d'ouvrage. Le prestataire aura la charge de l'ordonnancement et de la planification des études, afin d'assurer la coordination et la cohérence du projet d'infrastructure avec les projets urbains traversés et faire ressortir les chemins critiques pour trouver les solutions les plus adaptées.

Le programme de travail est précisé en annexe 1.

2.3 DOCP et concertation préalable

2.3.1 DOCP

Le DOCP porte sur :

- l'**opportunité** du projet ;

- les **caractéristiques principales** du projet : principes guidant le choix du/des modes, du (des) tracé(s) et des variantes retenu(s) ainsi que la définition des solutions techniques, eu égard au réseau existant, aux caractéristiques des projets de développement économique et urbain à desservir et à l'incidence du projet sur l'environnement ;
- une évaluation sommaire du **coût**, du **calendrier** de réalisation avec phasage éventuel, des **impacts** et de **l'intérêt socio-économique** ;
- **l'identification des solutions les plus pertinentes** sur la base d'une analyse comparative multicritères.

2.3.2 Concertation

La concertation porte sur les objectifs du DOCP approuvés par le Conseil du STIF ainsi que sur les variantes retenues. Les objectifs et les modalités de la concertation sont validés par le Conseil du STIF à l'issue du DOCP. La concertation comporte :

- une **publicité préalable** dans la presse ou par voie d'affichage pour informer le public de l'objet de la concertation et des modalités de son déroulement,
- une ou plusieurs **expositions d'information générale** sur le projet, présentant des panneaux d'information,
- la présence, sur les **lieux d'exposition, de registres** à disposition du public ainsi que la mise en place éventuelle d'une adresse e-mail pour que le public puisse y consigner ses observations ou suggestions,
- la mise à disposition éventuelle d'un **dépliant d'information** au sujet du projet sur place,
- la tenue éventuelle de **réunions publiques**.

Ces modalités sont précisées par le STIF puis soumises aux collectivités locales et aux financeurs avant le lancement de la concertation.

A l'issue de la concertation préalable, les variantes de tracé seront précisées puis une variante sera retenue et étudiée dans le cadre du schéma de principe.

Les programmes de travail du DOCP et de la concertation sont précisés en annexes 2 et 3.

2.4 Schéma de principe et enquête publique

2.4.1 Schéma de principe

Le schéma de principe est une étape nécessaire à tout projet d'investissement porté par le STIF. C'est le dossier de prise en considération par le STIF de ses projets d'investissement, il doit être validé en Conseil du STIF.

Le contenu du schéma de principe est précisé dans l'article 15-I des statuts du STIF et dans la décision n° 7452 du STIF du 4 avril 2002.

Le schéma de principe permet de confirmer l'opportunité du projet, le choix du mode, de préciser le tracé et les modalités d'insertion du projet.

Le schéma de principe doit contenir les éléments suivants :

- **l'historique du projet** ;
- la description du **secteur concerné par les études** ;
- la définition des **objectifs et du programme** ;

- la **description du projet** : mise en compatibilité avec le SDRIF, insertion du tracé et ses variantes dans l'environnement urbain, en précisant le positionnement des pôles et des stations ;
- Justification du **mode et modalités d'exploitation** et de réorganisation du réseau de transport ;
- **Impacts** du projet au regard de la situation initiale ;
- **Management et calendrier du projet** ;
- **Economie du projet** : estimation des coûts de l'infrastructure, du matériel roulant et de l'exploitation ;
- **Intérêt socio-économique** du projet : prévision de trafic et report modal.

2.4.2 L'étude d'impact

L'étude d'impact sera réalisée conformément à la législation en vigueur et servira de base à l'élaboration du dossier d'enquête publique et au volet impact du schéma de principe.

Les modalités de réalisation du schéma de principe, de l'étude d'impact et du dossier d'enquête publique seront précisées par le STIF puis soumises pour avis aux financeurs à la fin de la concertation préalable.

Le programme de travail du schéma de principe est précisé en annexe 4.

2.5 Enquête publique

2.5.1 Le dossier d'enquête publique

L'enquête publique a pour principal objectif de justifier de l'intérêt général du projet et justifier la variante retenue dans le schéma de principe. Elle doit définir la consistance et les impacts détaillés de l'opération de la façon la plus claire et accessible.

Le dossier d'enquête publique vise :

- la déclaration d'utilité publique du projet du TCSP « Vallée de la Seine »
- la mise en conformité des documents d'urbanisme des communes concernées

Le dossier porte sur :

- l'objet et la justification de l'opération : présentation, objectifs, intérêt, enjeux, analyse des dysfonctionnements et définition des besoins, effets positifs et réponses aux dysfonctionnements et besoins ;
- les résultats des études et procédures préalables : historique, bilan de la concertation préalable, comparaison des variantes envisagées, justification de la variante retenue ;
- la présentation du projet soumis à l'enquête : description du projet, caractéristiques techniques, choix du mode retenu

Le dossier d'enquête publique sera réalisé en fonction du type d'enquête qui sera nécessaire à mettre en place :

- **Enquête publique type « Bouchardeau » simple** : le tracé ne justifie pas d'expropriation mais, compte tenu des impacts potentiels du projet, il nécessite la soumission au public. Dans ce cadre, le STIF est à l'initiative du lancement de l'enquête publique et délibérera sur la déclaration de projet justifiant l'intérêt général.
- **Enquête publique préalable à la DUP** si des expropriations sont nécessaires. Dans cette hypothèse, il s'agit de bien définir le planning de cette étape avec la saisine du Préfet pour le lancement de l'enquête publique ainsi que le tribunal administratif pour la

nomination du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête puis la déclaration d'utilité publique par le Préfet.

A ce stade du projet, il est encore tôt pour savoir le type d'enquête qui sera menée, néanmoins, le dossier devra comporter:

- La présentation de la procédure administrative : présentation des objectifs de l'opération, l'objet de l'enquête, le cadre législatif de l'enquête publique ;
- Le plan de situation ;
- Une note explicative ;
- Le plan général des travaux ;
- Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ;
- Les mises en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- L'étude d'impact ;
- L'appréciation sommaire des dépenses ;
- L'évaluation socio-économique et énergétique.

2.5.2 L'enquête publique

L'objectif de l'enquête publique est d'informer le public sur le projet, ses impacts sur l'environnement et sur le foncier et de recueillir son avis afin de procéder à la déclaration d'intérêt général du projet.

Les modalités d'organisation de l'enquête publique seront précisées puis soumises aux collectivités locales et aux financeurs avant d'être validées par le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête.

Elle comprend au minimum :

- une publicité préalable dans la presse ou par voie d'affichage pour informer le public de l'objet de la concertation et des modalités de son déroulement,
- la présence, sur les lieux d'exposition, de registres à disposition du public ainsi que la mise en place éventuelle d'une adresse e-mail pour que le public puisse y consigner ses observations ou suggestions,
- une ou plusieurs expositions d'information générale sur le projet, présentant des panneaux d'information,
- l'éventuelle mise à disposition, sur place, d'un dépliant d'information sur le projet,
- la tenue éventuelle de réunions publiques dont les modalités et leurs tenues effectives sera à valider par le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête.

Le programme de travail de l'enquête publique est précisé en annexe 4.

2.6 Etudes complémentaires éventuelles

2.6.1 Etat parcellaire

Afin d'assurer la réalisation du projet à court/moyen terme, il pourra être envisagé de procéder à une analyse fine de la maîtrise du foncier afin de préparer le cadre de négociation au maître d'ouvrage qui sera désigné par le STIF pour réaliser les études AVP et les travaux.

Le prestataire pourra mener les actions suivantes dès la fin du DOCP :

- expertise foncière ;

- identification des propriétaires ;
- évaluation domaniale ;
- réalisation du dossier d'enquête parcellaire en parallèle du schéma de principe et de l'enquête publique.

2.6.2 Etudes complémentaires

Les besoins d'études techniques seront définis ultérieurement de fonction de l'évolution du projet et des besoins de précisions techniques de certains aspects. Dans ce cadre, une enveloppe financière est dédiée à ces études en particulier au niveau du schéma de principe. Elles pourront comprendre :

- Expertises des esquisses d'insertion du TCSP « Vallée de la Seine » dans les projets urbains ;
- Sondages géotechniques ;
- Les levés topographiques ;
- Etude technique ouvrage d'art pour le franchissement des voies ferrés ;
- Les levés d'ouvrage ;
- Les levés d'assainissement et de concessionnaires ;
- Un diagnostic physique (géologie, hydrogéologie) ;
- Un diagnostic des plantations et des espaces verts ;
- Etude de stationnement ;
- Simulation de trafic statique ;
- Simulation de trafic dynamique ;
- Comptages sur voirie ;
- Comptages de voyageurs.

ARTICLE 3 - MAITRISE D'OUVRAGE DES ETUDES

Conformément au décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, le STIF est maître d'ouvrage de l'intégralité du programme des études liées au projet du TCSP « Vallée de la Seine ».

L'ensemble du projet sera mené en étroite collaboration entre le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile de France et le Conseil Général du Val de Marne, propriétaire et gestionnaire des voies empruntées par le TCSP.

Une convention de maîtrise d'ouvrage associant le STIF, [les financeurs le Conseil Général](#) et les communes traversées définira jusqu'à la mise en service les périmètres de maîtrise d'ouvrage de chacun afin de permettre, notamment une bonne anticipation dans l'élaboration des conventions de financement et des marchés nécessaires à la rapide réalisation du projet. [La Région sera tenue informée.](#)

ARTICLE 4 - ESTIMATION DES DEPENSES

Le montant prévisionnel des dépenses correspondant à l'objet de la présente convention est établi à 2 700 000 €HT, aux conditions économiques de décembre 2010, décomposé comme suit :

- Assistance à maîtrise d'ouvrage planning : 150 000 €HT
- Elaboration du DOCP : 250 000 €HT ;
- Concertation préalable : 250 000 €HT ;
- Elaboration du schéma de principe et du dossier d'enquête publique : 1 400 000€ HT ;

- Organisation de l'enquête publique : 500 000 €HT ;
- Etudes complémentaires : 150 000€ HT.

Cette répartition indicative pourra évoluer en fonction des dépenses réelles de chaque phase d'étude, dans un principe de fongibilité et dans le respect de l'enveloppe globale des études de 2 700 000 € HT.

ARTICLE 5 - FINANCEMENT

5.1 Engagement des financeurs

Les financeurs s'engagent à financer les études décrites à l'article 2 dans la limite à hauteur du montant indiqué à l'article 4, selon le plan de financement précisé ci-après.

5.2 Plan de financement et calendrier prévisionnel

Le financement des prestations objets de la présente convention est assuré à 70% par la Région Île de France et à 30% par le Département du Val-de-Marne dans la limite d'un plafond de 2 700 000€ HT, soit une participation de 1 890 000 € HT pour la Région Ile-de-France et de 810 000 € HT pour le Département du Val-de-Marne. Ce montant est forfaitaire et non révisable.

Le détail du plan de financement par année est consultable en annexe 5.

[Ajouter si possible un calendrier prévisionnel de rendu des études.](#)

ARTICLE 6 - MODALITES DE PAIEMENT

Le STIF, désigné maître d'ouvrage unique pour la réalisation des études du TCSP « Vallée de la Seine », effectuera les demandes de versement auprès des financeurs en fonction de l'état d'avancement des études et des dépenses réalisées sur présentation du titre de recette accompagné d'un état des dépenses constatées attesté par le comptable public.

Pour la Région Île-de-France, cet état doit être accompagné de la demande de versement de subvention selon le modèle type de la Région, indiquant notamment les autorisations de programme de rattachement de ces dépenses.

Les demandes de versement sont établies par application de la clé de financement définie à l'article 5-2.

La somme des acomptes ne peut dépasser 80% du montant de la subvention. Le versement du solde intervient après réception de l'ensemble des pièces mentionnées à l'article 7.

Le premier appel de fonds et les appels de fonds intermédiaires auprès des co-financeurs se font sur la base des factures acquittées aux étapes suivantes :

- Premier versement sur présentation du projet de DOCP finalisé et de l'état d'avancement des études complémentaires et de l'assistance à maîtrise d'ouvrage coordination et planning correspondant au montant des factures acquittées dans une limite de 15% du montant de la subvention;
- Second versement sur présentation du projet de concertation préalable, des études complémentaires et de l'assistance à maîtrise d'ouvrage coordination et planning correspondant au montant des factures acquittées dans la limite de 25% du montant de la subvention;

- Troisième versement sur présentation du projet de schéma de principe des études complémentaires et de l'assistance à maîtrise d'ouvrage coordination et planning correspondant au montant des factures acquittées dans la limite de 15% du montant de la subvention;
- Quatrième versement sur présentation du projet d'enquête publique et des études complémentaires et de l'assistance à maîtrise d'ouvrage coordination et planning correspondant au montant des factures acquittées dans la limite de 25% du montant de la subvention.
- Versement du solde sur présentation d'un compte rendu financier de l'opération comportant la signature du représentant légal de l'organisme bénéficiaire de la subvention, et d'un état récapitulatif des dépenses et recettes signé par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public qui certifie leur prise en charge dans sa comptabilité.

Concernant les subventions allouées par la Région, si à l'expiration d'un délai de 3 ans à compter de la date d'attribution de la subvention par l'assemblée délibérante, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte, la subvention devient caduque et est annulée. Ce délai peut-être exceptionnellement prolongé d'un an par décision du Président, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai de 3 ans mentionné ci-avant, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. A compter de la date du premier acompte, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de 4 années pour présenter le solde de l'opération. A défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc.

Les versements sont effectués auprès de l'Agent Comptable du STIF, établissement public à caractère administratif ayant son siège au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, sur le compte ouvert à la Recette Générale des Finances de Paris, sous le compte n°10071 75000 00001005079 72.

Après la signature par tous les partenaires de la présente convention et dès que l'appel de fonds correspondant est consommé, les appels de fonds sont accompagnés de justificatifs visés par le chef de projet du STIF ainsi que d'un tableau récapitulatif la nature des frais engagés, le niveau d'avancement en % par article de la convention cité dans le budget prévisionnel situé en annexe 5, ainsi que le niveau d'avancement actualisé.

Le paiement des co-financeurs est libellé de telle façon qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention (libellé du virement portant le numéro de la facture).

Les dates de référence de mandatement sont portées par écrit à la connaissance du STIF.

ARTICLE 7 – ACHEVEMENT DES ETUDES

Après achèvement de l'intégralité des études, le STIF adresse aux financeurs :

- Le DOCP définitif ;
- Le bilan de la concertation ;
- Le schéma de principe définitif ;
- Le dossier d'enquête publique définitif ;
- L'état récapitulatif des dépenses et le compte rendu financier dans un délai maximum de 6 mois.

Sur la base de ces éléments, le STIF procède, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds et des justificatifs pour règlement du solde.

ARTICLE 8 - MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI

8.1 Comptabilité de l'opération

Le STIF s'engage à faciliter le contrôle par la Région, le Département du Val-de-Marne ou par toute personne habilitée à cet effet, de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Il s'engage également à conserver l'ensemble des pièces relatives à ces prestations pendant une durée minimale de 10 ans.

8.2 Information

Le STIF s'engage, pendant toute la durée de validité de la convention à présenter aux financeurs un compte-rendu de l'avancement des études objet de la présente convention et à les informer sans délai en cas de difficulté ayant une incidence financière.

8.3 Pilotage des études

La Région et le Département du Val-de-Marne sont tenus étroitement informés de l'avancement des études et prestations menées par le STIF.

- Un **Comité des financeurs** est constitué des représentants des financeurs et du STIF. Il se réunit au moins une fois par an.

Les membres sont informés :

- du suivi financier des études
- des orientations des études et la démarche à engager par le STIF
- des conclusions de la réalisation du programme des études à chaque étape importante
- des présentations pour les commissions de suivi
- du dossier avant présentation pour approbation d'un document issu de ces études au conseil du STIF

Tous les rapports des études sont transmis par le STIF aux financeurs.

- Une **Commission de suivi** des études est mise en place sous la présidence du STIF et comprend notamment les représentants des financeurs, du STIF, des Collectivités Territoriales concernées par le projet et, en tant que de besoin, les prestataires des études. Elle se réunit au moins une fois par an et à chaque étape de validation du projet.

La commission de suivi a pour rôle :

- de veiller au bon déroulement et à la qualité des études, de présenter les résultats des études et de contribuer à la réorientation de leur contenu si nécessaire ;
- de favoriser le bon déroulement du projet, notamment dans son articulation avec les partenaires locaux.

Tous les rapports des études sont transmis par le STIF aux financeurs.

- Un **Comité technique** est constitué des représentants des financeurs, des techniciens des Collectivités Territoriales concernées par le projet du TCSP « Vallée de la Seine », du STIF et des prestataires des études. En fonction de l'ordre du jour, d'autres participants peuvent être associés. L'EPA ORSA, la SEMAPA et la SADEV pourraient y être associées.

Le comité technique est le cadre privilégié permettant

- d'analyser certains points particuliers
- de suivre le déroulement technique des études

- de préparer les réunions de la commission de suivi et du comité de pilotage.

Le comité technique se réunit à une fréquence bimestrielle. Il peut être convoqué ponctuellement en cas de nécessité particulière liée au déroulement des études.

Tous les rapports des études sont transmis par le STIF aux financeurs.

ARTICLE 9 - COMMUNICATION

La diffusion à des personnes ou organismes extérieurs aux équipes de conception et aux services de la Région, du Département du Val-de-Marne et du STIF, des documents d'études et d'expertises fera l'objet d'un accord préalable des parties.

Les documents élaborés dans le cadre de cette convention, et notamment ceux liés à la concertation préalable, portent le logo des parties et font l'objet d'une consultation des parties avant diffusion.

ARTICLE 10 - DATE D'EFFET ET VALIDITE DE LA CONVENTION

La convention prend effet à compter de sa notification par le STIF des trois exemplaires originaux signés par l'ensemble des parties pour une durée de 5 ans.

Elle prend fin avec le versement du solde de la subvention dans le respect des règles de caducité définies par les Règlements budgétaire et financier des financeurs.

Toute modification contractuelle de la présente convention fait l'objet d'un avenant.

ARTICLE 11 - RESILIATION DE LA CONVENTION

Les signataires de la convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les autres personnes publiques sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au STIF, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois démarrant à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la date de prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêté définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement, total ou partiel, de la subvention. La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation du bénéficiaire des subventions.

ARTICLE 12 – REGLEMENT AMIABLE DES DIFFERENTS LITIGES

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

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, seront de la compétence du Tribunal Administratif de Paris.

Etablie en trois exemplaires originaux.

SIGNATAIRES

Date d'effet de la convention à compter de la notification par le STIF,
 - -

le

<p>Le Président du conseil régional d'Île-de-France <i>Date et signature</i></p> <p>Jean-Paul HUCHON</p>	<p>Le Président du conseil général du Val de Marne <i>Date et signature</i></p> <p>Christian FAVIER</p>
<p>La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile de France <i>Date et signature</i></p> <p>Sophie MOUGARD</p>	

ANNEXE 1**Programme de travail de la mission de planification et de coordination des études**

La mission de planification et de coordination des études sera réalisée par un bureau d'études spécialisé dans la réalisation de missions d'ordonnancement, de pilotage et de coordination. La prestation devra contenir les éléments suivants :

1. Planification des études

Le prestataire devra constituer le planning global des études jusqu'à la mise en œuvre du projet. Le planning sera actualisé régulièrement afin d'intégrer les éléments supplémentaires et les contraintes relatives par exemple aux projets urbains traversés.

Pour cela le prestataire se basera sur les éléments fournis par le STIF et par les partenaires afin de faire ressortir les chemins critiques pour lesquels des mesures seront proposées afin de respecter les délais d'exécution des études.

Les rendus se feront essentiellement sous forme graphique.

2. Coordination des études

Le prestataire aura la charge d'assurer la cohérence et la complémentarité des études réalisées pour le STIF dans le cadre du projet mais également les études relatives au projet avec celles réalisées par les partenaires du projet : département du Val de Marne, aménageurs des territoires concernés par un projet urbain et traversés par le projet de TCSP « Vallée de la Seine » (SEMAPA, SADEV, EPA ORSA).

ANNEXE 2

Programme de travail du DOCP

L'élaboration du DOCP est assurée par le STIF et sera réalisée par un bureau d'études spécialisé dans l'ingénierie des transports et des déplacements.

La prestation devra contenir les éléments suivants :

1. Recueil des données existantes

Les données nécessaires à la réalisation de l'étude seront transmises par le STIF et complétées par les éléments transmis par les partenaires.

Le recueil de données s'attachera à mettre à jour les éléments du diagnostic de l'étude sectorielle de la Seine Amont Nord réalisée par Egis pour le compte du STIF de mars 2008 à mai 2010.

2. Faisabilité et description des principes d'insertion du TCSP

3. Evaluation des coûts

4. Evaluation qualitative des principaux impacts

5. Evaluation des impacts

6. Planning de réalisation et phasage éventuel

7. Formalisation du DOCP

A partir des différents éléments analysés, le prestataire réalisera le DOCP qui devra se structurer de la manière suivante :

- Définition des **enjeux** du projet :
 - contexte : acteurs, porteurs du projet, historique ;
 - objectifs et programme de lancement officiel.
- La définition des **opportunités** du projet à travers l'analyse de l'existant et des perspectives d'aménagement à moyen/long terme :
 - descriptif du périmètre du projet : population, emploi
 - analyse du contexte géographique d'implantation,
 - analyse de l'urbanisation et des projets de développement pouvant avoir un impact sur l'offre de transport
 - analyse de l'offre de transport (réseau routier, transports collectifs, circulations douces) et de la demande de transport (navettes domicile-travail et études) existants et des perspectives de développement
 - présentation des dysfonctionnements et besoins de desserte du secteur
 - analyse de la domanialité autour du tracé et de ses variantes afin de faire une demande d'emplacement réservé ou définir un périmètre d'étude qui sera soumis aux communes afin de ne pas obérer le projet de TCSP.
- Le DOCP définit les **caractéristiques** et la **faisabilité** du projet :
 - descriptif du projet: choix du mode, variantes de tracé et d'insertion;
 - impacts globaux: qualité de l'air et bruit, urbanisme et cadre de vie, circulation et réseau TC;
 - intérêt socio économique : estimation de trafic, évaluation globale coûts d'investissement et d'exploitation, bilan socio-économique.

ANNEXE 3

Programme de travail de la concertation préalable

L'infrastructure faisant l'objet du DOCP représente un coût estimatif d'investissement actualisé au 1^{er} janvier 2010 en euros constants : 134 millions d'euros sur un linéaire de 10 km. Conformément au cadre législatif, le projet du TCSP « Vallée de la Seine » ne fera pas l'objet d'une saisine de la CNDP et sera soumis aux différents acteurs du territoire dans le cadre d'une concertation préalable.

La concertation préalable sera pilotée par le STIF qui sera assisté par un prestataire spécialisé dans la conduite de la concertation et du débat public.

La prestation devra contenir les éléments suivants :

1. Etude de contexte

- Entretiens avec les acteurs locaux

2. Schéma de concertation

- Définition des modalités de concertation (type de réunion, nombre)
- Définition des types de documents et modalités de diffusion

3. Organisation de la concertation

- Préparation éventuelle des documents de communication
- Définition des lieux et dates de la concertation

4. Bilan de la concertation

ANNEXE 4

Programme de travail SDP/EUP

Le schéma de principe est un dossier de prise en considération par le STIF de ses projets d'investissement.

Le schéma de principe sera réalisé par le STIF qui s'adjoindra les services d'un bureau d'études spécialisé dans les transports et les déplacements ainsi que dans les études d'impact.

Cette mission se déclinera en cinq tâches principales :

- Réalisation des études préliminaires complémentaires
- Réalisation des études d'insertion
- Réalisation de l'étude d'impact
- Formalisation du schéma de principe
- Formalisation du dossier d'enquête publique

1. Etudes préliminaires nécessaires

Lorsque le tracé sera validé à l'issue de la concertation préalable, des études préliminaires complémentaires pourront être nécessaires. L'étendue et le type d'études n'est pas encore clairement défini à ce stade du projet. Il s'agira de garder à l'esprit l'éventualité de réaliser les études préliminaires suivantes:

- Les levés topographiques,
- Les levés d'ouvrage,
- Les levés d'assainissement et de concessionnaires,
- Un diagnostic physique (géologie, hydrogéologie)
- Un diagnostic des plantations et des espaces verts,
- Etude de stationnement ;
- Simulation de trafic statique ;
- Simulation de trafic dynamique.

2. Etudes d'insertion

A l'issue des études complémentaires, le prestataire sera en mesure de faire une analyse approfondie et détaillée du tracé et de ses variantes.

Les propositions d'insertion intégreront des propositions concernant l'insertion des stations et la gestion des différentes interfaces : avec les correspondances, la circulation routière, les circulations piétonnes et des personnes à mobilité réduite, les réseaux cyclables, la desserte riveraine, la gestion des points particuliers (carrefours, ouvrages d'art).

Le détail attendu de restitution est le suivant :

- Plan de situation (1/25000ème)
- Plan synoptique du projet (1/5000ème)
- Plan général de la solution proposée (1/1000ème)
- Profils en long et en travers (1/200 au 500ème).

En fonction du contexte des pièces graphiques spécifiques pourront être réalisées pour certaines sections du projet. Il s'agira par exemple de perspectives, de photomontages...

Les propositions d'insertion feront l'objet d'une estimation sommaire des coûts d'investissement.

3. Etude d'impact

Le prestataire aura la charge de réaliser l'étude d'impact conformément aux lois (loi du 10 juillet 1976 et décrets en vigueur).

Le dossier d'étude d'impact servira à l'élaboration du dossier d'enquête publique.

Le contenu de l'étude d'impact est donné par l'article 2 du décret n°77-1141 du 12 octobre 1977, modifié par le décret n°93-245 du 25 février 1993 et sa circulaire d'application n°93-73 du 27 septembre 1993.

Conformément à l'article R. 122-8 et suivants du Code de l'environnement, elle doit comprendre :

- Une analyse de l'état initial du site et de son environnement, portant notamment sur les richesses naturelles et les espaces naturels agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, affectés par les aménagements ou ouvrages ;
- Une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement, et en particulier sur la faune et la flore, les sites et paysages, le sol, l'eau, l'air, le climat, les milieux naturels et les équilibres biologiques, sur la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique ;
- Les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu ;
- Les mesures envisagées par le maître de l'ouvrage ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes ;
- Une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation ;
- Pour les infrastructures de transport, l'étude d'impact comprend en outre une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter.

Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci fait l'objet d'un résumé non technique.

Lorsque la totalité des travaux prévus au programme est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact porte sur chacune des phases.

4. Formalisation du schéma de principe

Le schéma de principe affinera et mettra à jour les éléments du DOCP en fonction des informations transmises par les partenaires, des avis dégagés de la concertation préalable et des données issues des études préliminaires complémentaires.

La rédaction du schéma de principe suivra le plan défini par la décision du STIF n°7452 du 4 avril 2002

i. Actualisation des données d'entrée

Le prestataire devra à actualiser les données d'entrées fournies par le STIF et des partenaires. L'essentiel des éléments seront dans le DOCP.

ii. Historique et description du secteur concerné par les études

iii. Description du secteur de projet

En s'appuyant sur les éléments du DOCP et les données actualisées, le prestataire présentera le contexte de réalisation du projet et en particulier :

- Le secteur géographique et l'état actuel par rapport aux préconisations du SDRIF
- Les perspectives d'urbanisation par rapport au projet de SDRIF en ce qui concerne l'occupation du sol, la population, l'emploi, les grands équipements, les opérations d'urbanisme
- La description du réseau et de l'offre de transport actuelle
- La présentation et l'analyse des déplacements
- La présentation et l'analyse des dysfonctionnements éventuels

iv. Définition des objectifs et du programme

Le prestataire s'attachera à analyser plus finement les dysfonctionnements et besoins du secteur.

Ces éléments permettront d'identifier les différents objectifs spécifiques du projet au niveau technique, économique, de la desserte de la ligne, de la qualité de service, d'aménagement urbain et de politique de la ville.

L'analyse devra intégrer les objectifs et exigences fonctionnelles demandées par le STIF.

v. Description du projet, insertion

Les caractéristiques principales du projet seront décrites en intégrant l'analyse de la mise en compatibilité avec le SDRIF, la prise en compte des objectifs du PDUIF, des orientations de la Charte régionale des infrastructures et autres objectifs assignés au projet.

Les éléments ressortant de la concertation préalable devront être intégrés au dossier.

Les propositions d'insertion du tracé, des pôles et des stations.

Il s'agira de décrire pour le tracé et ses variantes les éléments suivants :

- Fonctionnalité des installations,
- Consistance des dessertes envisagées,
- Dispositions techniques retenues,
- Dimensionnement des installations,
- Modalité d'insertion urbaine et identification des interfaces avec le projet (stationnement, livraison, itinéraires cyclables et piétonniers)

A ce niveau, la justification du mode et du système de transport devra être détaillée avec des précisions sur les modalités d'exploitation et de réorganisation du réseau de transport.

vi. Impacts du projet

L'impact du tracé et de ses variantes sera analysé au regard de la situation initiale.

Chaque variante de tracé sera analysée en mettant en exergue les avantages et inconvénients par rapport au tracé de base. Il s'agira d'analyser les impacts suivants :

- Impacts sur les circulations (routière et vélo),
- Impacts sur la desserte riveraine, stationnement et livraisons,
- Impacts sur la desserte en transports collectifs,
- Impacts sur le foncier,
- Impacts sur l'environnement (bruit, pollution, cadre de vie, environnement paysager et architectural),
- Impacts sur les réseaux de concessionnaires,
- Impacts sur les commerces.

Dans la situation d'impacts négatifs sur l'environnement du projet, les mesures d'accompagnement et les coûts de compensation seront identifiés

vii. Management et calendrier du projet

Les périmètres d'intervention des différentes parties seront identifiés.

Un calendrier détaillé de l'ensemble de l'opération sera réalisé.

viii. Economie du projet

Une estimation des coûts de l'infrastructure, du matériel roulant et de l'exploitation sera réalisée.

Un plan de financement sera proposé intégrant des propositions de montage financier pour les projets urbains spécifiques.

ix. Intérêt socio-économique

Les prévisions de des prévisions de trafic et le bilan socio-économique sera précisé et réalisé en étroite relation avec les services du STIF.

5. Formalisation du Dossier d'enquête publique

Le dossier d'enquête publique reprenant sensiblement les mêmes informations que le Schéma de principe, les deux documents seront réalisés conjointement par le même prestataire.

A ce niveau du projet, il s'agira également de définir le type d'enquête :

- Enquête Bouchardeau
- Enquête préalable à la DUP

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a sa composition fixée par le décret 55-1064 du 09 août 1955, en application de la loi du 29 novembre 1952 sur les travaux mixtes.

Par ailleurs, suite au Grenelle de l'environnement, la circulaire du 3 septembre 2009 relative à la préparation de l'avis de l'autorité environnementale précise également certains éléments.

a) L'évaluation du DEP et recours juridiques

Le DEP fait l'objet d'une instruction par différents services instructeurs de l'Etat. Il peut également faire l'objet de recours, pour des raisons de forme et de fond.

b) Le dossier d'enquête comprend les pièces suivantes

- Pièce A : Notice explicative sommaire
 - synthèse du dossier
 - informations juridiques et administratives encadrant le projet.
- Pièce B : Notice explicative
 - présentation du projet, historique, objectif de desserte, description du secteur concerné, description du projet et des variantes qui ont été envisagées, caractéristiques principales du projet, matériel roulant retenu, bilan de l'opération. Cette pièce comprendra les explications et illustrations nécessaires à la bonne compréhension du projet.
 - Appréciation sommaire des dépenses
- Pièce C : Plan de situation
 - tracé du projet en plan à une échelle adéquate.
- Pièce D : Plan général des travaux
 - tracé du projet avec repérage du type de construction, des emprises de chantier, des principales phases de travaux, sur un plan à une échelle adéquate.
 - caractéristiques techniques des infrastructures courantes, en stations, ouvrages d'art, plan, profil en long et coupes.
- Pièce E : Etude d'impact
- Pièce F : Evaluation du projet
 - présentation des coûts d'investissement, de la programmation et du financement du projet, bilan financier et bilan socio-économique.
- Pièce G : Mise en compatibilité des POS/PLU.
 - mise en forme des textes, tableaux et plans nécessaires en relation avec les communes, présentation de l'état existant et de l'état modifié.

6. Enquête publique et enquête parcellaire

L'enquête publique sera réalisée par le STIF qui s'adjoindra les services d'un bureau d'études spécialisé dans l'organisation du débat public, de la concertation et de la communication. Dans l'éventualité de la nécessité d'une enquête parcellaire, elle sera menée en parallèle de l'enquête publique. L'enquête parcellaire sera financée dans le cadre de la ligne budgétaire allouée aux études complémentaires.

Dans le respect du cadre légal de l'enquête publique et de l'enquête parcellaire, la prestation comprendra :

a. Définition du plan de l'enquête publique à faire valider par le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête

- Définition des modalités de concertation (type de réunion, nombre)
- Définition des types de documents et modalités de diffusion

b. Organisation de la concertation :

- Préparation éventuelle des documents de communication (plaquettes, panneaux, registres....)
- Définition des lieux et dates de la concertation

c. Bilan de la concertation

A l'issue des conclusions de l'enquête publique type Bouchardeau ou préalable à la DUP, il pourra être procédé à la déclaration de projet par une délibération du STIF ou à la déclaration d'utilité publique par le Préfet.

Le conseil du STIF délibérera sur la désignation du maître d'ouvrage.

ANNEXE 5**ECHEANCIER PREVISIONNEL DE FINANCEMENT ET DE REALISATION**

REPARTITION DES FINANCEMENTS

Répartition financeurs	AMO Planning	DOCP	Concertation préalable	SDP	EUP	Etudes et missions complémentaires	TOTAL
Région Ile-de-France (70%)	105 000 €	175 000 €	175 000 €	980 000 €	350 000 €	105 000 €	1 890 000 €
Conseil général du Val-de-Marne (30%)	45 000 €	75 000 €	75 000 €	420 000 €	150 000 €	45 000 €	810 000 €
Total	150 000 €	250 000 €	250 000 €	1 400 000 €	500 000 €	150 000 €	2 700 000 €

TCSP Vallée de la Seine		Coût actualisé janv.-10			134 M € courant (127 M € janv. 07)
		2011	2012	2013	
Planning		2011	2012	2013	Total
Phase Etalement	AMO Planning	AMO Planning 35%	AMO Planning 35%	AMO Planning 30%	150 000 €
Phase Etalement	DOCP	DOCP 100%			250 000 €
Phase Etalement	CP	CP 50%	CP 50%		250 000 €
Phase Etalement	SDP	SDP 20%	SDP 70%	SDP 10%	1 400 000 €
Phase Etalement	EUP		EUP 50%	EUP 50%	500 000 €
Phase Etalement	Etudes et missions complémentaires	Etudes Comp. 30%	Etudes Comp. 60%	Etudes Comp. 10%	150 000 €
financeurs					Total
Région Ile-de-France (70%)		526 750 €	1 048 250 €	315 000 €	1 890 000 €
Conseil général du Val-de-Marne (30%)		225 750 €	449 250 €	135 000 €	810 000 €
Total		752 500 €	1 497 500 €	450 000 €	2 700 000 €
%		27,9%	55,5%	16,7%	100%

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP

Répartition financeurs	2011	2012	2013	TOTAL
Région Ile-de-France	526 750 €	1 048 250 €	315 000 €	1 890 000 €
Conseil général du Val-de-Marne	225 750 €	449 250 €	135 000 €	810 000 €
Total	752 500 €	1 497 500 €	450 000 €	2 700 000 €

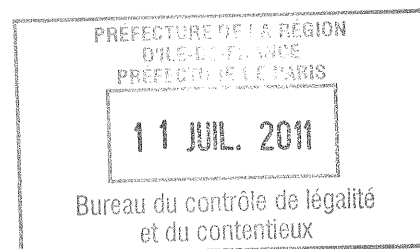
ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES EN CP

Répartition financeurs	2011	2012	2013	TOTAL
Région Ile-de-France	526 750 €	1 048 250 €	315 000 €	1 890 000 €
Conseil général du Val-de-Marne	225 750 €	449 250 €	135 000 €	810 000 €
Total	752 500 €	1 497 500 €	450 000 €	2 700 000 €

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0630

Séance du 6 juillet 2011



REAMENAGEMENT DU POLE RER CHATELET-LES HALLES

AVANT-PROJET

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation sur les transports intérieurs ;
- VU** la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 dite loi MOP ;
- VU** la loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF) ;
- 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°75-470 du 4 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la régie des transports parisiens, en application de l'article 13 du décret n°59-1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la Régie autonome des transports parisiens ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP ;
- VU** le projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, adopté par le Conseil Régional le 25 septembre 2008 ;
- VU** le contrat particulier conclu entre la Région Ile-de-France, délibéré le 27 mars 2003, et le Département de Paris, délibéré les 20 et 21 janvier 2003, pour la période 2003-2006 ;
- VU** le contrat particulier conclu entre la Région Ile-de-France, délibéré le 26 novembre 2009, et le Département de Paris, délibéré le 19 décembre 2009, pour la période 2009-2013 ;
- VU** la délibération n°2006/0275 du Conseil du STIF prise dans sa séance du 5 avril 2006, définissant les objectifs poursuivis pour le réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles et les modalités de la concertation préalable ;
- VU** la délibération n°2008/0759 du Conseil du STIF prise dans sa séance du 2 octobre 2008, approuvant la convention de financement relative aux études et à l'élaboration du schéma de principe et du dossier d'enquête publique du réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles ;
- VU** la délibération n°2009/0516 du Conseil du STIF prise dans sa séance du 27 mai 2009, approuvant le bilan de la concertation préalable, le schéma de principe, le dossier d'enquête publique, la convention de maîtrise d'ouvrage unique désignant la RATP maître d'ouvrage, et la convention de financement pour la réalisation des études d'avant-projet, relatifs au projet de réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles ;

- VU** la délibération n°2010/0712 du Conseil du STIF prise dans sa séance du 8 décembre 2010, déclarant l'intérêt général du projet de réaménagement du pôle d'échanges RER Châtelet-Les Halles ;
- VU** l'arrêté du Préfet de la région d'Ile-de-France, Préfet de Paris, pris le 28 janvier 2011, déclarant l'opération de réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles d'utilité publique ;
- VU** le rapport n° 2011/0630 ;
- VU** l'avis de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projets du 29 juin 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

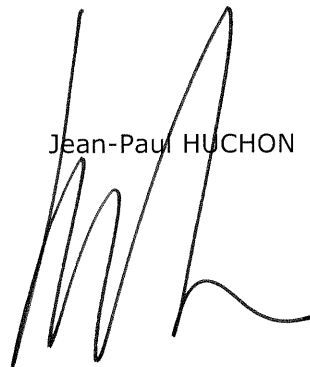
ARTICLE 1 : l'avant-projet du projet de réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles, annexé à la présente délibération, est approuvé pour un montant de 164,000 M€ aux conditions économiques de décembre 2009.

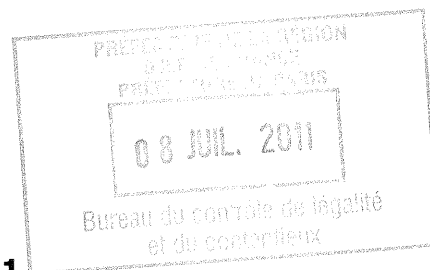
ARTICLE 2 : la directrice générale du STIF est habilitée à signer tous les documents permettant de concrétiser cette opération.

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

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

Jean-Paul HUCHON





Délibération n°2011/0631
Séance du 6 juillet 2011

**DEFINITION DU CONTENU DES DOSSIERS D'OBJECTIFS ET DE
CARACTERISTIQUES PRINCIPALES, DES SCHEMAS DE PRINCIPE ET
DES AVANT-PROJETS**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** le code de l'environnement ;
- VU** le code de l'urbanisme ;
- VU** la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 dite Loi MOP ;
- VU** le décret n°93-1268 du 29 novembre 1993 relatif aux missions de maîtrise d'œuvre confiées par des maîtres d'ouvrage publics à des prestataires de droit privé ;
- 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** la délibération n°7451 du 04 avril 2002 portant définition des opérations devant faire l'objet d'un schéma de principe et d'un avant-projet ;
- VU** la délibération n°7452 du 04 avril 2002 portant définition du contenu des schémas de principe et avant-projets,
- VU** le rapport n°2011/0631,
- VU** les avis des la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 29 juin 2011 et de la commission de la démocratisation du 30 juin 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : le contenu type des dossiers d'objectifs et de caractéristiques principales approuvés par le Syndicat des transports d'Ile-de-France est celui précisé en annexe 1.

ARTICLE 2 : le contenu type des schémas de principe approuvés par le Syndicat des transports d'Ile-de-France est celui précisé en annexe 2.

ARTICLE 3 : le contenu type des avant-projets approuvés par le Syndicat des transports d'Ile-de-France est celui précisé en annexe 3.

ARTICLE 4 : les dispositions des articles 1, 2 et 3 s'appliquent aux projets dont la concertation préalable n'est pas encore lancée au jour de la présente décision.

ARTICLE 5 : la décision n°7452 du 04 avril 2002 portant définition du contenu des schémas de principe et avant-projets est annulée.

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

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

Jean-Paul HUCHON

**CONTENU TYPE DES DOSSIERS D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES
PRINCIPALES (DOCP)
SOU MIS A L'APPROBATION DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**

Objectif

L'objectif du DOCP est d'engager le projet, d'en présenter les caractéristiques générales et les principaux impacts. Il présente des éléments d'opportunité et de faisabilité du projet. Il définit le pré-programme. Il permet d'engager la concertation ou le débat public, le cas échéant.

Enjeux

- Respect du code de l'environnement

L'enjeu du DOCP est de répondre à l'impératif tel qu'exposé dans le code de l'environnement (extrait de l'article L121-8) :

«Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet adresse à la commission un dossier présentant les objectifs et les principales caractéristiques du projet, ainsi que les enjeux socio-économiques, le coût estimatif et l'identification des impacts significatifs du projet sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.»

- Respect du cadre régional

Le DOCP permet de s'assurer de la compatibilité du projet avec le SDRIF et le PDUIF.

Adaptation

Les éléments présentés ici constituent un cadre. Chaque opération pourra nécessiter une approche différenciée, le contenu devant être adapté au cas par cas, au démarrage de l'opération.

Contenu

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales pourra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :

I. présentation du projet

- a. Contexte général : problématiques posées, enjeux, acteurs du projet, inscription CPER ou CPRD,
- b. Historique du projet : état d'avancement du projet, listes des données et études antérieures disponibles,
- c. Compatibilité SDRIF, PDU IdF, PLU, Lois Grenelle de l'environnement 1 et 2,
- d. Synthèse des étapes d'informations et de concertation, avec points abordés et apports éventuels,

II. diagnostic transport des territoires concernés : opportunité du projet

- a. Présentation du secteur : géographie, topographie, population et emplois, urbanisation actuelle, offre de transport et réseaux,
- b. Présentation et analyse des déplacements, et de l'offre de transport
- c. Perspectives d'évolutions de l'urbanisation,
- d. Synthèse des dysfonctionnements éventuels et définition des enjeux et besoins du secteur,

- III. description du projet : faisabilité des différents scénarios**
- a. Caractéristiques techniques principales : hypothèses et justification du mode, tracé, lien avec le réseau,
 - b. Insertion : section courante et points difficiles, principes d'aménagements urbains, identification des réseaux, identification des impacts sur l'environnement,
 - c. Principes d'exploitation,
 - d. Scénario(s) préconisé(s) et justification,
 - e. Méthodes et estimation sommaire des coûts :
 - i. d'investissement :
 - coûts travaux détaillés par grands postes de dépenses, assortis d'un taux de tolérance de + ou - 20%, Provisions pour Aléas et Incertitudes, frais de MOE, acquisitions foncières, frais de MOA,
 - pour chaque poste de coût : présentation et justification des hypothèses prises,
 - ii. d'exploitation,
 - f. Calendrier prévisionnel : études, procédures administratives et travaux, détail au semestre,
 - g. Analyse sommaire des risques et des opportunités,
 - h. Pour les projets en souterrain : premières campagnes de sondages,
- IV. identification des impacts significatifs du Projet**
- a. Sur l'environnement (au sens Etude d'Impact Enquête Publique),
 - b. Sur l'aménagement du territoire,
- V. évaluation et comparaison des différents scénarios**
- a. Evaluation sommaire de l'intérêt socio-économique du projet (le cas échéant de ses variantes) dans le cadre d'une analyse multicritère : a minima prévisions de trafic à l'heure de pointe et à l'année, analyse des gains de temps, populations et emplois desservis à comparer avec le coût, le niveau de faisabilité des différentes variantes de projet,
 - b. Classement des variantes,
- VI. annexes graphiques**
- a. Plan de situation et plans des tracés,
 - b. Coupes de principes et plans de détail selon le besoin (échelles en fonction du mode et de la problématique exposée).

Lorsque la saisine de la CNDP est nécessaire, le dossier de saisine est composé du DOCP, dont le contenu est décrit précédemment, et d'une étude de contexte dans laquelle est établi un état des lieux de la position de l'ensemble des partenaires concernés du projet (collectivités, associations...).

**CONTENU TYPE DES SCHEMAS DE PRINCIPE (SDP)
SOU MIS A L'APPROBATION DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**

Objectif

L'objectif du Schéma de Principe est d'arrêter le programme fonctionnel de l'opération suite aux préconisations issues de la phase de concertation. Il permet d'engager l'enquête publique.

Enjeux

- Respect du code de l'environnement et compatibilité avec le cadre réglementaire régional

Le contenu des schémas de principe est compatible avec le SDRIF et le PDU Ile-de-France. Il tient compte des résultats de la concertation ou du débat public tels que prévus par les articles L121-1 et suivants et R121-1 et suivants du code de l'environnement.

Le Schéma de principe devra préfigurer le dossier d'enquête publique (défini à l'article R123-6).

- Articulation avec la loi MOP

Le schéma de principe permet d'arrêter le programme tel que défini par l'article 2 de la loi MOP :

« Le maître de l'ouvrage définit dans le programme les objectifs de l'opération et les besoins qu'elle doit satisfaire ainsi que les contraintes et exigences de qualité sociale, urbanistique, architecturale, fonctionnelle, technique et économique, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement, relatives à la réalisation et à l'utilisation de l'ouvrage. »

- Niveau de précision du Schéma de Principe

Le contenu du Schéma de Principe devra être conforme aux attendus des études préliminaires telles que décrites à l'article 18 du décret n°93-1268 du 29 novembre 1993 *relatif aux missions de maîtrise d'œuvre confiées par des maîtres d'ouvrage publics à des prestataires de droit privé*. Dans le cas d'une opération de réutilisation ou de réhabilitation d'un ouvrage existant, la précision attendue est celle des études de diagnostic (article 19 ou, dans le cas d'un bâtiment, article 12 du décret). Enfin, dans le cas d'une opération de construction neuve de bâtiment, la précision attendue est celle des études d'esquisse (article 3 du décret).

Adaptation

Les éléments présentés ici constituent un cadre. Chaque opération pourra nécessiter une approche différenciée, le contenu devant être adapté au cas par cas, au démarrage de l'étape Schéma de Principe.

Contenu

Le Schéma de Principe contient un volet transport détaillé présentant notamment les points suivants :

Partie I – Volet transport

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre du schéma de principe pourra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :

I. historique :

- a. *rappel de l'historique de l'opération et des procédures administratives,*
- b. *Analyse rétrospective des dysfonctionnements éventuels et besoin de desserte du secteur concerné,*

II. diagnostics transport des territoires concernés

- a. *Présentation du secteur d'étude : analyse de la situation actuelle en termes d'occupation du sol, population, emplois, grands équipements,*

- b. Perspectives d'évolution de l'urbanisation : description des opérations d'urbanisme, cadrage quantitatifs de développement des populations et des emplois, analyse de la cohérence avec les cadrages SDRIF,
- c. Description des réseaux et de l'offre de transport (situation actuelle),
- d. Présentation et analyse des déplacements actuels et de leur évolution future,,
- e. Analyse des dysfonctionnements éventuels et définition des besoins du secteur,

III. objectifs du Projet / Programme

- a. Objectifs de l'opération,
- b. Nature et étendue des besoins,
- c. Contraintes et exigences : de qualité sociale, urbanistiques, architecturales, fonctionnelles, techniques, économiques, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement,

IV. description du Projet

- a. Caractéristiques principales,
- b. Insertion : tracés, pôles et stations,
- c. Définition :
 - i. fonctionnelle des installations,
 - ii. périmètre du projet,
 - iii. consistance des dessertes envisagées,
 - iv. dispositions techniques retenues (options principales, modalités),
 - v. dimensionnement justifié des installations,
- d. Confirmation du choix du mode
- e. Aménagements urbains et interfaces avec le projet :
 - i. solution de référence : abords, aménagements ponctuels, opérations connexes,
 - ii. variantes d'aménagements spécifiques sur demande,
- f. Phasages fonctionnels éventuels, avec avantages / inconvénients techniques,
- g. Compatibilité :
 - i. avec SDRIF, PDUIF, PLU,
 - ii. avec le bilan de la concertation préalable ou du débat public,
 - iii. avec les objectifs du projet,
- h. Pour les projets en souterrain : sondages avancés permettant de vérifier la faisabilité,

V. impacts du projet

- a. principes d'insertion paysagère et architecturale du projet dans son environnement naturel et urbain,
- b. Impact sur les réseaux concessionnaires,
- c. Etude d'impact selon le Code de l'Environnement,

VI. management et calendrier du Projet

- a. Organisation :
 - i. identification des différentes parties : STIF, MOA(s) futurs, MOE(s) études, collectivités, ...
 - ii. périmètres d'intervention des parties arrêtés : périmètres de maîtrises d'ouvrage, d'exploitation et de maintenance (plans),
 - iii. méthodes : Plan Directeur Qualité
- b. Planification :
 - i. calendrier d'ensemble de l'opération, avec le déroulement des procédures et des travaux à l'échelle du trimestre,
 - ii. état et calendrier des procédures particulières aux autres autorités susceptibles d'être concernées par le projet, notamment en matière d'infrastructure ferroviaire et de voirie,
 - iii. plannings de l'opération (Gantt et chemin de fer), niveau synthèse et sous-ensembles, en cohérence avec décomposition des coûts (maîtrise d'ouvrage, composantes

fonctionnelles telles que : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...).

VII. économie du Projet

a. Coûts de réalisation :

i. présentation synthétique des coûts :

- coûts travaux ventilés par grands postes de dépenses, assortis d'un taux de tolérance de + ou - 10%, Provisions pour Aléas et Incertitudes, frais de MOE, acquisitions foncières, frais de MOA,
- présentation et justification des évolutions de coûts au regard de l'étape précédente (technique, concertation,...)

ii. présentation détaillée des coûts :

- coûts travaux organisés selon les 19 postes de dépenses identifiés par le CERTU : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...), opérations connexes (accès, gares routières, parkings relais, ...), frais d'études, de MOE, de MOA, provisions diverses, acquisitions foncières...
- pour chaque poste de coût : présentation et justification des hypothèses prises,

iii. identification des coûts d'aménagements urbains spécifiques (par demandeur),

b. Analyse détaillée des risques spécifiques de l'opération : identification complète des réserves et des risques et méthodes envisagées pour les réduire, impact économique potentiel identifié sur le projet,

c. Coûts d'exploitation :

i. Estimation sommaire des coûts d'exploitation,

ii. Prévisions de restructuration éventuelle d'autres réseaux de transports collectifs liés au projet.

VIII. financement :

a. plan de financement

b. pour les aménagements urbains spécifiques, montage financier permettant au demandeur de financer son quota de surcoût

IX. évaluation de l'intérêt socio-économique

a. Service rendu par le projet : populations et emplois desservis par le projet, prévisions de trafic (pointe, jour, année), en distinguant les diverses composantes nécessaires au calcul de l'évaluation du projet,

b. Bilan socio-économique pour la collectivité établi selon les principes méthodologiques préconisés par le STIF avec justification du calcul des gains pour la collectivité,

c. Bilan financier pour l'exploitant d'une part, pour les collectivités publiques d'autre part, selon phase, éléments chiffrés permettant de préparer le contrat d'exploitation (ou avenant)

d. Evaluation des conséquences du projet sur chacun des modes de déplacement, et pour le mode ferroviaire, incidence sur les autres circulations ferrées (grands lignes, fret),

X. annexes graphiques : tracé en plan pour les projets de liaison, vue en plan et élévation pour les projets de pôles

XI. annexes de constitution du dossier :

a. Décision de lancement du schéma de principe,

b. Demandes spécifiques Etat/Collectivités,

c. Bilan de la concertation préalable ou du débat public,

XII. annexes complémentaires au dossier :

a. Principaux éléments du bilan socio-économique (hypothèses utilisées pour la modélisation et le calcul du bilan),

b. Si nécessaire, Dossier de Définition de Sécurité et avis.

Dans le cas où le STIF mène, en tant que maître d'ouvrage, l'enquête publique, le Schéma de Principe devra être complété par une seconde partie contenant les éléments attendus dans un dossier d'enquête d'utilité publique (ils peuvent être regroupés en tant que de besoin) afin de constituer le support de l'enquête publique.

Partie II – Complément au schéma de principe en vue de l'enquête publique portée par le STIF

I. - Une notice explicative indiquant :

- a. *L'objet de l'enquête*
- b. *Les caractéristiques les plus importantes de l'opération soumise à enquête (Présentation de l'opération, caractéristiques principales, étude des variantes, amélioration de l'offre de service, ...)*
- c. *Lorsque l'étude d'impact n'est pas requise : les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, parmi les partis envisagés par le maître de l'ouvrage, le projet soumis à enquête a été retenu.*

II. L'étude d'impact ou la notice d'impact lorsque l'une ou l'autre est requise,

- a. *analyse de l'état initial de l'environnement,*
- b. *analyse des effets du projet sur l'environnement, sur la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité de voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique,*
- c. *les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu,*
- d. *les mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible, compenser les conséquences dommageable du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes,*
- e. *analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation.*

III. Le plan de situation

IV. Le plan général des travaux (Insertion : tracés, stations et points spécifiques)

V. Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants (Ouvrages d'art, infrastructures et équipements, stations, locaux d'exploitation en ligne, site de maintenance)

VI. L'appréciation sommaire des dépenses, y compris le coût des acquisitions immobilières

VII. La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative à l'opération considérée

**CONTENU TYPE DES AVANT-PROJETS
SOU MIS A L'APPROBATION DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**

Objectif

L'objectif de l'avant-projet est d'obtenir des études dont le niveau de détail permettent d'arrêter le programme détaillé définitif, de définir le plan de financement et le planning des travaux de l'opération puis le dépôt du permis de construire le cas échéant.

Enjeux

- Respect du code de l'environnement et compatibilité avec le cadre réglementaire régional

Le contenu de l'avant-projet est compatible avec le SDRIF et le PDU Ile-de-France. Il tient compte des conclusions de l'Enquête Publique.

- Articulation avec la loi MOP

Le contenu de l'avant-projet devra être conforme aux dispositions des articles 4, 13 et 20 du décret 93-1268 précité. L'article 2 de la loi MOP prévoit que, pour des projets de réutilisation/réhabilitation d'ouvrage existants ou de réalisation d'ouvrages neufs complexes d'infrastructure et de bâtiments, le programme défini avant commencement de l'avant-projet pourra être précisé avant le commencement des études de projet.

Adaptation

Les éléments présentés ici constituent un cadre. Chaque opération pourra nécessiter une approche différenciée, le contenu devant être adapté au cas par cas.

Contenu

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre de l'avant-projet pourra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :

- I. historique :**
 - a. *rappel de l'historique de l'opération et des procédures administratives,*
- II. diagnostics Transport des Territoires concernés**
 - a. *Rappel du schéma de principe et mises à jour éventuelles,*
- III. objectifs du Projet / Programme**
 - a. *Programme de l'opération arrêté en adéquation avec les objectifs précédents. Justification des changements apportés le cas échéant,*
 - b. *Nature et étendue des besoins (tient compte des conclusions de l'enquête publique et sont modifiées en conséquence par rapport au schéma de principe),*
 - c. *Contraintes et exigences (tient compte des conclusions de l'enquête publique et sont modifiées en conséquence par rapport au schéma de principe),*
- IV. description du Projet**
 - a. *Caractéristiques principales (évolutions depuis le schéma de principe),*
 - b. *Insertion : tracés, pôles et stations,*
 - c. *Définition :*
 - i. *fonctionnelle des installations,*
 - ii. *périmètre du projet,*
 - iii. *consistance des dessertes envisagées,*
 - iv. *dispositions techniques retenues (options principales, modalités),*
 - v. *dimensionnement justifié des installations,*
 - d. *Aménagements urbains et interfaces avec le projet :*

- i. *solution de référence : abords, aménagements ponctuels, opérations connexes,*
- ii. *variantes d'aménagements spécifiques sur demande,*
- e. *Phasages fonctionnels éventuels, avec avantages et inconvénients techniques,*
- f. *Compatibilité entre l'avant-projet et la déclaration de projet,*
- g. *Pour les projets en souterrain : sondages détaillés permettant d'arrêter les choix des techniques de réalisation,*

V. impacts du projet

- a. *Descriptif de la prise en compte des conclusions de l'Etude d'impact et de l'Enquête Publique, et de leurs effets sur l'opération, en termes de définition, de performances, de coûts, de délais,*

VI. management et calendrier du Projet

a. *Organisation :*

- i. *identification des différentes parties : STIF, MOA(s) désignés, MOE(s) études, collectivités...,*
- ii. *périmètres d'intervention des parties arrêtés : périmètres de maîtrises d'ouvrage, d'exploitation et de maintenance (plans),*
- iii. *méthodes : Schéma Directeur Qualité,*

b. *Planification :*

- i. *calendrier d'ensemble de l'opération, avec le déroulement des procédures et des travaux à l'échelle du mois,*
- ii. *état et calendrier des procédures particulières aux autres autorités susceptibles d'être concernées par le projet, notamment en matière d'infrastructure ferroviaire et de voirie,*
- iii. *plannings de l'opération (Gantt et chemin de fer), niveau synthèse et sous-ensembles, en cohérence avec la décomposition des coûts (maîtrise d'ouvrage, composantes fonctionnelles telles que : infrastructure /ouvrages d'art, stations/ gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...).*

VII. économie du Projet

a. *Coûts de réalisation :*

i. *présentation synthétique des coûts :*

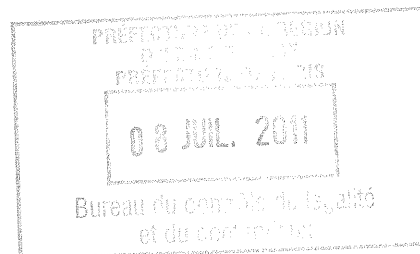
- *coûts travaux ventilés par grands postes de dépenses, assortis d'un taux de tolérance de + ou - 5%, Provisions pour Aléas et Incertitudes, frais de MOE, acquisitions foncières, frais de MOA,*
- *présentation et justification des évolutions de coûts au regard de l'étape précédente (technique, enquête publique,...)*

ii. *présentation détaillée des coûts :*

- *coûts travaux organisés selon les 19 postes de dépenses identifiés par le CERTU : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...), opérations connexes (accès, gares routières, parkings relais, ...), frais d'études, de MOE, de MOA, provisions diverses, acquisitions foncières...*
- *pour chaque poste de coût : présentation et justification des hypothèses prises et des évolutions au regard de l'étape précédente,*

iii. *identification des coûts d'aménagements urbains spécifiques (par demandeur),*

b. *Gestion des risques*



Délibération n°2011/0632

Séance du 6 juillet 2011

**MARCHE PUBLIC DE TRANSPORT SCOLAIRE N°2011-32
EN CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES DANS
LE DEPARTEMENT DES YVELINES – LOTS N° 10, 11, 17, 22 ET 39
DECLARES SANS SUITE ET RELANCES EN APPEL D'OFFRES**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment ses articles 57 à 59 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 20 juin 2011 attribuant les lots 10, 11, 17, 22 et 39 du marché 2011-32 ;
- VU** le rapport général Transports Scolaires du 6 juillet 2011;
- VU** les avis de la commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 et de la commission de l'offre de transport du 30 juin 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer :

- Le lot n° 10 avec SAVAC pour un montant annuel estimatif de 42 656 € HT ;
- Le lot n° 11 avec SAVAC pour un montant annuel estimatif de 46 995 € HT ;
- Le lot n° 17 avec FAURE SLAB/ AUTOCARS BOUCHARD pour un montant annuel estimatif de 96 786 € HT ;
- Le lot n° 22 avec SAVAC pour un montant annuel estimatif de 91 657 € HT ;
- Le lot n° 39 avec VEOLIA TRANSPORT HOUDAN pour un montant annuel estimatif de 40 802 € HT.

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

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

Jean-Paul HUCHON


Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2011/0633

Séance du 6 juillet 2011



**MARCHE PUBLIC DE TRANSPORT SCOLAIRE N°2011-33
EN CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES DANS
LE DEPARTEMENT DES YVELINES – LOTS N° 1, 14, 26, 33, 49, 56,
57 ET 59 DECLARES INFRUCTUEUX ET RELANCES EN MARCHE
NEGOCIE (ARTICLE 35.I.1° DU CODE DES MARCHES PUBLICS)**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment ses articles 35, 65 et 66 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 20 juin 2011 attribuant les lots 1, 14, 26, 33, 49, 56, 57 et 59 du marché 2011-33 ;
- VU** le rapport général Transports Scolaires du 6 juillet 2011;
- VU** les avis de la commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 et de la commission de l'offre de transport du 30 juin 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer :

- Le lot n° 1 avec VEOLIA TRANSPORT RAMBOUILLET pour un montant annuel estimatif de 64 012 € HT ;
- Le lot n° 14 avec VEOLIA TRANSPORT HOUDAN pour un montant annuel estimatif de 59 988 € HT ;
- Le lot n° 26 avec LES CARS HOURTOULE pour un montant annuel estimatif de 526 249 € HT ;
- Le lot n° 33 avec SAVAC pour un montant annuel estimatif de 66 055 € HT ;
- Le lot n° 49 avec VEOLIA TRANSPORT HOUDAN pour un montant annuel estimatif de 823 905 € HT ;
- Le lot n° 56 avec LACROIX VAL DE SEINE pour un montant annuel estimatif de 128 862 € HT ;
- Le lot n° 57 avec TEIXEIRA VOYAGES pour un montant annuel estimatif de 80 628 € HT ;
- Le lot n° 59 avec VEOLIA TRANSPORT CENTRE DE LA BOUCLE pour un montant annuel estimatif de 373 724 € HT.

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

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

Jean-Paul HUCHON

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



Délibération n°2011/0634

Séance du 6 juillet 2011

**MARCHE PUBLIC DE TRANSPORT SCOLAIRE N°2011-34
EN CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES DANS
LE DEPARTEMENT DES YVELINES – LOTS N° 18 DECLARE
INFRUCTUEUX ET RELANCE EN MARCHE NEGOCIE (ARTICLE
35.II.3° DU CODE DES MARCHES PUBLICS)**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment ses articles 35, 65 et 66 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 20 juin 2011 attribuant le lot 18 du marché 2011-34 ;
- VU** le rapport général Transports Scolaires du 6 juillet 2011;
- VU** les avis de la commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 et de la commission de l'offre de transport du 30 juin 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

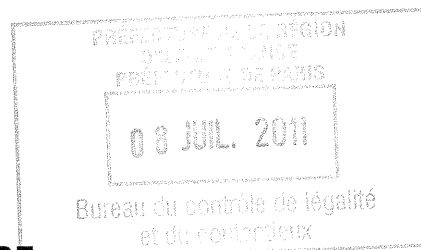
ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le lot n° 18 avec TRANSPORT DU VAL DE SEINE pour un montant annuel estimatif de 39 007 € HT.

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

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

Jean-Paul HUCHON

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



Délibération n°2011/0635

Séance du 6 juillet 2011

**MARCHE PUBLIC DE TRANSPORT SCOLAIRE N°2011-35
EN CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES DANS
LE DEPARTEMENT DU VAL D'OISE – LOTS N° 14 ET 17 DECLARES
INFRUCTUEUX ET RELANCES EN MARCHE NEGOCIE (ARTICLE
35.II.3° DU CODE DES MARCHES PUBLICS)**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment ses articles 35, 65 et 66 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 20 juin 2011 attribuant les lots 14 et 17 du marché 2011-35 ;
- VU** le rapport général Transports Scolaires du 6 juillet 2011;
- VU** les avis de la commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 et de la commission de l'offre de transport du 30 juin 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer :

- le lot n° 14 avec TRANSPORT DU VAL DE SEINE pour un montant annuel estimatif de 44 851 € HT ;
- le lot n° 17 avec CIF pour un montant annuel estimatif de 55 070 € HT.

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

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'JP Huchon'.

Délibération n°2011/0548

Séance du 6 juillet 2011

**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNE D'AUBERGENVILLE**



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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-3, L.3111-14, L.3111-15 et 3111-16 ;
- VU** la loi 83-634 modifiée du 13 juillet 1983 et la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1984 ;
- VU** la loi n° 20046809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié 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 en particulier ses articles 25 à 30 ;
- VU** la délibération n° 2010/0116 du 17 février 2010 approuvant le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires ;
- VU** la délibération n° 11.047 du 18/05/2011 du Conseil Municipal d'Aubergenville ;
- VU** le rapport général Transports Scolaires du 6 juillet 2011 ;
- VU** les avis de la commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 et de la commission de l'offre de transport du 30 juin 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La commune d'Aubergenville reçoit délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France en matière de services spéciaux de transport public routier réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires) sur son territoire.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence en matière de transport scolaire du Syndicat des Transports d'Ile de France à la commune d'Aubergenville est approuvée pour une durée de 9 ans soit du 1^{er} juillet 2011 au 30 juin 2020.

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

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

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

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JPH'.

Jean-Paul HUCHON

**Convention
de délégation de compétence
en matière de services spéciaux de transport public routiers
réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires)**

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis-41 Rue de Châteaudun à Paris 9ème, (n°SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2011-xxx du _____ 2011 ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La VILLE D'AUBERGENVILLE, ayant son siège 1 avenue de la Division Leclerc 78410 AUBERGENVILLE, et représenté par Monsieur François BONY, Maire, en vertu de la délibération du Conseil Municipal n° 11.047 du 18 mai 2011 ci-après désigné « L'autorité organisatrice de proximité » ou « L'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code de l'éducation, notamment ses articles L.213-13, R.213-4 à R.213-9, R.213.20,
- VU** la loi n° 83-634 modifiée du 13 juillet 1983, la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1983, la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2010/0116 du 17 février 2010,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2011/_____ du _____ 2011 portant délégation de compétences du STIF à la ville d'Aubergenville en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves,
- VU** la délibération du 18 mai 2011 n°11-047 du Conseil Municipal;

PREAMBULE

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

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (ci-après désignée AOP) par l'article 1^{er} de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 (codifié à l'article L.1231-10 du code des transports) et par le décret du 10 juin 2005.

En vertu de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée (article L.3111-4 du code des transports), et depuis le 1^{er} juillet 2005, le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires.

Conformément à l'article 1^{er}-II de l'ordonnance précitée (article L.1231-10 du code des transports), le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, dans le cadre d'une convention.

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

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

Titre I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1- Objet

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

Sur le périmètre défini à l'article 5, les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de transports scolaires comprennent l'organisation et le financement des services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves, ci-après désignés « circuits spéciaux scolaires ».

A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention, la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des services délégués sera exercée de plein droit par l'AOP.

L'AOP sera subrogée dans les droits et obligations du STIF ou, le cas échéant et sous réserve des dispositions de l'article 8, de l'organisateur local maintenu durant la période transitoire, pour l'exécution des contrats en cours.

Il est rappelé que, compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable

de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'article 15, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2- Entrée en vigueur, durée

La présente convention entre en vigueur :

- à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception adressée par le STIF à l'AOP, uniquement dans le cadre des dispositions de l'article 8 de la présente convention,
- à compter du 1^{er} juillet 2011, dans la totalité de ses dispositions.

Sous réserve des dispositions de l'article 8, la présente convention prend fin le 30 juin 2020.

Article 3- Principes généraux

Article 3.1- Principe d'exclusivité

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

Article 3.2- Principe de coopération et de transparence

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

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion, notamment dans le cadre des dispositions de l'article 12 de la présente convention.

Article 3.3- Délégation des transports scolaires au Département

Dans l'hypothèse d'une délégation de compétence en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires conclue entre le STIF et le Département des YVELINES, ce dernier sera subrogé dans les droits et obligations du STIF au titre de la présente convention, dès l'entrée en vigueur de la convention de délégation de compétence conclue entre le Département et le Syndicat.

Titre II - DROITS ET OBLIGATIONS DU STIF

Article 4- Droits et obligations du STIF

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

- Il établit et tient à jour le plan régional des transports, après avis des collectivités locales et de leurs groupements.

- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation (consistance générale et conditions de fonctionnement des services) et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I.
- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.
- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.

En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :

- participe au financement des services en fonction des critères d'éligibilité définis à l'annexe I si ceux-ci sont pris en compte par le délégataire pour définir les conditions d'accès au service,
- contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP ses conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
- étudie toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
- informe dans un délai raisonnable l'AOP de tout projet d'évolution significative de l'offre de transport public sur son territoire, ainsi que des projets de décisions tarifaires liées au transport scolaire.

Titre III - DROITS ET OBLIGATIONS DE L'AUTORITE ORGANISATRICE DE PROXIMITE

Chapitre I- PERIMETRE DE LA DELEGATION DE COMPETENCE

Article 5- Périmètre de la délégation : les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

La délégation de compétence consentie à l'AOP porte sur les circuits listés en annexe II.

Chapitre II- COMPETENCES DELEGUEES EN MATIERE D'ORGANISATION ET DE FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 6- Compétences déléguées en matière de circuits spéciaux scolaires

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

- sous réserve des dispositions de l'article 8, l'organisation des circuits spéciaux scolaires dont l'exploitation peut se faire, soit directement en régie, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'AOP après mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'article 9,
- le financement des circuits spéciaux scolaires,
- sous réserve des dispositions de l'article 8, le contrôle de l'exécution des circuits spéciaux scolaires, l'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou de suppression d'offre de transport, ou de qualité de service, en particulier dans le respect du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention,
- sous réserve des dispositions de l'article 8, le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent,

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

- informer le STIF de tout événement majeur concernant l'exécution du service susceptible d'avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- établir un rapport annuel au STIF sur l'exécution de la présente convention conformément à l'article 12 et sur l'usage et la fréquentation du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- mettre en cohérence ses actions de communication relatives aux services délégués avec la politique de communication du STIF.

Article 7- Evolution des circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

Les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétences sont répertoriés en annexe II qui constitue un état initial.

Toutes modifications de la consistance de ces circuits (suppression, création ou modifications de services existants) font l'objet par l'AOP d'une mise à jour annuelle de l'annexe II.

Une mise à jour de l'annexe II est adressée chaque année par l'AOP au STIF, par lettre recommandée avec accusé de réception, avant le 1^{er} décembre de l'année scolaire en cours.

Article 8- Exercice des compétences durant la période transitoire

En application des dispositions de l'article 41-II de la loi n°2004-809 du 13 août 2004, l'AOP continue d'intervenir en matière d'organisation des circuits spéciaux scolaires, en sa qualité d'organisateur local jusqu'au 30 juin 2011.

Néanmoins, entre l'entrée en vigueur de la présente convention et le 30 juin 2011, les parties conviennent que, afin de préparer la rentrée scolaire 2011/2012, l'AOP reçoit délégation de compétence du STIF pour mettre uniquement en œuvre sur le périmètre visé à l'article 5.1, les dispositions de l'article 9 ci-après pour l'exploitation des services visés à l'annexe II.

Article 9- Désignation de l'exploitant de circuits spéciaux scolaires

Pour l'exploitation des circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II mise à jour, l'AOP décide, conformément à l'article 7-II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI) (article L.1221-3 du code des transports) :

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

Dans le second cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, les procédures de passation des conventions d'exploitation. Dans ce cadre, elle s'engage à rechercher le meilleur rapport qualité/coût. La durée de la (des) convention(s) d'exploitation ne peut excéder le terme de la présente convention.

Afin que le STIF puisse tenir à jour le plan régional des transports conformément à l'article 4 de la présente convention, l'AOP s'engage à tenir à la disposition au STIF, à sa demande expresse :

- En cas de régie :
 - la délibération mettant en place ladite régie,
 - l'inscription au registre des transports de la régie.
- En cas de convention avec un tiers :
 - Le cas échéant, la délibération approuvant le choix de l'exploitant ainsi que les modalités d'exploitation du (des) service(s) et autorisant,
 - La convention d'exploitation signée des parties accompagnée de l'acte constatant son entrée en vigueur.
- En cas de régie et de convention avec un tiers :
 - L'acte justifiant la date de mise en service du (des) service(s),
 - Tous les autres actes que l'AOP estimera utile de devoir transmettre au STIF ou que le STIF demandera expressément à l'AOP.

Titre IV - TARIFICATION ET FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 10- Part du financement des circuits spéciaux scolaires incombant à l'usager.

Article 10.1-Tarifs régionaux des circuits spéciaux scolaires

Les tarifs régionaux des abonnements sur circuits spéciaux sont fixés par le STIF comme indiqué dans le règlement régional des circuits spéciaux en annexe I.

Les conditions d'accès aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II sont définies par l'AOP indépendamment des critères d'éligibilité fixés au 2.2 du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I. Par conséquent, seul le tarif « élève non éligible » s'y applique.

Article 10.2-Prix publics locaux des circuits spéciaux scolaires

Le prix public local est le montant que doit régler l'utilisateur en contrepartie de l'abonnement.

Il est égal :

- au tarif régional « élève non éligible » ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par l'AOP ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par le conseil général, dont le financement aurait préalablement fait l'objet d'une convention entre le conseil général et l'AOP ;
- - éventuellement augmenté de frais de dossier.

L'AOP s'engage à informer le STIF des prix publics locaux proposés à l'ensemble des usagers (non éligibles, autres) et le cas échéant, le montant de frais annexes de type frais de dossier et/ou frais de duplicata en cas de perte ou de vol.

Article 11- Financement des circuits spéciaux scolaires par l'autorité organisatrice de proximité

L'AOP assume les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées.

Les conditions d'accès aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II étant définies par l'AOP indépendamment des critères d'éligibilité fixés au 2.2 du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention, aucune dotation financière n'est versée par le STIF dans le cadre de la présente délégation.

Titre V - INFORMATION ET CONTROLE

Article 12- Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées

Le suivi financier a pour objet d'évaluer l'évolution de la dépense.

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

- l'analyse de l'usage du service : le nombre d'utilisateurs inscrits, ainsi que l'évolution trimestrielle de la fréquentation de chaque circuit à chacun des horaires,
- l'offre de transport,
- le coût de l'exploitation,
- le montant des recettes tarifaires, en fonction du prix public local pratiqué,
- les conditions d'exercice des compétences déléguées et les difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées pour l'année scolaire N/N+1 est présenté chaque année aux services du STIF avant le 1^{er} avril N+2.

Par ailleurs, sur demande du STIF, l'AOP s'engage à lui transmettre, à titre d'information, le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les entreprise(s) de transport, ainsi que les rapports de contrôle effectué par l'AOP ou les prestataires mandatés.

Article 13- Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire (demande de documentation, contrôle sur place, audit) pour contrôler la bonne application de la présente convention et convenir avec l'AOP des mesures nécessaires pour que le (les) entreprise(s) de transport remédie(nt) aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à permettre au STIF d'exercer ce droit, ainsi qu'à prévoir dans sa ou ses convention(s) avec le (les) entreprise(s) de transport des dispositions permettant les contrôles et audits.

Titre VI - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 14- Responsabilité

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

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

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

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

Article 15- Résiliation

Article 15.1- Résiliation pour faute

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

La défaillance de l'entreprise de transport exploitant un des services visés à l'article 5 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement de la part de l'AOP. En cas de défaillance, il appartiendra à l'AOP d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 15.2- Résiliation amiable

Les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

Les parties s'engagent à ce que toute décision conjointe de résiliation amiable prise au cours de l'année scolaire N/N+1 aboutisse à une résiliation effective prenant effet à compter du début de l'année scolaire N+2/N+3.

Durant ce délai, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 16- Fin de la convention et renouvellement

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les futures modalités d'organisation et d'exercice des compétences déléguées.

12 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à avoir décidé ensemble :

- soit du renouvellement de la délégation de compétence au profit de l'AOP,
- soit de la reprise des compétences déléguées par le STIF.

Dans la seconde hypothèse, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 17- Litiges

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

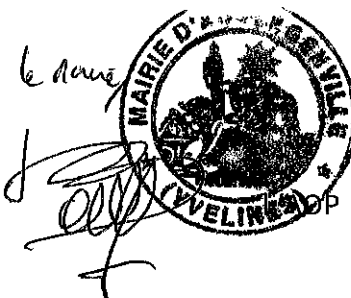
Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés au Tribunal Administratif de Paris.

Fait à _____
Le _____

En double exemplaire,

Le STIF

Sophie MOUGARD



ANNEXES

Annexe I : Règlement régional des circuits spéciaux scolaires

Annexe II : Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

Annexe II

Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

Transport spécial de Vaux les Huguenots vers le lycée Vincent Van Gogh, le collège Arthur Rimbaud, et de Vaux les Huguenots/Bois Bodin vers les écoles André Bernard et Jean de la Fontaine.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2011/0549

Séance du 6 juillet 2011



**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNE D'AUVERS-SUR-OISE**

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-3, L.3111-14, L.3111-15 et 3111-16 ;
- VU** la loi 83-634 modifiée du 13 juillet 1983 et la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1984 ;
- VU** la loi n° 20046809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié 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 en particulier ses articles 25 à 30 ;
- VU** la délibération n° 2010/0116 du 17 février 2010 approuvant le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires ;
- VU** la délibération n°11-020 du 05/05/2011 du Conseil municipal de la commune d'Auvers-sur-Oise ;
- VU** le rapport général Transports Scolaires du 6 juillet 2011 ;
- VU** les avis de la commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 et de la commission de l'offre de transport du 30 juin 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La commune d'Auvers-sur-Oise reçoit délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France en matière de services spéciaux de transport public routier réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires) sur son territoire.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence en matière de transport scolaire du Syndicat des Transports d'Ile de France à la commune d'Auvers-sur-Oise est approuvée pour une durée de 6 ans soit du 1^{er} juillet 2011 au 30 juin 2017.

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

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

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

Jean-Paul HUCHON

**Convention
de délégation de compétence
en matière de services spéciaux de transport public routiers
réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires)**

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis-41 Rue de Châteaudun à Paris 9ème, (n°SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2011- _____ du _____ 2011 ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- **La commune d'AUVERS-SUR-OISE**, ayant son siège Hôtel de Ville, rue du Général de Gaulle - 95430 Auvers-sur-Oise, et représentée par Monsieur Jean-Pierre BÉQUET, Maire, en vertu de la délibération du conseil municipal n° _____ du _____ 2011, ci-après désignée « L'autorité organisatrice de proximité » ou « L'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code de l'éducation, notamment ses articles L.213-13, R.213-4 à R.213-9, R.213.20,
- VU** la loi n° 83-634 modifiée du 13 juillet 1983, la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1983, la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2010/0116 du 17 février 2010,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2011/ ____ du _____ 2011 portant délégation de compétences de la Commune d'Auvers-sur-Oise en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves,
- VU** la délibération du Conseil municipal de la commune d'Auvers-sur-Oise n° ____ du _____ 2011 (*délibération de l'AOP*);

PREAMBULE

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

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (ci-après désignée AOP) par l'article 1^{er} de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 (codifié à l'article L.1231-10 du code des transports) et par le décret du 10 juin 2005.

En vertu de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée (article L.3111-4 du code des transports), et depuis le 1^{er} juillet 2005, le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires.

Conformément à l'article 1^{er}-II de l'ordonnance précitée (article L.1231-10 du code des transports), le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, dans le cadre d'une convention.

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

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

Titre I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1- Objet

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

Sur le périmètre défini à l'article 5, les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de transports scolaires comprennent l'organisation et le financement des services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves, ci-après désignés « circuits spéciaux scolaires ».

A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention, la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des services délégués sera exercée de plein droit par l'AOP.

L'AOP sera subrogée dans les droits et obligations du STIF ou, le cas échéant, de l'organisateur local maintenu durant la période transitoire, pour l'exécution des contrats en cours.

Il est rappelé que, compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable

de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'article 18, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2- Entrée en vigueur, durée

La présente convention entre en vigueur à compter du 1^{er} juillet 2011, dans la totalité de ses dispositions, pour une durée maximale de 6 ans, sous réserve des dispositions de l'article 18.

Article 3- Principes généraux

Article 3.1- Principe d'exclusivité

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

Article 3.2- Principe de coopération et de transparence

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

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion, notamment dans le cadre des dispositions de l'article 14 de la présente convention.

Article 3.3- Délégation des transports scolaires au Département

Dans l'hypothèse d'une délégation de compétence en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires conclue entre le STIF et le Département du Val d'Oise, ce dernier sera subrogé dans les droits et obligations du STIF au titre de la présente convention, dès l'entrée en vigueur de la convention de délégation de compétence conclue entre le Département et le Syndicat.

Titre II - DROITS ET OBLIGATIONS DU STIF

Article 4- Droits et obligations du STIF

Article 4.1- Dispositions générales

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

- Il établit et tient à jour le plan régional des transports, après avis des collectivités locales et de leurs groupements.
- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.

- Il définit les conditions générales d'exploitation (consistance générale et conditions de fonctionnement des services) et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I.
- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.
- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.

En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :

- participe au financement des services en fonction des critères d'éligibilité définis à l'annexe I et de subventionnabilité définis à l'article 12.1, et selon les modalités de financement définis au titre IV de la présente convention,
- contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP ses conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
- étudie toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
- informe dans un délai raisonnable l'AOP de tout projet d'évolution significative de l'offre de transport public sur son territoire, ainsi que des projets de décisions tarifaires liées au transport scolaire.

Article 4.2- Dispositions spécifiques à la présente délégation

Dans le cadre spécifique de la présente délégation, le STIF demeure compétent pour confier, par la signature d'une ou plusieurs convention(s) à durée limitée, l'exploitation des circuits spéciaux scolaires, à une ou plusieurs entreprise(s) ou association(s) désignée(s) après une procédure de mise en concurrence, conformément à l'article 7-II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI) (article L.1221-3 du code des transports). Dans ce cadre, il lui appartient de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, les procédures de passation des conventions d'exploitation, dont la durée n'excédera pas celle de la présente convention.

Ainsi, pour les circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II, le STIF :

- a passé les marchés avec les entreprises de transport, dont il transmet les pièces, en vue de leur gestion, à l'AOP, conformément à l'avenant de transfert qui sera conclu ;
- peut saisir l'AOP, afin qu'elle modifie la consistance des circuits, notamment dans les cas :
 - d'évolution du nombre d'enfants éligibles et/ou subventionnés par le STIF par rapport aux estimations initiales,
 - de possibilités de rationalisation de l'offre de transports scolaires sur un périmètre qui excède celui de l'AOP,
 - d'évolution de l'articulation avec l'offre sur lignes régulières ;
- émet un avis préalable et peut s'opposer aux :
 - évolutions des circuits envisagés par l'AOP, selon les modalités prévues à l'article 8,
 - avenants aux marchés que l'AOP envisage de conclure, selon les modalités prévues à l'article 9.2,

- aux décisions de reconduction des marchés en cours, dans la limite de leur durée maximale, selon les modalités prévues à l'article 9.3.

En cas d'opposition, ces décisions ne pourront pas être mises en œuvre par l'AOP sans qu'elle outre passe l'exercice des compétences déléguées. Dans cette hypothèse les parties se rapprocheront pour envisager la mise en œuvre des dispositions de l'article 18.

Titre III - DROITS ET OBLIGATIONS DE L'AUTORITE ORGANISATRICE DE PROXIMITE

Chapitre I- PERIMETRE DE LA DELEGATION DE COMPETENCE

Article 5- Périmètre de la délégation : les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

La délégation de compétence consentie à l'AOP porte sur les circuits listés en annexe II.

Chapitre II- COMPETENCES DELEGUEES EN MATIERE D'ORGANISATION ET DE FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 6- Evaluation des besoins en matières de transports scolaires

En concertation avec les différents acteurs qui concourent à l'organisation des transports scolaires (notamment les collectivités locales et leurs groupements, les chefs d'établissement, les directeurs d'écoles, l'entreprises de transport, les associations de parents d'élèves), l'AOP :

- évalue les besoins en circuits spéciaux scolaires en cohérence avec l'évolution du nombre d'élèves subventionnables, tels que définis à l'article 12.1, et avec l'offre existante sur les lignes régulières ;
- veille à l'adéquation de l'offre des CSS et des lignes régulières aux évolutions des besoins de transports scolaires et est tenu de transmettre au STIF ses propositions en ce sens.

Article 7- Compétences déléguées en matière de circuits spéciaux scolaires

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

- l'organisation des circuits spéciaux scolaires dans le cadre des marchés passés par le STIF, pour lesquels un avenant de transfert aura été conclu, selon les modalités fixées aux articles 8 et 9,
- le financement des circuits spéciaux scolaires, avec le concours du STIF, conformément aux modalités de l'article 12.2,
- le contrôle de l'exécution des circuits spéciaux scolaires, l'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou de suppression d'offre de transport, ou de qualité de service, en particulier dans le

respect du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention,

- le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu’elles exploitent,
- la gestion de la relation client, de préférence en direct, qui comprend notamment l’information des familles et des usagers sur l’offre, les conditions d’accès et d’usage des services de transports publics existants, l’inscription des usagers, la perception du prix public local payé par la famille, la remise à chacun de ces usagers d’un titre de transport conforme au modèle défini par le STIF, ainsi que la gestion de l’ensemble des correspondances avec les familles et les usagers (ces missions sont décrites à l’annexe III).

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

- informer le STIF de tout événement majeur concernant l’exécution du service susceptible d’avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- établir un rapport annuel au STIF sur l’exécution de la présente convention conformément à l’article 14 et sur l’usage et la fréquentation du service (rapport d’exercice des compétences déléguées),
- mettre en cohérence ses actions de communication relatives aux services délégués avec la politique de communication du STIF.

Article 8- Evolution des circuits spéciaux scolaires faisant l’objet de la délégation de compétence

Les circuits spéciaux scolaires faisant l’objet de la délégation de compétences sont répertoriés en annexe II qui constitue un état initial.

Toutes modifications de la consistance de ces circuits (suppression, création ou modifications des services existants) sont soumises à l’accord préalable du STIF, avant leur mise en place.

Par ailleurs, le STIF peut saisir l’AOP pour l’étude d’une modification des circuits, notamment dans les cas d’évolution du nombre d’enfants éligibles et/ou subventionnés par le STIF par rapport aux estimations initiales, dans les cas de possibilités de rationalisation de l’offre de transports scolaires sur un périmètre excédant celui du champ de compétence de l’AOP et dans les cas d’évolution de l’articulation avec l’offre sur lignes régulières.

En toute hypothèse, pour opérer ces modifications :

- s’il n’est pas nécessaire, au vu des dispositions des marchés, de les modifier par avenant, une proposition de mise à jour de l’annexe II, accompagnée d’une note argumentée présentant notamment les différences de coûts, est adressée par l’AOP au STIF, pour avis conforme, au moins 2 mois avant la date de mise en œuvre envisagée. Le STIF dispose d’un délai de 1 mois pour rendre son avis. A défaut de réponse du STIF dans ce délai, ou en cas d’avis défavorable, l’AOP n’est pas autorisée à mettre en œuvre ladite modification.
- s’il est nécessaire, au vu des dispositions des marchés, de les modifier par avenant : dans ce cas les parties mettent en œuvre les dispositions de l’article 9.2, avant toute mise en œuvre par l’AOP.

Article 9- Modalités d'exploitation des circuits spéciaux scolaires

Article 9.1- Subrogation et transfert des marchés

Dès l'entrée en vigueur de la présente convention, l'AOP est subrogée dans les droits et obligations du STIF au titre des marchés d'exploitation des circuits spéciaux scolaires passés par lui sur le périmètre défini à l'article 5 et pour les services visés à l'article 7, jusqu'à l'échéance desdits marchés.

Un avenant de transfert des marchés sera signé dans ce sens entre le STIF, l'AOP et l'exploitant.

Article 9.2- Passation des avenants aux marchés

En application des dispositions de la présente convention et de l'avenant de transfert prévu à l'article 9.1, l'AOP est compétente pour la passation des avenants aux marchés, dans les conditions prévues par les dispositions desdits marchés, dans le respect des dispositions de la présente convention.

L'AOP est, néanmoins, tenue de solliciter l'accord préalable du STIF pour toute modification des marchés par avenant.

Le projet d'avenant, accompagné d'une note argumentée présentant notamment les différences de coûts, est adressé par l'AOP au STIF, pour avis conforme, au moins 3 mois avant la date de mise en œuvre envisagée.

Le STIF dispose d'un délai de 2 mois pour rendre son avis.

A défaut de réponse du STIF dans ce délai, ou en cas d'avis défavorable, l'AOP n'est pas autorisée à signer ledit avenant.

Article 9.3- Résiliation des marchés

En application des dispositions de la présente convention et conformément au CCAP, l'AOP est compétente pour résilier les marchés, dans les conditions prévues par les dispositions desdits marchés, dans le respect des dispositions de la présente convention.

L'AOP est, néanmoins, tenue de solliciter l'accord préalable du STIF avant toute décision de résiliation des marchés en cours.

Le projet de décision de résiliation, accompagné d'une note argumentée présentant notamment les motifs de la résiliation, est adressé par l'AOP au STIF, pour avis conforme, au moins 3 mois avant la date de mise en œuvre envisagée.

Le STIF dispose d'un délai de 2 mois pour rendre son avis.

A défaut de réponse du STIF dans ce délai, ou en cas d'avis défavorable, l'AOP n'est pas autorisée à résilier les marchés et les parties se rapprocheront pour mettre en œuvre les dispositions de l'article 18.

Article 9.4- Reconduction des marchés

En application des dispositions de la présente convention et de l'avenant de transfert prévu à l'article 9.1, l'AOP est compétente pour reconduire les marchés, dans les

conditions prévues par les dispositions desdits marchés (notamment dans la limite de la durée maximale prévue), dans le respect des dispositions de la présente convention.

L'AOP est, néanmoins, tenue de solliciter l'accord préalable du STIF avant toute décision de reconduction des marchés en cours.

Le projet de décision de reconduction, accompagné d'une note argumentée présentant notamment un bilan de la prestation effectuée, est adressé par l'AOP au STIF, pour avis conforme, au moins 6 mois avant la date de mise en œuvre envisagée.

Le STIF dispose d'un délai de 4 mois pour rendre son avis.

A défaut de réponse du STIF dans ce délai, ou en cas d'avis défavorable, l'AOP n'est pas autorisée à reconduire les marchés et les parties se rapprocheront pour mettre en œuvre les dispositions de l'article 18.

Article 9.5- Echanges réguliers avec le STIF

Les parties s'engagent à se rapprocher au moins à l'issue de l'année scolaire 2011-2012, à l'issue de l'année scolaire 2013-2014 et à l'issue de l'année scolaire 2015-2016, afin d'étudier les conditions de reconduction (ou non) ou d'éventuel avenant du marché en cours.

Titre IV - TARIFICATION ET FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 10- Part du financement des circuits spéciaux scolaires incombant à l'utilisateur.

Article 10.1- Tarifs régionaux des circuits spéciaux scolaires

Les tarifs régionaux des abonnements sur circuits spéciaux sont fixés par le STIF comme indiqué dans le règlement régional des circuits spéciaux en annexe I.

Article 10.2- Prix publics locaux des circuits spéciaux scolaires

Le prix public local est le montant que doit régler l'utilisateur en contrepartie de l'abonnement.

Il est égal :

- au tarif régional ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par l'AOP ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par le conseil général, dont le financement aurait préalablement fait l'objet d'une convention entre le conseil général et le STIF ;
- diminué, pour les élèves non éligibles subventionnables tels que définis à l'article 12.1 et pour les accompagnateurs, de la réduction tarifaire accordée par le STIF,
- éventuellement augmenté de frais de dossier.

L'AOP s'engage à informer le STIF des prix publics locaux proposés à l'ensemble des usagers (éligibles, non éligibles, autres) et le cas échéant, le montant de frais annexes de type frais de dossier et/ou frais de duplicata en cas de perte ou de vol.

Article 11- Financement des circuits spéciaux scolaires par l'autorité organisatrice de proximité

L'AOP assume les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées.

Article 12- Participation du STIF au financement des circuits spéciaux scolaires

Article 12.1-Dispositions spécifiques relatives aux élèves bénéficiant d'une subvention du STIF..

Afin d'assurer une transition progressive du périmètre antérieur des ayants-droit vers le périmètre d'éligibilité régional tel que défini à l'article 2.2. de l'annexe I, le STIF accordera temporairement à certains élèves non éligibles, dans les conditions définies ci-après, une aide égale à la différence entre le tarif régional « élève non éligible » et le tarif régional « élève éligible ». Les élèves bénéficiaires de cette aide sont qualifiés de « subventionnables ».

Sont considérés comme « subventionnables » pour les campagnes 2011/2012, 2012/2013 et 2013/2014, les élèves habitant en deçà de 3 km de leur établissement de scolarisation et appartenant à une des trois catégories suivantes :

- élèves rattachés à un regroupement pédagogique intercommunal ;
- élèves devant emprunter un parcours dangereux pour se rendre à leur établissement (Un parcours est caractérisé comme dangereux par l'AOP, avec l'accord préalable du STIF, en raison du fort trafic routier, d'une vitesse de circulation élevée, et/ou d'un cheminement piéton inexistant ou insuffisant) ;
- élèves scolarisés dans une unité d'enseignement adapté ou spécialisé (SEGPA, EREA, CLIS, UPI), l'enseignement adapté étant destiné aux élèves en grave difficulté scolaire et l'enseignement spécialisé aux élèves handicapés.

L'AOP s'engage à fournir au STIF un état des lieux du nombre d'élèves relevant de chacune des trois catégories concernées - élèves rattachés à un regroupement pédagogique intercommunal, élèves devant emprunter un parcours dangereux pour se rendre à leur établissement, élèves scolarisés dans une unité d'enseignement adapté ou spécialisé - transportés sur les campagnes 2011/2012 et 2012/2013 explicitant de manière précise la proportion d'entre eux qui ne respectent pas le critère de distance domicile-établissement, tel que défini dans l'annexe I. Sur la base de cet état des lieux, les parties s'engagent à examiner l'opportunité de poursuivre ou non cette disposition pour les campagnes suivantes.

Sont également considérés comme « subventionnables » jusqu'à échéance, pour chacun d'eux, du cycle scolaire engagé lors de l'année scolaire 2010/2011 (cycle d'enseignement maternel, ou cycle d'enseignement primaire, ou collège, ou lycée), les élèves habitant en deçà de 3 km de leur établissement de scolarisation et ayant été reconnus comme ayants droit pour la campagne 2010/2011. Cette disposition ne concerne donc pas les élèves qui engagent un nouveau cycle scolaire à partir de la rentrée 2011.

Article 12.2-Montant de la dotation financière du STIF.

La dotation financière du STIF, versée à l'AOP en contrepartie de la délégation de compétence, pour l'année scolaire N/N+1 est déterminée par le calcul suivant :

- au montant réel du marché, après révision annuelle conformément au CCAP, tel que payé par l'AOP, pour les prestations de la tranche ferme (transport scolaire des

élèves) et de la tranche conditionnelle 2 (gestion de la relation-client) des marchés associés aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II,

- dont sont déduites les recettes tarifaires définies comme suit :
 - o Nombre d'élèves éligibles transportés arrêté au 31 décembre de l'année N
 - * (tarif régional des élèves éligibles – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
 - o Nombre d'élèves non éligibles et subventionnables transportés arrêté au 31 décembre de l'année N
 - * (tarif régional des élèves éligibles[#] – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
 - [#] NB : il s'agit en fait du tarif régional des élèves non éligibles dont on déduit la subvention du STIF pour les élèves non éligibles subventionnables conformément à l'article 12.1.*
 - o Nombre d'élèves non éligibles et non subventionnables transportés arrêté au 31 décembre de l'année N
 - * (tarif régional des élèves non éligibles – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
 - o Nombre de personnes « autres usagers » (n'ayant pas le statut d'accompagnateur) transportées arrêté au 31 décembre de l'année N
 - * tarif régional des élèves non éligibles

Si ce calcul aboutit à un montant supérieur à 0 €, la dotation du STIF est égale à ce montant. Si ce calcul aboutit à un montant inférieur ou égal à 0 €, la dotation du STIF est nulle.

Le STIF ne finance pas le montant de la tranche conditionnelle 1 (services supplémentaires).

Dans la mesure où un acompte peut-être versé au titre de l'année scolaire N/N+1 avant que la dotation du STIF soit définitivement connue, la dotation prévisionnelle du STIF est définie comme :

- le montant prévisionnel du marché, après révision annuelle conformément au CCAP, concernant les prestations de la tranche ferme (transport scolaire des élèves) et de la tranche conditionnelle 2 (gestion de la relation-client) des marchés associés aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II, calculé sur la base du calendrier prévisionnel et de l'effectif prévisionnel mentionnés dans les dispositions des marchés passés par le STIF
- dont sont déduites les recettes tarifaires définies comme suit :
 - o Nombre d'élèves éligibles transportés arrêté au 30 septembre de l'année N
 - * (tarif régional des élèves éligibles – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
 - o Nombre d'élèves non éligibles et subventionnables transportés arrêté au 30 septembre de l'année N
 - * (tarif régional des élèves éligibles[#] – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
 - [#] NB : il s'agit en fait du tarif régional des élèves non éligibles dont on déduit la subvention du STIF pour les élèves non éligibles subventionnables conformément à l'article 12.1*

- Nombre d'élèves non éligibles et non subventionnables transportés arrêté au 30 septembre de l'année N
 - * (tarif régional des élèves non éligibles – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
- Nombre de personnes « autres usagers » (n'ayant pas le statut d'accompagnateur) transportées arrêté au 30 septembre de l'année N
 - * tarif régional des élèves non éligibles

Article 13- Modalités de règlement de la participation du STIF

Article 13.1-Modalités de règlement de la dotation financière du STIF au titre des circuits spéciaux scolaires

La participation financière du STIF au titre de l'article 12 pour l'année scolaire N/N+1, sera versée sur le compte de l'AOP conformément aux modalités rappelées ci-après :

- à compter du 15 octobre de l'année N, un premier acompte pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1, correspondant à 30 % du montant de la dotation financière prévisionnelle du STIF (telle que définie à l'article 12.2,
- à compter du 15 février de l'année N+1, un second acompte pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1, correspondant à 50% du montant de la dotation financière prévisionnelle du STIF (telle que définie à l'article 12.2,
- à compter du 15 octobre de l'année N+1, le solde de la dotation financière du STIF, pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1, ainsi que le 1er acompte correspondant à l'année scolaire N+1/N+2.

Le paiement du solde sera effectué sur présentation de l'état des dépenses effectives de l'AOP pour l'année scolaire considérée visé par le payeur de la collectivité locale, siège de l'AOP.

Article 13.2-Domiciliation bancaire

La participation du STIF sera faite sur le compte dont les coordonnées bancaires sont rappelées ci-après :

- Adresse bancaire : _____
- Titulaire du compte : _____
- N° de Banque : _____
- N° de guichet : _____
- N° de compte : _____

Titre V - INFORMATION ET CONTROLE

Article 14- Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées

Le suivi financier a pour objet d'évaluer l'évolution de la dépense.

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

- l'analyse de l'usage du service : le nombre d'usagers inscrits par catégorie (éligibles, non éligibles subventionnables – avec le motif de la subventionnabilité -, non éligibles non subventionnables), ainsi que l'évolution trimestrielle de la fréquentation de chaque circuit à chacun des horaires,
- l'offre de transport,
- le coût de l'exploitation,
- le montant des recettes tarifaires, en fonction du prix public local pratiqué,
- les conditions d'exercice des compétences déléguées et les difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées pour l'année scolaire N/N+1 est présenté chaque année aux services du STIF avant le 1^{er} avril N+2.

Par ailleurs, sur demande du STIF, l'AOP s'engage à lui transmettre, à titre d'information, le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les entreprise(s) de transport, ainsi que les rapports de contrôle effectué par l'AOP ou les prestataires mandatés.

Article 15- Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire (demande de documentation, contrôle sur place, audit) pour contrôler la bonne application de la présente convention et convenir avec l'AOP des mesures nécessaires pour que le (les) entreprise(s) de transport remédie(nt) aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à permettre au STIF d'exercer ce droit, ainsi qu'à prévoir dans sa ou ses convention(s) avec le (les) entreprise(s) de transport des dispositions permettant les contrôles et audits.

Article 16- Mise en place d'un système de gestion des transports scolaires

Le STIF met en place et finance un système informatisé de gestion des transports scolaires œuvrant pour l'organisation des circuits spéciaux scolaires, la gestion des ayants droit aux aides financières sur lignes régulières et circuits spéciaux scolaires, le remboursement des frais de transport des élèves et étudiants handicapés, ainsi que l'ordonnancement des dépenses y afférents.

Dans le cadre de la présente convention, ce système demeure, sous réserve des dispositions ci-après, alimenté par les services du STIF sur la base des informations fournies par l'AOP.

Néanmoins, si l'AOP assure elle-même la gestion de la relation-client (en d'autre terme, si elle n'affermite pas la tranche conditionnelle n°2 des marchés), elle s'engage à transmettre au STIF, via l'accès distant web défini par le STIF, les informations relatives à l'ensemble des usagers des services concernés, ainsi qu'à remettre à chacun de ces usagers un titre de transport conforme au modèle défini par le STIF.

Les modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client figurent en annexe III.

Titre VI - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 17- Responsabilité

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

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

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

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

Article 18- Résiliation

Article 18.1- Résiliation de plein droit

Le STIF se réserve la possibilité, pour les raisons d'optimisation de l'offre de transport public, ou en cas de désaccords constatés dans le cadre des dispositions des articles 9.2 et 9.3 et 9.4, de mettre fin à la délégation, de manière anticipée au 30 juin 2013 ou au 30 juin 2015, dans le respect d'un préavis de 6 mois.

Article 18.2- Résiliation pour faute

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

La défaillance de l'entreprise de transport exploitant un des services visés à l'article 5 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement de la part de l'AOP. En cas de défaillance, il appartiendra à l'AOP d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 18.3- Résiliation amiable

Les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

Les parties s'engagent à ce que toute décision conjointe de résiliation amiable prise au cours de l'année scolaire N/N+1 aboutisse à une résiliation effective prenant effet à compter du début de l'année scolaire N+2/N+3.

Durant ce délai, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 19- Fin de la convention et renouvellement

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les futures modalités d'organisation et d'exercice des compétences déléguées.

12 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à avoir décidé ensemble :

- soit du renouvellement de la délégation de compétence au profit de l'AOP,
- soit de la reprise des compétences déléguées par le STIF.

Dans la seconde hypothèse, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 20- Litiges

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

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

Fait à _____
Le _____

En double exemplaire,

Le STIF

L'AOP

Sophie MOUGARD

ANNEXES

- Annexe I :** Règlement régional des circuits spéciaux scolaires
- Annexe II :** Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation
- Annexe III :** Modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client
- Annexe IV :** Réduction tarifaire accordée par le STIF aux accompagnateurs

Annexe II

Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

66 AUVERS-SUR- OISE	C1A	AUVERS-SUR-OISE	AUVERS-SUR-OISE Collège Daubigny Ch.-F.	x	x	x	x	x	x	67	car	<p>Allers du lundi au vendredi: 7h40-7h50 :Salle polyvalente, Rue M. Martin, Cordeville, gare, collège Daubigny</p> <p>8h00-8h20: Valhermeil, Chapelle St Nicolas,Chaponval, rue du Four, collège Daubigny.</p> <p>Retour:Collège Daubigny, Gare, Cordeville, rue M.Martin, salle Polyvalente, rue du Four,Chaponval, Chapelle St Nicolas, Valhermeil.</p> <p>Retours des lundi, mardi, jeudi et vendredi, 16h10-16h30 et 17h10-17h30.</p> <p>Retours du mercredi, 12h05-12h25 et 13h15-13h35</p>
	C2ATC	AUVERS-SUR-OISE	AUVERS-SUR-OISE Ecole Vavasseau Ecole Eugène Aubert	x	x	x	x	x	x	174	car	<p>8h30-8h40: Berthelées, Montfleury,école Vavasseau</p> <p>8h45-9h: Cordeville/Martin, arrêt cité des artistes, école,</p> <p>Eugène Aubert, école Vavasseau.</p> <p>Retour, 16h55-17h10: Ecole Vavasseau, Berthelées, Montfleury</p>
	C2BTC	AUVERS-SUR-OISE	AUVERS-SUR-OISE Ecole Chaponval Ecole des Aunaies Ecole Vavasseau Ecole Eugène Aubert	x	x	x	x	x	x	x	car	<p>8h20-8h30: Valhermeil, école de Chaponval, halte de Chaponval, rue du four, école des Aunaies.</p> <p>8h30-8h45: Ecole des Aunaies, rue Rémy, rue du Four, école de Chaponval.</p> <p>Retours: 16h25-17h08: Ecole des Aunaies, rue du Four, Halte de Chaponval, école de Chaponval, Valhermeil (deme-tour), rue du Four, rue Rémy, école des Aunaies, école Vavasseau,école Eugène Aubert, Cordeville/Martin, Cordeville, arrêt cité des artistes.</p>

Annexe III

Modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client

1. Information des familles

Afin de répondre à toute question des familles, l'AOP s'engage à être joignable pendant toute la durée de la délégation :

- par courriel,
- par courrier postal,
- par téléphone a minima aux plages horaires suivantes : de 9h-12h / 14h-17h du lundi au vendredi pendant toute la durée de la délégation.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible auprès des familles, à travers les différents moyens d'information possibles, de documents les informant sur le service, sur les modalités d'inscription et sur les conditions d'accès. Elle édite et met à disposition en mairie (ou autre lieu connu d'accueil et d'information), ainsi que dans les établissements scolaires, les plaquettes du STIF, les formulaires et les fiches horaires.

L'AOP s'engage à garantir une réponse aux familles au plus tard dans les 72 heures ouvrées à compter de la demande d'information.

2. Gestion des inscriptions

a) Accueil physique des familles

L'AOP assure une permanence en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information, pour recevoir les familles des élèves et assurer l'inscription des élèves.

✓ Nombre de permanence

Si les services délégués, figurant en annexe II, assurent le transport :

- de moins de 50 élèves : 3 permanences par mois au minimum ;
- de 50 à 150 élèves : 4 permanences par mois minimum ;
- de plus de 150 élèves : 6 permanences par mois minimum.

✓ Plage horaire de la permanence

La permanence sera d'une demi-journée : selon le choix de l'AOP, soit le matin de 8h-13h, soit l'après-midi de 14h-19h.

✓ Jours de permanence

Au moins une permanence par mois devra se tenir le mercredi ou le samedi.
L'AOP est libre de fixer les autres jours de permanence.

✓ Durée de la permanence

La permanence se tiendra du mois de juin au mois de septembre inclus.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible auprès des familles des dates d'ouverture du guichet ou de la permanence ; elle les met notamment à disposition en mairie, dans les établissements scolaires...

b) Distribution des formulaires d'inscription

L'AOP est chargée de l'impression des formulaires d'inscription pour l'obtention du titre de transport, selon un modèle fourni par le STIF.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible des formulaires auprès des familles ; il les met notamment à disposition en mairie (ou autre lieu connu d'accueil et d'information), et dans les établissements scolaires.

c) Réception des formulaires d'inscription

L'AOP réceptionne les formulaires d'inscription remplis par les familles par courrier postal à la permanence assurée en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information.

d) Saisie des formulaires d'inscription

L'AOP saisit les données contenues dans les formulaires d'inscription remplis par les familles dans le système informatisé de gestion des transports scolaires, mis en place par le STIF et visé à l'article 16 de la convention de délégation de compétence, via un accès distant.

L'AOP doit obligatoirement être équipée des outils informatiques nécessaires à la réalisation de cette saisie de données et d'un accès à internet.

A compter de la saisie de ces données par l'AOP, le système informatisé de gestion des transports scolaires calcule le tarif régional, éventuellement diminué de la réduction tarifaire accordée par le Conseil Général, dans un délai de 48h maximum (durant la nuit suivante, dans la majorité des cas).

e) Encaissement du montant du prix public local acquitté par les familles

L'AOP encaisse le montant du prix public local acquitté par les familles, tel que défini à l'article 10.2 de la convention de délégation de compétence, selon les procédures financières qui lui sont propres.

f) Edition du titre de transport

L'AOP édite le titre de transport, à partir de son accès distant au logiciel, sur un courrier à adresser aux familles selon un modèle défini par le STIF. A titre d'information, le titre consistera en un support papier plastifié d'un format d'environ 8.5 x 5.5 cm.

L'AOP édite également les duplicata des titres de transport.

g) Délivrance du titre de transport

L'AOP délivre le titre de transport par courrier ou en main propre à la permanence assurée en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information, sur demande de la famille, dans les 48 heures ouvrées à compter de l'encaissement effectif du montant du prix public local devant être acquitté par les familles.

3. Gestion administrative pour les élèves inscrits en ligne

A compter de 2012, les familles pourront éventuellement s'inscrire en ligne sur le site internet du STIF. Pour ces élèves, l'AOP devra assurer les missions suivantes, telles que décrites à l'article 2 de la présente annexe :

- a) Accueil physique des familles
- e) Encaissement du montant du prix public local acquitté par les familles
- f) Edition du titre de transport,
- g) Délivrance du titre de transport.

4. Gestion des litiges

Dans le cadre de la gestion des litiges, l'AOP gère les contestations relatives au titre de transport. Exemple : contestation sur les critères d'éligibilité, perte d'un titre de transport, ... Elle en informe le STIF.

Annexe IV

Réduction tarifaire accordée par le STIF aux accompagnateurs

Sur la durée de la convention de délégation, et pour les services faisant l'objet de la tranche ferme du marché, le STIF accorde une réduction tarifaire pour les accompagnateurs.

Cette réduction tarifaire est d'un montant unitaire égal au tarif régional des élèves non éligibles et conduit, par conséquent, à ce que l'accès au service soit gratuit pour les accompagnateurs.

Son financement est compris dans le montant global de la dotation financière du STIF, prévue à l'article 12.2 de la convention de délégation.



Délibération n°2011/0550

Séance du 06 juillet 2011

**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNE DE BEYNES**

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-3, L.3111-14, L.3111-15 et 3111-16 ;
- VU** la loi 83-634 modifiée du 13 juillet 1983 et la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1984 ;
- VU** la loi n° 20046809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié 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 en particulier ses articles 25 à 30 ;
- VU** la délibération n° 2010/0116 du 17 février 2010 approuvant le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires ;
- VU** la délibération n°2011/02/10 du 10/02/2011 du Conseil Municipal de Beynes ;
- VU** le rapport général Transports Scolaires du 6 juillet 2011 ;
- VU** les avis de la commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 et de la commission de l'offre de transport du 30 juin 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La commune de Beynes reçoit délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France en matière de services spéciaux de transport public routier réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires) sur son territoire.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence en matière de transport scolaire du Syndicat des Transports d'Ile de France à la commune de Beynes est approuvée pour une durée de 6 ans soit du 1^{er} juillet 2011 au 30 juin 2017.

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

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

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'JPH'.

Jean-Paul HUCHON

**Convention
de délégation de compétence
en matière de services spéciaux de transport public routiers
réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires)**

ENTRE :

Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis-41 Rue de Châteaudun à Paris 9ème, (n°SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2011-_____ du _____ 2011 ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

LA COMMUNE DE BEYNES, ayant son siège Place du 8 mai 1945 à 78650 BEYNES, et représentée par Monsieur le Maire Alain BRICAULT, en vertu de la délibération du conseil municipal n°201102/10 du jeudi 10 février 2011, ci-après désigné « L'autorité organisatrice de proximité » ou « L'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code de l'éducation, notamment ses articles L.213-13, R.213-4 à R.213-9, R.213.20,
- VU** la loi n° 83-634 modifiée du 13 juillet 1983, la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1983, la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2010/0116 du 17 février 2010,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2011/_____ du _____ 2011 portant délégation de compétences du STIF à la Commune de BEYNES en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves,
- VU** la délibération du conseil municipal n°201102/10 du jeudi 10 février 2011 (délibération de l'AOP);

PREAMBULE

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

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (ci-après désignée AOP) par l'article 1^{er} de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 (codifié à l'article L.1231-10 du code des transports) et par le décret du 10 juin 2005.

En vertu de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée (article L.3111-4 du code des transports), et depuis le 1^{er} juillet 2005, le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires.

Conformément à l'article 1^{er}-II de l'ordonnance précitée (article L.1231-10 du code des transports), le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, dans le cadre d'une convention.

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

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

Titre I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1- Objet

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

Sur le périmètre défini à l'article 5, les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de transports scolaires comprennent l'organisation et le financement des services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves, ci-après désignés « circuits spéciaux scolaires ».

A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention, la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des services délégués sera exercée de plein droit par l'AOP.

L'AOP sera subrogée dans les droits et obligations du STIF ou, le cas échéant, de l'organisateur local maintenu durant la période transitoire, pour l'exécution des contrats en cours.

Il est rappelé que, compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable

de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'article 18, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2- Entrée en vigueur, durée

La présente convention entre en vigueur à compter du 1^{er} juillet 2011, dans la totalité de ses dispositions, pour une durée de 6 ans, sous réserve des dispositions de l'article 18.

Article 3- Principes généraux

Article 3.1- Principe d'exclusivité

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

Article 3.2- Principe de coopération et de transparence

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

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion, notamment dans le cadre des dispositions de l'article 14 de la présente convention.

Article 3.3- Délégation des transports scolaires au Département

Dans l'hypothèse d'une délégation de compétence en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires conclue entre le STIF et le Département des Yvelines, ce dernier sera subrogé dans les droits et obligations du STIF au titre de la présente convention, dès l'entrée en vigueur de la convention de délégation de compétence conclue entre le Département et le Syndicat.

Titre II - DROITS ET OBLIGATIONS DU STIF

Article 4- Droits et obligations du STIF

Article 4.1- Dispositions générales

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

- Il établit et tient à jour le plan régional des transports, après avis des collectivités locales et de leurs groupements.
- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation (consistance générale et conditions de fonctionnement des services) et des règles minimales en matière de qualité de

service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I.

- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère Intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.
- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.

En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :

- participe au financement des services en fonction des critères d'éligibilité définis à l'annexe I et de subventionnabilité définis à l'article 12.1, et selon les modalités de financement définis au titre IV de la présente convention,
- contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP ses conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
- étudie toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
- informe dans un délai raisonnable l'AOP de tout projet d'évolution significative de l'offre de transport public sur son territoire, ainsi que des projets de décisions tarifaires liées au transport scolaire.

Article 4.2- Dispositions spécifiques à la présente délégation

modifie la consistance des circuits, notamment dans les

Dans le cadre spécifique de la présente délégation, les circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II, le STIF :

- peut saisir l'AOP, afin qu'elle modifie la consistance des circuits, notamment dans les cas :
 - d'évolution du nombre d'enfants éligibles et/ou subventionnés par le STIF par rapport aux estimations initiales,
 - de possibilités de rationalisation de l'offre de transports scolaires sur un périmètre qui excède celui de l'AOP,
 - d'évolution de l'articulation avec l'offre sur lignes régulières ;
- émet un avis et peut s'opposer, selon les modalités prévues à l'article 8, aux évolutions des circuits envisagés par l'AOP : en cas d'opposition, ces décisions ne pourront pas être mis en œuvre par l'AOP sans qu'elle outre passe l'exercice des compétences déléguées. Dans cette hypothèse les parties se rapprocheront pour envisager la mise en œuvre des dispositions de l'article 18.

Titre III - DROITS ET OBLIGATIONS DE L'AUTORITE ORGANISATRICE DE PROXIMITE

Chapitre I- PERIMETRE DE LA DELEGATION DE COMPETENCE

Article 5- Périmètre de la délégation : les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

La délégation de compétence consentie à l'AOP porte sur les circuits listés en annexe II.

Chapitre II- COMPETENCES DELEGUEES EN MATIERE D'ORGANISATION ET DE FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 6- Evaluation des besoins en matières de transports scolaires

En concertation avec les différents acteurs qui concourent à l'organisation des transports scolaires (notamment les collectivités locales et leurs groupements, les chefs d'établissement, les directeurs d'écoles, l'entreprises de transport, les associations de parents d'élèves), l'AOP :

- évalue les besoins en circuits spéciaux scolaires en cohérence avec l'évolution du nombre d'élèves subventionnables, tels que définis à l'article 12.1, et avec l'offre existante sur les lignes régulières ;
- veille à l'adéquation de l'offre des CSS et des lignes régulières aux évolutions des besoins de transports scolaires et est tenu de transmettre au STIF ses propositions en ce sens.

Article 7- Compétences déléguées en matière de circuits spéciaux scolaires

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

-
- l'organisation des circuits spéciaux scolaires dont l'exploitation est assurée directement en régie par l'AOP, selon les modalités fixées aux articles 8 et 9,
- le financement des circuits spéciaux scolaires, avec le concours du STIF, conformément aux modalités de l'article 12.2,
- le contrôle de l'exécution des circuits spéciaux scolaires, l'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou de suppression d'offre de transport, ou de qualité de service, en particulier dans le respect du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention,
- le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent,
- la gestion de la relation client, de préférence en direct, qui comprend notamment l'information des familles et des usagers sur l'offre, les conditions d'accès et d'usage des services de transports publics existants, l'inscription des usagers, la perception du prix public local payé par la famille, la remise à chacun de ces usagers d'un titre de transport conforme au modèle défini par le STIF, ainsi que la gestion de l'ensemble des correspondances avec les familles et les usagers (ces missions sont décrites à l'annexe III).

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

- informer le STIF de tout événement majeur concernant l'exécution du service susceptible d'avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- établir un rapport annuel au STIF sur l'exécution de la présente convention conformément à l'article 14 et sur l'usage et la fréquentation du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- mettre en cohérence ses actions de communication relatives aux services délégués avec la politique de communication du STIF.

Article 8- Evolution des circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

Les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétences sont répertoriés en annexe II qui constitue un état initial.

Toutes modifications de la consistance de ces circuits (suppression, création ou modifications des services existants) sont soumises à l'accord préalable du STIF, avant leur mise en place.

Par ailleurs, le STIF peut saisir l'AOP pour l'étude d'une modification des circuits, notamment dans les cas d'évolution du nombre d'enfants éligibles et/ou subventionnés par le STIF par rapport aux estimations initiales, dans les cas de possibilités de rationalisation de l'offre de transports scolaires sur un périmètre excédant celui du champ de compétence de l'AOP et dans les cas d'évolution de l'articulation avec l'offre sur lignes régulières.

En toute hypothèse, pour opérer ces modifications, une proposition de mise à jour de l'annexe II, accompagnée d'une note argumentée présentant notamment les différences de coûts, est adressée par l'AOP au STIF, pour avis conforme, au moins 3 mois avant la date de mise en œuvre envisagée. Le STIF dispose d'un délai de 2 mois pour rendre son avis. A défaut de réponse du STIF dans ce délai, ou en cas d'avis défavorable, l'AOP n'est pas autorisée à mettre en œuvre ladite modification.

Article 9- Modalités d'exploitation des circuits spéciaux scolaires

Pour l'exploitation des circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II mise à jour, l'AOP a décidé, conformément à l'article 7-II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI), d'exploiter le ou les circuit(s) en régie.

Afin que le STIF puisse tenir à jour le plan régional des transports conformément à l'article 4 de la présente convention, l'AOP s'engage à tenir à la disposition au STIF, à sa demande expresse :

- la délibération mettant en place ladite régie,
- l'inscription au registre des transports de la régie.

Titre IV - TARIFICATION ET FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 10- Part du financement des circuits spéciaux scolaires incombant à l'utilisateur.

Article 10.1-Tarifs régionaux des circuits spéciaux scolaires

Les tarifs régionaux des abonnements sur circuits spéciaux sont fixés par le STIF comme indiqué dans le règlement régional des circuits spéciaux en annexe I.

Article 10.2-Prix publics locaux des circuits spéciaux scolaires

Le prix public local est le montant que doit régler l'utilisateur en contrepartie de l'abonnement.

Il est égal :

- au tarif régional ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par l'AOP ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par le conseil général, dont le financement aurait préalablement fait l'objet d'une convention entre le conseil général et le STIF ;
- diminué, pour les élèves non éligibles subventionnables tels que définis à l'article 12.1 et pour les accompagnateurs, de la réduction tarifaire accordée par le STIF,
- éventuellement augmenté de frais de dossier.

L'AOP s'engage à informer le STIF des prix publics locaux proposés à l'ensemble des usagers (éligibles, non éligibles, autres) et le cas échéant, le montant de frais annexes de type frais de dossier et/ou frais de duplicata en cas de perte ou de vol.

Article 11- Financement des circuits spéciaux scolaires par l'autorité organisatrice de proximité

L'AOP assume les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées.

Article 12- Participation du STIF au financement des circuits spéciaux scolaires

Article 12.1-Dispositions spécifiques relatives aux élèves bénéficiant d'une subvention du STIF..

Afin d'assurer une transition progressive du périmètre antérieur des ayants-droit vers le périmètre d'éligibilité régional tel que défini à l'article 2.2. de l'annexe I, le STIF accordera temporairement à certains élèves non éligibles, dans les conditions définies ci-après, une aide égale à la différence entre le tarif régional « élève non éligible » et le tarif régional « élève éligible ». Les élèves bénéficiaires de cette aide sont qualifiés de « subventionnables ».

Sont considérés comme « subventionnables » pour les campagnes 2011/2012, 2012/2013 et 2013/2014, les élèves habitant en deçà de 3 km de leur établissement de scolarisation et appartenant à une des trois catégories suivantes :

- élèves rattachés à un regroupement pédagogique intercommunal ;
- élèves devant emprunter un parcours dangereux pour se rendre à leur établissement (Un parcours est caractérisé comme dangereux par l'AOP, avec

l'accord préalable du STIF, en raison du fort trafic routier, d'une vitesse de circulation élevée, et/ou d'un cheminement piéton inexistant ou insuffisant) ;

- élèves scolarisés dans une unité d'enseignement adapté ou spécialisé (SEGPA, EREA, CLIS, UPI), l'enseignement adapté étant destiné aux élèves en grave difficulté scolaire et l'enseignement spécialisé aux élèves handicapés.

L'AOP s'engage à fournir au STIF un état des lieux du nombre d'élèves relevant de chacune des trois catégories concernées - élèves rattachés à un regroupement pédagogique intercommunal, élèves devant emprunter un parcours dangereux pour se rendre à leur établissement, élèves scolarisés dans une unité d'enseignement adapté ou spécialisé - transportés sur les campagnes 2011/2012 et 2012/2013 explicitant de manière précise la proportion d'entre eux qui ne respectent pas le critère de distance domicile-établissement, tel que défini dans l'annexe I. Sur la base de cet état des lieux, les parties s'engagent à examiner l'opportunité de poursuivre ou non cette disposition pour les campagnes suivantes.

Sont également considérés comme « subventionnables » jusqu'à échéance, pour chacun d'eux, du cycle scolaire engagé lors de l'année scolaire 2010/2011 (cycle d'enseignement maternel, ou cycle d'enseignement primaire, ou collège, ou lycée), les élèves habitant en deçà de 3 km de leur établissement de scolarisation et ayant été reconnus comme ayants droit pour la campagne 2010/2011. Cette disposition ne concerne donc pas les élèves qui engagent un nouveau cycle scolaire à partir de la rentrée 2011.

Article 12.2-Montant de la dotation financière du STIF.

du STIF est égale à ce

La dotation financière versée par le STIF à l'AOP, se compose d'une dotation de base à la charge du STIF en contrepartie de la délégation de compétence, égale pour l'année scolaire 2011-2012 à 505.80 € par élève éligible et par élève non éligible et subventionnable, et le cas échéant, du reversement de la subvention financée par le conseil général et gérée par le STIF, fonction de la catégorie à laquelle appartient l'élève.

Pour le calcul de la dotation définitive de base (à la charge du STIF) pour l'année scolaire N/N+1, le nombre d'élèves subventionnables par le STIF est arrêté au 31 décembre de l'année N. Pour le calcul de la dotation prévisionnelle de base pour l'année scolaire N/N+1, le nombre d'élèves subventionnables par le STIF est arrêté au 30 septembre de l'année N.

Le montant de la dotation de base (à la charge du STIF) par élève est actualisé chaque année selon l'Indice « transports scolaires ».

Soit T_N la dotation par élève en € de l'année N versée pour l'année scolaire N/N+1, avec :

$$T_N = T_{N-1} * [1 + I_{TS}(N)],$$

[1 + $I_{TS}(N)$] étant calculé sur la base de la formule détaillée ci-dessous :

0.45 x	Valeur moyenne de oct. N-2 à sept. N-1 / Valeur moyenne de oct. N-3 à sept. N-2	Indice salaire horaire ouvriers « transport terrestre et transport par conduite » - Ministère du travail SHOUV § (indice 49 de la NAF 88)
+		

0.10 X	/	Prix HT du gazole en cuve en fin de mois, déduction faite du remboursement partiel de la TIPP
	Valeur moyenne de oct. N-2 à sept. N-1	
	Valeur moyenne de oct. N-3 à sept. N-2	
+		
0.10 X	/	Indice des prix (IP) de l'offre intérieure de produits industriels - Autobus et autocars (Identifiant INSEE : 1559272)
	Valeur moyenne de oct. N-2 à sept. N-1	
	Valeur moyenne de oct. N-3 à sept. N-2	
+		
0.05 X	/	Indice des prix à la consommation - Entretien et réparation de véhicules personnels
	Valeur moyenne de oct. N-2 à sept. N-1	
	Valeur moyenne de oct. N-3 à sept. N-2	
+		
0.30 X	/	Indice des prix à la consommation - Services
	Valeur moyenne de oct. N-2 à sept. N-1	
	Valeur moyenne de oct. N-3 à sept. N-2	

L'indice « transports scolaires » est fixé annuellement par décision du directeur général du STIF.

Article 13- Modalités de règlement de la participation du STIF

Article 13.1-Modalités de règlement de la dotation financière du STIF au titre des circuits spéciaux scolaires

La participation financière du STIF au titre de l'article 12 pour l'année scolaire N/N+1, sera versée sur le compte de l'AOP conformément aux modalités rappelées ci-après :

- à compter du 15 octobre de l'année N, un premier acompte pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1, correspondant à 30 % du montant de la dotation financière prévisionnelle de base à la charge du STIF (telle que définie à l'article 12.2),
- à compter du 15 février de l'année N+1, un second acompte pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1, correspondant à 30% du montant de la dotation financière prévisionnelle de base à la charge du STIF (telle que définie à l'article 12.2), et le cas échéant, au montant de subvention perçu par le STIF de la part du conseil général,
- à compter du 15 octobre de l'année N+1, le solde de la dotation financière du STIF, pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1, ainsi que le 1er acompte correspondant à l'année scolaire N+1/N+2.

Le paiement du solde sera effectué sur présentation de l'état des dépenses effectives de l'AOP pour l'année scolaire considérée visé par le payeur de la collectivité locale, siège de l'AOP.

Article 13.2-Domiciliation bancaire

La participation du STIF sera faite sur le compte dont les coordonnées bancaires sont rappelées ci-après :

Adresse bancaire :
Titulaire du compte :
N° de Banque :
N° de guichet :
N° de compte :

Titre V - INFORMATION ET CONTROLE

Article 14- Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées

Le suivi financier a pour objet d'évaluer l'évolution de la dépense.

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

- l'analyse de l'usage du service : le nombre d'usagers inscrits par catégorie (éligibles, non éligibles subventionnables - avec le motif de la subventionnabilité -, non éligibles non subventionnables), ainsi que l'évolution trimestrielle de la fréquentation de chaque circuit à chacun des horaires,
- l'offre de transport,
- le coût de l'exploitation,
- le montant des recettes tarifaires, en fonction du prix public local pratiqué,
- les conditions d'exercice des compétences déléguées et les difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées pour l'année scolaire N/N+1 est présenté chaque année aux services du STIF avant le 1^{er} avril N+2.

Par ailleurs, sur demande du STIF, l'AOP s'engage à lui transmettre, à titre d'information, le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les entreprise(s) de transport, ainsi que les rapports de contrôle effectué par l'AOP ou les prestataires mandatés.

Article 15- Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire (demande de documentation, contrôle sur place, audit) pour contrôler la bonne application de la présente convention et convenir avec l'AOP des mesures nécessaires pour que le (les) entreprise(s) de transport remédie(nt) aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à permettre au STIF d'exercer ce droit, ainsi qu'à prévoir dans sa ou ses convention(s) avec le (les) entreprise(s) de transport des dispositions permettant les contrôles et audits.

Article 16- Mise en place d'un système de gestion des transports scolaires

Le STIF met en place et finance un système informatisé de gestion des transports scolaires œuvrant pour l'organisation des circuits spéciaux scolaires, la gestion des ayants droit aux aides financières sur lignes régulières et circuits spéciaux scolaires, le

remboursement des frais de transport des élèves et étudiants handicapés, ainsi que l'ordonnancement des dépenses y afférents.

Dans le cadre de la présente convention, ce système demeure, sous réserve des dispositions ci-après, alimenté par les services du STIF sur la base des informations fournies par l'AOP.

Néanmoins, si l'AOP assure elle-même la gestion de la relation-client (en d'autre terme, si elle n'affermite pas la tranche conditionnelle n°2 des marchés), elle s'engage à transmettre au STIF, via l'accès distant web défini par le STIF, les informations relatives à l'ensemble des usagers des services concernés, ainsi qu'à remettre à chacun de ces usagers un titre de transport conforme au modèle défini par le STIF.

Les modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client figurent en annexe III.

Titre VI - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 17- Responsabilité

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

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

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

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

Article 18- Résiliation

Article 18.1-Résiliation de plein droit

Le STIF se réserve la possibilité, pour les raisons d'optimisation de l'offre de transport public, de mettre fin à la délégation, de manière anticipée au 30 juin 2013, au 30 juin 2015 ou au 30 juin 2017.

Article 18.2-Résiliation pour faute

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

La défaillance de l'entreprise de transport exploitant un des services visés à l'article 5 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement de la part de l'AOP. En cas de défaillance, il appartiendra à l'AOP d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 18.3- Résiliation amiable

Les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

Les parties s'engagent à ce que toute décision conjointe de résiliation amiable prise au cours de l'année scolaire N/N+1 aboutisse à une résiliation effective prenant effet à compter du début de l'année scolaire N+2/N+3.

Durant ce délai, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 19- Fin de la convention et renouvellement

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les futures modalités d'organisation et d'exercice des compétences déléguées.

12 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à avoir décidé ensemble :

- soit du renouvellement de la délégation de compétence au profit de l'AOP,
- soit de la reprise des compétences déléguées par le STIF.

Dans la seconde hypothèse, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées. Litiges

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

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

Fait à Beignes
Le 7 Juin 2011.

En double exemplaire,

Le STIF

Sophie MOUGARD



L'AOP : Le Maire,

Alain BRICAULT

ANNEXES

- Annexe I :** Règlement régional des circuits spéciaux scolaires
- Annexe II :** Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation
- Annexe III :** Modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client
- Annexe IV :** Réduction tarifaire accordée par le STIF aux accompagnateurs

Lot n°4

SECTEUR	COMMUNES DESSERVIES	Num_circ	ETABLISSEMENTS DESSERVIS	Jours de circulation					Nb d'élèves transportés	Type de véhicule	Horaires et itinéraire du circuit	fonctionnement
				Lundi	Mardi	Merc	Jeudi	Vend				
BEYNES	BEYNES	C1	ÉCOLE VICTOR DURLUY ÉCOLE JACQUES PRÉVERT ÉCOLE ANATOLE FRANCE	X	X		X	X	30	CAR	Aller : 7h50 - 8h20 Retour : 16h45 - 17h13 - BEYNES (la Haute Pissotte, la Basse Pissotte, la Maladrerie, la Croix Verte, avenue de la Gare, école maternelle Jacques Prévert, école élémentaire Anatole France, école primaire Victor Duruy).	1 car le matin / 1 car le soir

Annexe III

Modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client

1. Information des familles

Afin de répondre à toute question des familles, l'AOP s'engage à être joignable pendant toute la durée de la délégation :

- par courriel,
- par courrier postal,
- par téléphone a minima aux plages horaires suivantes : de 9h-12h / 14h-17h du lundi au vendredi pendant toute la durée de la délégation.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible auprès des familles, à travers les différents moyens d'information possibles, de documents les informant sur le service, sur les modalités d'inscription et sur les conditions d'accès. Elle édite et met à disposition en mairie (ou autre lieu connu d'accueil et d'information), ainsi que dans les établissements scolaires, les plaquettes du STIF, les formulaires et les fiches horaires.

L'AOP s'engage à garantir une réponse aux familles au plus tard dans les 72 heures ouvrées à compter de la demande d'information.

2. Gestion des inscriptions

a) Accueil physique des familles

L'AOP assure une permanence en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information, pour recevoir les familles des élèves et assurer l'inscription des élèves.

✓ Nombre de permanence

Si les services délégués, figurant en annexe II, assurent le transport :

- de moins de 50 élèves : 3 permanences par mois au minimum ;
- de 50 à 150 élèves : 4 permanences par mois minimum ;
- de plus de 150 élèves : 6 permanences par mois minimum.

✓ Plage horaire de la permanence

La permanence sera d'une demi-journée : selon le choix de l'AOP, soit le matin de 8h-13h, soit l'après-midi de 14h-19h.

✓ Jours de permanence

Au moins une permanence par mois devra se tenir le mercredi ou le samedi. L'AOP est libre de fixer les autres jours de permanence.

✓ Durée de la permanence

La permanence se tiendra du mois de juin au mois de septembre inclus.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible auprès des familles des dates d'ouverture du guichet ou de la permanence ; elle les met notamment à disposition en mairie, dans les établissements scolaires...

b) Distribution des formulaires d'inscription

L'AOP est chargée de l'impression des formulaires d'inscription pour l'obtention du titre de transport, selon un modèle fourni par le STIF.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible des formulaires auprès des familles ; il les met notamment à disposition en mairie (ou autre lieu connu d'accueil et d'information), et dans les établissements scolaires.

c) Réception des formulaires d'inscription

L'AOP réceptionne les formulaires d'inscription remplis par les familles par courrier postal à la permanence assurée en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information.

d) Saisie des formulaires d'inscription

L'AOP saisit les données contenues dans les formulaires d'inscription remplis par les familles dans le système informatisé de gestion des transports scolaires, mis en place par le STIF et visé à l'article 16 de la convention de délégation de compétence, via un accès distant.

L'AOP doit obligatoirement être équipée des outils informatiques nécessaires à la réalisation de cette saisie de données et d'un accès à internet.

A compter de la saisie de ces données par l'AOP, le système informatisé de gestion des transports scolaires calcule le tarif régional, éventuellement diminué de la réduction tarifaire accordée par le Conseil Général, dans un délai de 48h maximum (durant la nuit suivante, dans la majorité des cas).

e) Encaissement du montant du prix public local acquitté par les familles

L'AOP encaisse le montant du prix public local acquitté par les familles, tel que défini à l'article 10.2 de la convention de délégation de compétence, selon les procédures financières qui lui sont propres.

f) Edition du titre de transport

L'AOP édite le titre de transport, à partir de son accès distant au logiciel, sur un courrier à adresser aux familles selon un modèle défini par le STIF. A titre d'information, le titre consistera en un support papier plastifié d'un format d'environ 8.5 x 5.5 cm.

L'AOP édite également les duplicata des titres de transport.

g) Délivrance du titre de transport

L'AOP délivre le titre de transport par courrier ou en main propre à la permanence assurée en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information, sur demande

de la famille, dans les 48 heures ouvrées à compter de l'encaissement effectif du montant du prix public local devant être acquitté par les familles.

3. Gestion administrative pour les élèves inscrits en ligne

A compter de 2012, les familles pourront éventuellement s'inscrire en ligne sur le site internet du STIF. Pour ces élèves, l'AOP devra assurer les missions suivantes, telles que décrites à l'article 2 de la présente annexe :

- a) Accueil physique des familles
- e) Encaissement du montant du prix public local acquitté par les familles
- f) Edition du titre de transport,
- g) Délivrance du titre de transport.

4. Gestion des litiges

Dans le cadre de la gestion des litiges, l'AOP gère les contestations relatives au titre de transport. Exemple : contestation sur les critères d'éligibilité, perte d'un titre de transport, ... Elle en informe le STIF.

Annexe IV

Réduction tarifaire accordée par le STIF aux accompagnateurs

Sur la durée de la convention de délégation, et pour les services faisant l'objet de la présente délégation, le STIF accorde une réduction tarifaire pour les accompagnateurs.

Cette réduction tarifaire est d'un montant unitaire égal au tarif régional des élèves non éligibles et conduit, par conséquent à ce que l'accès au service soit gratuit pour les accompagnateurs.

Son financement est compris dans le montant global de la dotation financière du STIF, prévue à l'article 12.2 de la convention de délégation.



Délibération n°2011/0551

Séance du 06 juillet 2011

**DELEGATION DE COMPETENCE
A COMMUNAUTE DE COMMUNES CONTREE D'ABLIS – PORTES D'YVELINES
(CAPY)**

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-3, L.3111-14, L.3111-15 et 3111-16 ;
- VU** la loi 83-634 modifiée du 13 juillet 1983 et la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1984 ;
- VU** la loi n° 20046809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié 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 en particulier ses articles 25 à 30 ;
- VU** la délibération n° 2010/0116 du 17 février 2010 approuvant le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires ;
- VU** la délibération n°28/2011 du 20/04/2011 de la Communauté de Communes Contrée d'Ablis – Portes d'Yvelines
- VU** le rapport général Transports Scolaires du 6 juillet 2011 ;
- VU** les avis de la commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 et de la commission de l'offre de transport du 30 juin 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La Communauté de Communes Contrée d'Ablis – Portes d'Yvelines reçoit délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France en matière de services spéciaux de transport public routier réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires) sur son territoire.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence en matière de transport scolaire du Syndicat des Transports d'Ile de France à la Communauté de Communes Contrée d'Ablis – Portes d'Yvelines est approuvée pour une durée de 6 ans soit du 1^{er} juillet 2011 au 30 juin 2017.

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

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

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'JP HUCHON'.

Jean-Paul HUCHON

**Convention
de délégation de compétence
en matière de services spéciaux de transport public routiers
réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires)**

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis-41 Rue de Châteaudun à Paris 9ème, (n°SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2011-~~xxx~~⁵⁵¹ du ~~6 juillet~~ 2011 ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Communauté de Communes Contrée d'Abliis - Portes d'Yvelines (CAPY), ayant son siège Place Emile Perrot à ABLIS (78660), et représenté par Jean-Louis BARTH son Président, en vertu de la délibération de n° 28/2011 du 20/04/2011, ci-après désigné « L'autorité organisatrice de proximité » ou « L'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code de l'éducation, notamment ses articles L.213-13, R.213-4 à R.213-9, R.213.20,
- VU** la loi n° 83-634 modifiée du 13 juillet 1983, la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1983, la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2010/0116 du 17 février 2010,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2011/~~551~~ du ~~6 juillet~~ 2011 portant délégation de compétences du STIF à la communauté de communes CAPY en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves,
- VU** la délibération du 20 avril 2011 n° 28/2011 de la communauté de communes CAPY ;

PREAMBULE

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

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (ci-après désignée AOP) par l'article 1^{er} de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 (codifié à l'article L.1231-10 du code des transports) et par le décret du 10 juin 2005.

En vertu de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée (article L.3111-4 du code des transports), et depuis le 1^{er} juillet 2005, le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires.

Conformément à l'article 1^{er}-II de l'ordonnance précitée (article L.1231-10 du code des transports), le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, dans le cadre d'une convention.

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

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

Titre I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1- Objet

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

Sur le périmètre défini à l'article 5, les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de transports scolaires comprennent l'organisation et le financement des services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves, ci-après désignés « circuits spéciaux scolaires ».

A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention, la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des services délégués sera exercée de plein droit par l'AOP.

L'AOP sera subrogée dans les droits et obligations du STIF ou, le cas échéant, de l'organisateur local maintenu durant la période transitoire, pour l'exécution des contrats en cours.

Il est rappelé que, compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable

de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'article 18, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2- Entrée en vigueur, durée

La présente convention entre en vigueur à compter du 1^{er} juillet 2011, dans la totalité de ses dispositions, pour une durée maximale de 6 ans, sous réserve des dispositions de l'article 18.

Article 3- Principes généraux

Article 3.1- Principe d'exclusivité

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

Article 3.2- Principe de coopération et de transparence

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

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion, notamment dans le cadre des dispositions de l'article 14 de la présente convention.

Article 3.3- Délégation des transports scolaires au Département

Dans l'hypothèse d'une délégation de compétence en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires conclue entre le STIF et le Département des Yvelines, ce dernier sera subrogé dans les droits et obligations du STIF au titre de la présente convention, dès l'entrée en vigueur de la convention de délégation de compétence conclue entre le Département et le Syndicat.

Titre II - DROITS ET OBLIGATIONS DU STIF

Article 4- Droits et obligations du STIF

Article 4.1- Dispositions générales

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

- Il établit et tient à jour le plan régional des transports, après avis des collectivités locales et de leurs groupements.
- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation (consistance générale et conditions de fonctionnement des services) et des règles minimales en matière de qualité de

service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I.

- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.
- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.

En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :

- participe au financement des services en fonction des critères d'éligibilité définis à l'annexe I et de subventionnabilité définis à l'article 12.1, et selon les modalités de financement définis au titre IV de la présente convention,
- contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP ses conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
- étudie toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
- informe dans un délai raisonnable l'AOP de tout projet d'évolution significative de l'offre de transport public sur son territoire, ainsi que des projets de décisions tarifaires liées au transport scolaire.

Article 4.2- Dispositions spécifiques à la présente délégation

4.2.1 Pour les services visés au 1 de l'annexe II

Dans le cadre spécifique de la présente délégation, le STIF demeure compétent pour confier, par la signature d'une ou plusieurs convention(s) à durée limitée, l'exploitation des circuits spéciaux scolaires, à une ou plusieurs entreprise(s) ou association(s) désignée(s) après une procédure de mise en concurrence, conformément à l'article 7-II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI) (article L.1221-3 du code des transports). Dans ce cadre, il lui appartient de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, les procédures de passation des conventions d'exploitation, dont la durée n'excédera pas celle de la présente convention.

Ainsi, pour les circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II, le STIF :

- a passé les marchés avec les entreprises de transport, dont il transmet les pièces, en vue de leur gestion, à l'AOP, conformément à l'avenant de transfert qui sera conclu ;
- peut saisir l'AOP, afin qu'elle modifie la consistance des circuits, notamment dans les cas :
 - d'évolution du nombre d'enfants éligibles et/ou subventionnés par le STIF par rapport aux estimations initiales,
 - de possibilités de rationalisation de l'offre de transports scolaires sur un périmètre qui excède celui de l'AOP,
 - d'évolution de l'articulation avec l'offre sur lignes régulières ;
- émet un avis préalable et peut s'opposer aux :
 - évolutions des circuits envisagés par l'AOP, selon les modalités prévues à l'article 8,
 - avenants aux marchés que l'AOP envisage de conclure, selon les modalités prévues à l'article 9.2,

- aux décisions de reconduction des marchés en cours, dans la limite de leur durée maximale, selon les modalités prévues à l'article 9.3.

En cas d'opposition, ces décisions ne pourront pas être mises en œuvre par l'AOP sans qu'elle outre passe l'exercice des compétences déléguées. Dans cette hypothèse les parties se rapprocheront pour envisager la mise en œuvre des dispositions de l'article 18.

4.2.2 – Pour les services visés au 2 de l'annexe II

Dans le cadre spécifique de la présente délégation, les circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II, le STIF :

- peut saisir l'AOP, afin qu'elle modifie la consistance des circuits, notamment dans les cas :
 - d'évolution du nombre d'enfants éligibles et/ou subventionnés par le STIF par rapport aux estimations initiales,
 - de possibilités de rationalisation de l'offre de transports scolaires sur un périmètre qui excède celui de l'AOP,
 - d'évolution de l'articulation avec l'offre sur lignes régulières ;
- émet un avis et peut s'opposer, selon les modalités prévues à l'article 8, aux évolutions des circuits envisagés par l'AOP : en cas d'opposition, ces décisions ne pourront pas être mis en œuvre par l'AOP sans qu'elle outre passe l'exercice des compétences déléguées. Dans cette hypothèse les parties se rapprocheront pour envisager la mise en œuvre des dispositions de l'article 18.

Titre III - DROITS ET OBLIGATIONS DE L'AUTORITE ORGANISATRICE DE PROXIMITE

Chapitre I- PERIMETRE DE LA DELEGATION DE COMPETENCE

Article 5- Périmètre de la délégation : les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

La délégation de compétence consentie à l'AOP porte sur les circuits listés en annexe II.

Chapitre II- COMPETENCES DELEGUEES EN MATIERE D'ORGANISATION ET DE FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 6- Evaluation des besoins en matières de transports scolaires

En concertation avec les différents acteurs qui concourent à l'organisation des transports scolaires (notamment les collectivités locales et leurs groupements, les chefs d'établissement, les directeurs d'écoles, l'entreprises de transport, les associations de parents d'élèves), l'AOP :

- évalue les besoins en circuits spéciaux scolaires en cohérence avec l'évolution du nombre d'élèves subventionnables, tels que définis à l'article 12.1, et avec l'offre existante sur les lignes régulières ;
- veille à l'adéquation de l'offre des CSS et des lignes régulières aux évolutions des besoins de transports scolaires et est tenu de transmettre au STIF ses propositions en ce sens.

Article 7- Compétences déléguées en matière de circuits spéciaux scolaires

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

- **Pour les services visés au 1 de l'annexe II** : l'organisation des circuits spéciaux scolaires dans le cadre des marchés passés par le STIF, pour lesquels un avenant de transfert aura été conclu, selon les modalités fixées aux articles 8 et 9,
- **Pour les services visés au 2 de l'annexe II** : l'organisation des circuits spéciaux scolaires dont l'exploitation est assurée directement en régie par l'AOP, selon les modalités fixées aux articles 8 et 9,
- le financement des circuits spéciaux scolaires, avec le concours du STIF, conformément aux modalités de l'article 12.2,
- le contrôle de l'exécution des circuits spéciaux scolaires, l'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou de suppression d'offre de transport, ou de qualité de service, en particulier dans le respect du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention,
- le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent,
- la gestion de la relation client, de préférence en direct, qui comprend notamment l'information des familles et des usagers sur l'offre, les conditions d'accès et d'usage des services de transports publics existants, l'inscription des usagers, la perception du prix public local payé par la famille, la remise à chacun de ces usagers d'un titre de transport conforme au modèle défini par le STIF, ainsi que la gestion de l'ensemble des correspondances avec les familles et les usagers (ces missions sont décrites à l'annexe III).

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

- informer le STIF de tout événement majeur concernant l'exécution du service susceptible d'avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- établir un rapport annuel au STIF sur l'exécution de la présente convention conformément à l'article 14 et sur l'usage et la fréquentation du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- mettre en cohérence ses actions de communication relatives aux services délégués avec la politique de communication du STIF.

Article 8- Evolution des circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

Les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétences sont répertoriés en annexe II qui constitue un état initial.

Toutes modifications de la consistance de ces circuits (suppression, création ou modifications des services existants) sont soumises à l'accord préalable du STIF, avant leur mise en place.

Par ailleurs, le STIF peut saisir l'AOP pour l'étude d'une modification des circuits, notamment dans les cas d'évolution du nombre d'enfants éligibles et/ou subventionnés par le STIF par rapport aux estimations initiales, dans les cas de possibilités de rationalisation de l'offre de transports scolaires sur un périmètre excédant celui du champ

de compétence de l'AOP et dans les cas d'évolution de l'articulation avec l'offre sur lignes régulières.

S'agissant des services visés au 1 de l'annexe II, en toute hypothèse, pour opérer ces modifications :

- s'il n'est pas nécessaire, au vu des dispositions des marchés, de les modifier par avenant, une proposition de mise à jour de l'annexe II, accompagnée d'une note argumentée présentant notamment les différences de coûts, est adressée par l'AOP au STIF, pour avis conforme, au moins 2 mois avant la date de mise en œuvre envisagée. Le STIF dispose d'un délai de 1 mois pour rendre son avis. A défaut de réponse du STIF dans ce délai, ou en cas d'avis défavorable, l'AOP n'est pas autorisée à mettre en œuvre ladite modification.
- s'il est nécessaire, au vu des dispositions des marchés, de les modifier par avenant : dans ce cas les parties mettent en œuvre les dispositions de l'article 9.2, avant toute mise en œuvre par l'AOP.

S'agissant des services visés au 2 de l'annexe II, en toute hypothèse, pour opérer ces modifications, une proposition de mise à jour de l'annexe II, accompagnée d'une note argumentée présentant notamment les différences de coûts, est adressée par l'AOP au STIF, pour avis conforme, au moins 3 mois avant la date de mise en œuvre envisagée. Le STIF dispose d'un délai de 2 mois pour rendre son avis. A défaut de réponse du STIF dans ce délai, ou en cas d'avis défavorable, l'AOP n'est pas autorisée à mettre en œuvre ladite modification.

Article 9- Modalités d'exploitation des circuits spéciaux scolaires

Article 9.1- Subrogation et transfert des marchés

Pour les services visés au 1 de l'annexe II, l'AOP est, Dès l'entrée en vigueur de la présente convention, subrogée dans les droits et obligations du STIF au titre des marchés d'exploitation des circuits spéciaux scolaires passés par lui sur le périmètre défini à l'article 5 et pour les services visés à l'article 7, jusqu'à l'échéance desdits marchés.

Un avenant de transfert des marchés sera signé dans ce sens entre le STIF, l'AOP et l'exploitant.

Article 9.2- Passation des avenants aux marchés

Pour les services visés au 1 de l'annexe II, l'AOP est, En application des dispositions de la présente convention et de l'avenant de transfert prévu à l'article 9.1, compétente pour la passation des avenants aux marchés, dans les conditions prévues par les dispositions desdits marchés, dans le respect des dispositions de la présente convention.

L'AOP est, néanmoins, tenue de solliciter l'accord préalable du STIF pour toute modification des marchés par avenant.

Le projet d'avenant, accompagné d'une note argumentée présentant notamment les différences de coûts, est adressé par l'AOP au STIF, pour avis conforme, au moins 3 mois avant la date de mise en œuvre envisagée.

Le STIF dispose d'un délai de 2 mois pour rendre son avis.

A défaut de réponse du STIF dans ce délai, ou en cas d'avis défavorable, l'AOP n'est pas autorisée à signer ledit avenant.

Article 9.3- Résiliation des marchés

Pour les services visés au 1 de l'annexe II , l'AOP est, en application des dispositions de la présente convention et conformément au CCAP, compétente pour résilier les marchés, dans les conditions prévues par les dispositions desdits marchés, dans le respect des dispositions de la présente convention.

L'AOP est, néanmoins, tenue de solliciter l'accord préalable du STIF avant toute décision de résiliation des marchés en cours.

Le projet de décision de résiliation, accompagné d'une note argumentée présentant notamment les motifs de la résiliation, est adressé par l'AOP au STIF, pour avis conforme, au moins 3 mois avant la date de mise en œuvre envisagée.

Le STIF dispose d'un délai de 2 mois pour rendre son avis.

A défaut de réponse du STIF dans ce délai, ou en cas d'avis défavorable, l'AOP n'est pas autorisée à résilier les marchés et les parties se rapprocheront pour mettre en œuvre les dispositions de l'article 18.

Article 9.4- Reconduction des marchés

Pour les services visés au 1 de l'annexe II, l'AOP est, en application des dispositions de la présente convention et de l'avenant de transfert prévu à l'article 9.1, compétente pour reconduire les marchés, dans les conditions prévues par les dispositions desdits marchés (notamment dans la limite de la durée maximale prévue), dans le respect des dispositions de la présente convention.

L'AOP est, néanmoins, tenue de solliciter l'accord préalable du STIF avant toute décision de reconduction des marchés en cours.

Le projet de décision de reconduction, accompagné d'une note argumentée présentant notamment un bilan de la prestation effectuée, est adressé par l'AOP au STIF, pour avis conforme, au moins 6 mois avant la date de mise en œuvre envisagée.

Le STIF dispose d'un délai de 4 mois pour rendre son avis.

A défaut de réponse du STIF dans ce délai, ou en cas d'avis défavorable, l'AOP n'est pas autorisée à reconduire les marchés et les parties se rapprocheront pour mettre en œuvre les dispositions de l'article 18.

Article 9.5- Echanges réguliers avec le STIF

Pour les services visés au 1 de l'annexe II, Les parties s'engagent à se rapprocher au moins à l'issue de l'année scolaire 2011-2012, à l'issue de l'année scolaire 2013-2014 et à l'issue de l'année scolaire 2015-2016, afin d'étudier les conditions de reconduction (ou non) ou d'éventuel avenant du marché en cours.

Article 9.6- Circuits exploités en régie

Pour l'exploitation des circuits spéciaux scolaires répertoriés au 2 de l'annexe II mise à jour, l'AOP a décidé, conformément à l'article 7-II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI), d'exploiter le ou les circuit(s) en régie.

Afin que le STIF puisse tenir à jour le plan régional des transports conformément à l'article 4 de la présente convention, l'AOP s'engage à tenir à la disposition au STIF, à sa demande expresse :

- la délibération mettant en place ladite régie,
- l'inscription au registre des transports de la régie.

Titre IV - TARIFICATION ET FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 10- Part du financement des circuits spéciaux scolaires incombant à l'utilisateur.

Article 10.1-Tarifs régionaux des circuits spéciaux scolaires

Les tarifs régionaux des abonnements sur circuits spéciaux sont fixés par le STIF comme indiqué dans le règlement régional des circuits spéciaux en annexe I.

Article 10.2-Prix publics locaux des circuits spéciaux scolaires

Le prix public local est le montant que doit régler l'utilisateur en contrepartie de l'abonnement.

Il est égal :

- au tarif régional ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par l'AOP ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par le conseil général, dont le financement aurait préalablement fait l'objet d'une convention entre le conseil général et le STIF ;
- diminué, pour les élèves non éligibles subventionnables tels que définis à l'article 12.1 et pour les accompagnateurs, de la réduction tarifaire accordée par le STIF,
- éventuellement augmenté de frais de dossier.

L'AOP s'engage à informer le STIF des prix publics locaux proposés à l'ensemble des usagers (éligibles, non éligibles, autres) et le cas échéant, le montant de frais annexes de type frais de dossier et/ou frais de duplicata en cas de perte ou de vol.

Article 11- Financement des circuits spéciaux scolaires par l'autorité organisatrice de proximité

L'AOP assume les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées.

Article 12- Participation du STIF au financement des circuits spéciaux scolaires

Article 12.1-Dispositions spécifiques relatives aux élèves bénéficiant d'une subvention du STIF.

Afin d'assurer une transition progressive du périmètre antérieur des ayants-droit vers le périmètre d'éligibilité régional tel que défini à l'article 2.2. de l'annexe I, le STIF accordera temporairement à certains élèves non éligibles, dans les conditions définies ci-après, une aide égale à la différence entre le tarif régional « élève non éligible » et le

tarif régional « élève éligible ». Les élèves bénéficiaires de cette aide sont qualifiés de « subventionnables ».

Sont considérés comme « subventionnables » pour les campagnes 2011/2012, 2012/2013 et 2013/2014, les élèves habitant en deçà de 3 km de leur établissement de scolarisation et appartenant à une des trois catégories suivantes :

- élèves rattachés à un regroupement pédagogique intercommunal ;
- élèves devant emprunter un parcours dangereux pour se rendre à leur établissement (Un parcours est caractérisé comme dangereux par l'AOP, avec l'accord préalable du STIF, en raison du fort trafic routier, d'une vitesse de circulation élevée, et/ou d'un cheminement piéton inexistant ou insuffisant) ;
- élèves scolarisés dans une unité d'enseignement adapté ou spécialisé (SEGPA, EREA, CLIS, UPI), l'enseignement adapté étant destiné aux élèves en grave difficulté scolaire et l'enseignement spécialisé aux élèves handicapés.

L'AOP s'engage à fournir au STIF un état des lieux du nombre d'élèves relevant de chacune des trois catégories concernées - élèves rattachés à un regroupement pédagogique intercommunal, élèves devant emprunter un parcours dangereux pour se rendre à leur établissement, élèves scolarisés dans une unité d'enseignement adapté ou spécialisé - transportés sur les campagnes 2011/2012 et 2012/2013 explicitant de manière précise la proportion d'entre eux qui ne respectent pas le critère de distance domicile-établissement, tel que défini dans l'annexe I. Sur la base de cet état des lieux, les parties s'engagent à examiner l'opportunité de poursuivre ou non cette disposition pour les campagnes suivantes.

Sont également considérés comme « subventionnables » jusqu'à échéance, pour chacun d'eux, du cycle scolaire engagé lors de l'année scolaire 2010/2011 (cycle d'enseignement maternel, ou cycle d'enseignement primaire, ou collège, ou lycée), les élèves habitant en deçà de 3 km de leur établissement de scolarisation et ayant été reconnus comme ayants droit pour la campagne 2010/2011. Cette disposition ne concerne donc pas les élèves qui engagent un nouveau cycle scolaire à partir de la rentrée 2011.

Article 12.2-Montant de la dotation financière du STIF.

12.2.1 : Montant de la dotation financière du STIF pour les services visés au 1 de l'annexe II

La dotation financière du STIF, versée à l'AOP en contrepartie de la délégation de compétence, pour l'année scolaire N/N+1 est déterminée par le calcul suivant :

- au montant réel du marché, après révision annuelle conformément au CCAP, tel que payé par l'AOP, pour les prestations de la tranche ferme (transport scolaire des élèves) et de la tranche conditionnelle 2 (gestion de la relation-client) des marchés associés aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II,
- dont sont déduites les recettes tarifaires définies comme suit :
 - o Nombre d'élèves éligibles transportés arrêté au 31 décembre de l'année N
 - * (tarif régional des élèves éligibles - le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
 - o Nombre d'élèves non éligibles et subventionnables transportés arrêté au 31 décembre de l'année N
 - * (tarif régional des élèves éligibles* - le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)

NB : il s'agit en fait du tarif régional des élèves non éligibles dont on déduit la subvention du STIF pour les élèves non éligibles subventionnables conformément à l'article 12.1.

- Nombre d'élèves non éligibles et non subventionnables transportés arrêté au 31 décembre de l'année N
 - * (tarif régional des élèves non éligibles – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
- Nombre de personnes « autres usagers » (n'ayant pas le statut d'accompagnateur) transportées arrêté au 31 décembre de l'année N
 - * tarif régional des élèves non éligibles

Si ce calcul aboutit à un montant supérieur à 0 €, la dotation du STIF est égale à ce montant. Si ce calcul aboutit à un montant inférieur ou égal à 0 €, la dotation du STIF est nulle.

Le STIF ne finance pas le montant de la tranche conditionnelle 1 (services supplémentaires).

Dans la mesure où un acompte peut-être versé au titre de l'année scolaire N/N+1 avant que la dotation du STIF soit définitivement connue, la dotation prévisionnelle du STIF est définie comme :

- le montant prévisionnel du marché, après révision annuelle conformément au CCAP, concernant les prestations de la tranche ferme (transport scolaire des élèves) et de la tranche conditionnelle 2 (gestion de la relation-client) des marchés associés aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II, calculé sur la base du calendrier prévisionnel et de l'effectif prévisionnel mentionnés dans les dispositions des marchés passés par le STIF
 - dont sont déduites les recettes tarifaires définies comme suit :
 - Nombre d'élèves éligibles transportés arrêté au 30 septembre de l'année N
 - * (tarif régional des élèves éligibles – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
 - Nombre d'élèves non éligibles et subventionnables transportés arrêté au 30 septembre de l'année N
 - * (tarif régional des élèves éligibles[#] – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
- # NB : il s'agit en fait du tarif régional des élèves non éligibles dont on déduit la subvention du STIF pour les élèves non éligibles subventionnables conformément à l'article 12.1*
- Nombre d'élèves non éligibles et non subventionnables transportés arrêté au 30 septembre de l'année N
 - * (tarif régional des élèves non éligibles – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
 - Nombre de personnes « autres usagers » (n'ayant pas le statut d'accompagnateur) transportées arrêté au 30 septembre de l'année N
 - * tarif régional des élèves non éligibles

12.2.2. Montant de la dotation financière du STIF pour les services visés au 2 de l'annexe II

La dotation financière versée par le STIF à l'AOP, se compose d'une dotation de base à la charge du STIF en contrepartie de la délégation de compétence, égale pour l'année scolaire 2011-2012 à 297,70 € par élève éligible et par élève non éligible et subventionnable, et le cas échéant, du reversement de la subvention financée par le conseil général et gérée par le STIF, fonction de la catégorie à laquelle appartient l'élève.

Pour le calcul de la dotation définitive de base (à la charge du STIF) pour l'année scolaire N/N+1, le nombre d'élèves subventionnables par le STIF est arrêté au 31 décembre de l'année N. Pour le calcul de la dotation prévisionnelle de base pour l'année scolaire N/N+1, le nombre d'élèves subventionnables par le STIF est arrêté au 30 septembre de l'année N.

Le montant de la dotation de base (à la charge du STIF) par élève est actualisé chaque année selon l'indice « transports scolaires ».

Soit T_N la dotation par élève en € de l'année N versée pour l'année scolaire N/N+1, avec :

$$T_N = T_{N-1} * [1 + I_{TS}(N)],$$

[1 + $I_{TS}(N)$] étant calculé sur la base de la formule détaillée ci-dessous :

0.45 x	Valeur moyenne de oct. N-2 à sept. N-1 / Valeur moyenne de oct. N-3 à sept. N-2	Indice salaire horaire ouvriers « transport terrestre et transport par conduite » - Ministère du travail SHOUV § (indice 49 de la NAF 88)
+		
0.10 X	Valeur moyenne de oct. N-2 à sept. N-1 / Valeur moyenne de oct. N-3 à sept. N-2	Prix HT du gazole en cuve en fin de mois, déduction faite du remboursement partiel de la TIPP
+		
0.10 X	Valeur moyenne de oct. N-2 à sept. N-1 / Valeur moyenne de oct. N-3 à sept. N-2	Indice des prix (IP) de l'offre intérieure de produits industriels - Autobus et autocars (Identifiant INSEE : 1559272)
+		
0.05 X	Valeur moyenne de oct. N-2 à sept. N-1 / Valeur moyenne de oct. N-3 à sept. N-2	Indice des prix à la consommation - Entretien et réparation de véhicules personnels
+		
0.30 X	Valeur moyenne de oct. N-2 à sept. N-1 / Valeur moyenne de oct. N-3 à sept. N-2	Indice des prix à la consommation - Services

L'indice « transports scolaires » est fixé annuellement par décision du directeur général du STIF.

Article 13- Modalités de règlement de la participation du STIF

Article 13.1-Modalités de règlement de la dotation financière du STIF au titre des circuits spéciaux scolaires

La participation financière du STIF au titre de l'article 12 pour l'année scolaire N/N+1, sera versée sur le compte de l'AOP conformément aux modalités rappelées ci-après :

- à compter du 15 octobre de l'année N, un premier acompte pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1, correspondant d'une part à 30 % du montant de la dotation financière prévisionnelle du STIF (telle que définie à l'article 12.2) pour les services visés au 1 de l'annexe II, et d'autre part à 30% du montant de la dotation financière prévisionnelle de base à la charge du STIF (telle que définie à l'article 12.2) pour les services visés au 2 de l'annexe II,
- à compter du 15 février de l'année N+1, un second acompte pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1, correspondant d'une part à 50% du montant de la dotation financière prévisionnelle du STIF (telle que définie à l'article 12.2) pour les services visés au 1 de l'annexe II, et d'autre part à 50% du montant de la dotation financière prévisionnelle de base à la charge du STIF (telle que définie à l'article 12.2), et le cas échéant, au montant de subvention perçu par le STIF de la part du conseil général, pour les services visés au 2 de l'annexe II,
- à compter du 15 octobre de l'année N+1, le solde de la dotation financière du STIF, pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1, ainsi que le 1er acompte correspondant à l'année scolaire N+1/N+2.

Le paiement du solde sera effectué sur présentation de l'état des dépenses effectives de l'AOP pour l'année scolaire considérée visé par le payeur de la collectivité locale, siège de l'AOP.

Article 13.2-Domiciliation bancaire

La participation du STIF sera faite sur le compte dont les coordonnées bancaires sont rappelées ci-après :

- Adresse bancaire :	Banque de France - Versailles
- Titulaire du compte :	Trésorerie de Saint-Arnoult-en-Yvelines
- N° de Banque :	30001
- N° de guichet :	00866
- N° de compte :	E7870000000 93

Titre V - INFORMATION ET CONTROLE

Article 14- Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées

Le suivi financier a pour objet d'évaluer l'évolution de la dépense.

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

- l'analyse de l'usage du service : le nombre d'usagers inscrits par catégorie (éligibles, non éligibles subventionnables - avec le motif de la

subventionnabilité -, non éligibles non subventionnables), ainsi que l'évolution trimestrielle de la fréquentation de chaque circuit à chacun des horaires,

- l'offre de transport,
- le coût de l'exploitation,
- le montant des recettes tarifaires, en fonction du prix public local pratiqué,
- les conditions d'exercice des compétences déléguées et les difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées pour l'année scolaire N/N+1 est présenté chaque année aux services du STIF avant le 1^{er} avril N+2.

Par ailleurs, sur demande du STIF, l'AOP s'engage à lui transmettre, à titre d'information, le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les entreprise(s) de transport, ainsi que les rapports de contrôle effectué par l'AOP ou les prestataires mandatés.

Article 15- Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire (demande de documentation, contrôle sur place, audit) pour contrôler la bonne application de la présente convention et convenir avec l'AOP des mesures nécessaires pour que le (les) entreprise(s) de transport remédie(nt) aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à permettre au STIF d'exercer ce droit, ainsi qu'à prévoir dans sa ou ses convention(s) avec le (les) entreprise(s) de transport des dispositions permettant les contrôles et audits.

Article 16- Mise en place d'un système de gestion des transports scolaires

Le STIF met en place et finance un système informatisé de gestion des transports scolaires œuvrant pour l'organisation des circuits spéciaux scolaires, la gestion des ayants droit aux aides financières sur lignes régulières et circuits spéciaux scolaires, le remboursement des frais de transport des élèves et étudiants handicapés, ainsi que l'ordonnancement des dépenses y afférents.

Dans le cadre de la présente convention, ce système demeure, sous réserve des dispositions ci-après, alimenté par les services du STIF sur la base des informations fournies par l'AOP.

Néanmoins, si l'AOP assure elle-même la gestion de la relation-client (en d'autre terme, si elle n'affermite pas la tranche conditionnelle n°2 des marchés), elle s'engage à transmettre au STIF, via l'accès distant web défini par le STIF, les informations relatives à l'ensemble des usagers des services concernés, ainsi qu'à remettre à chacun de ces usagers un titre de transport conforme au modèle défini par le STIF.

Les modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client figurent en annexe III.

Titre VI - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 17- Responsabilité

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

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

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

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

Article 18- Résiliation

Article 18.1-Résiliation de plein droit

Pour les services visés au 1 de l'annexe II, le STIF se réserve la possibilité, pour des raisons d'optimisation de l'offre de transport public, ou en cas de désaccords constatés dans le cadre des dispositions des articles 9.2 et 9.3 et 9.4, de mettre fin à la délégation, de manière anticipée au 30 juin 2013 ou au 30 juin 2015, dans le respect d'un préavis de 6 mois.

Pour les services visés au 2 de l'annexe II, le STIF se réserve la possibilité, pour des raisons d'optimisation de l'offre de transport public, de mettre fin à la délégation, de manière anticipée au 30 juin 2013 ou au 30 juin 2015.

Article 18.2-Résiliation pour faute

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

La défaillance de l'entreprise de transport exploitant un des services visés à l'article 5 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement de la part de l'AOP. En cas de défaillance, il appartiendra à l'AOP d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 18.3-Résiliation amiable

Les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

Les parties s'engagent à ce que toute décision conjointe de résiliation amiable prise au cours de l'année scolaire N/N+1 aboutisse à une résiliation effective prenant effet à compter du début de l'année scolaire N+2/N+3.

Durant ce délai, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 19- Fin de la convention et renouvellement

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les futures modalités d'organisation et d'exercice des compétences déléguées.

12 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à avoir décidé ensemble :

- soit du renouvellement de la délégation de compétence au profit de l'AOP,
- soit de la reprise des compétences déléguées par le STIF.

Dans la seconde hypothèse, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 20- Litiges

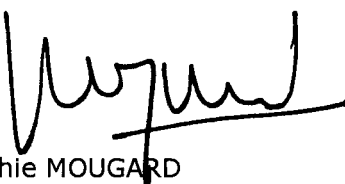
Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Elles se réunissent dans un délai de 1 mois à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception.

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



Fait à Paris
Le ~~18~~ JUL. 2011

En double exemplaire,

Le STIF


Sophie MOUGARD

L'AOP, la Communauté de communes CAPY



Jean-Louis BARTH

ANNEXES

- Annexe I :** Règlement régional des circuits spéciaux scolaires
- Annexe II :** Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation
- Annexe III :** Modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client
- Annexe IV :** Réduction tarifaire accordée par le STIF aux accompagnateurs

Annexe II

Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

1. CIRCUITS A CONFIER AU TRANSPORTEUR :

CIRCUIT	CIRCUITS A CONFIER AU TRANSPORTEUR	Jours de circulation							Type de véhicule	N° d'ordre	Noms et adresses des élèves	Fonctionnaire
		Lun	Mar	Mer	Jeu	Ven	Sab	Dim				
ABUS	COMMISSIONS POUR COLLEGE ET LYCEE (MAGASINIERE COURSE)	X	X		X	X			CAM	16	<p>Aler : 7h17 - 7h42 ABUS Centre, (Provell, Long Orme, Guhenville, La Mare, Bataux-Croix Marie, Merainville, Marguerin, ABUS centre pour correspondances Hemballaitouster) Rer retour : 7h20 - 7h35 Rer retour : 8h15 - 8h34 Correspondances avec Lezouan, Amboulet, ABUS centre (Provell, Long Orme, Guhenville, La Mare, Bataux-Croix Marie, Marguerin, Merainville)</p>	Le mardi 12 mai 2012
ABUS	COMMISSIONS POUR COLLEGE ET LYCEE (CANTINE)							X	CAM		<p>Aler : 7h17 - 7h42 Rer Retour : 7h40 - 8h35 Rer Retour : 8h15 - 8h37 Rer retour Normaux ABUS centre, (Provell, Long Orme, Guhenville, La Mare, Bataux-Croix Marie, Merainville, Marguerin, ABUS centre pour correspondances Rambouillet-Bordan) Correspondances avec Lezouan, Amboulet, ABUS centre (Provell, Long Orme, Guhenville, La Mare, Bataux-Croix Marie, Marguerin, Merainville)</p>	Le mardi 12 mai 2012
ABUS	COMMISSIONS POUR COLLEGE ET LYCEE (PROMOTION)								CAM	13	<p>Aler : 8h25 - 8h35 ABUS (Ecoles primaire et maternelle, rue de la Mare, Provell, Long Orme, Guhenville, La Mare, Bataux-Croix Marie, Merainville, Marguerin, Ecole maternelle et primaire rue de la Mare, Ecole primaire avenue du Bassin) Retour : 8h20 - 8h28 ABUS (Ecole primaire et maternelle, rue de la mare, école annexe rue Badier, Provell, Long Orme, Guhenville, La Mare, Bataux-Croix Marie, Merainville, Marguerin, Ecole maternelle et primaire rue de la mare)</p>	Le mardi 12 mai 2012

Les n°5															
SECTEUR	COMMUNES PRODIGES	NOM de l'Etat provisoire	NOM de l'Etat provisoire	ANNEE de RECEPTION					No d'Etat provisoire	Type de commune	Nom et adresse du local	Type de commune			
				Local	Mais	Rue	avenue	Vend							
PARAY BOURVILLE	ABELS ORSONVILLE PRUNAY-EN- YVELINES		COLEMANVILLE CHAUS SETHIMAIN DE PRUNAY-EN- YVELINES	X	X				43	C.M	1er étage - 8720 - 8720 ABELS (L'habitat, Orsonville, Orsonville, PARAY-BOURVILLE (Paray Boisville), Mais de Oues, L'habitat) ORSONVILLE (Orsonville, Oues, Oues), ABELS (Ecole, Mais, Ecole, Mais, Mais, Mais, Mais, Mais, Mais, Mais), ABELS (Ecole, Mais, Ecole, Mais, Mais, Mais, Mais, Mais, Mais, Mais)	1er étage - 18124 - 17110 ABELS (Ecole, Mais, Ecole, Mais, Mais, Mais, Mais, Mais, Mais, Mais), ORSONVILLE (Ecole, Mais, Mais, Mais, Mais, Mais, Mais, Mais, Mais)	2ème étage - 8720 - 8720 PRUNAY (La Chapelle) ORSONVILLE (Ecole, Mais, Mais, Mais, Mais, Mais, Mais)	2ème étage - 18124 - 17110 PRUNAY (Ecole, Mais, Ecole, Mais, Mais, Mais, Mais, Mais, Mais, Mais), ORSONVILLE (Ecole, Mais, Mais, Mais, Mais, Mais, Mais, Mais, Mais)	2ème étage - 18124 - 17110 PRUNAY (Ecole, Mais, Ecole, Mais, Mais, Mais, Mais, Mais, Mais, Mais), ORSONVILLE (Ecole, Mais, Mais, Mais, Mais, Mais, Mais, Mais, Mais)

2. CIRCUITS REALISES EN REGIE

Lot N°2											
Commune	N° de l'itinéraire	Nom de l'itinéraire	Jours de circulation				N° de l'itinéraire	Type de véhicule	Noms et adresses des lieux	Nomenclature	
			Lun	Mer	Jeu	Ven					
ALLANVILLE		01	X		X		11	MUS BUS	<p>ALLER: 8H00 - 8H02 ALLANVILLE AUX ECOS (code Hatozville, retour école, Cbville, retour école)</p> <p>RETOUR: 17H30 ALLANVILLE AUX ECOS (code Souperenville, Hatozville, retour école, Cbville, retour école)</p>	Terre n° 10001170004 100	
Lot N°3											
MORVILLE-SCHILLARD	N° de l'itinéraire	Nom de l'itinéraire	Jours de circulation				N° de l'itinéraire	Type de véhicule	Noms et adresses des lieux	Nomenclature	
			Lun	Mer	Jeu	Ven					
		01	X		X		02	CAR	<p>ALLER: 7H45 - 8H07 Petit-Corme, Batazville (retour bus), Le Bateau, sans arrêt (arrêt bus), Batazville, Carville, Alençon aux Bois, Batazville (départ pour Petit-Corme)</p> <p>RETOUR: 10H36 - 17H 35 MORVILLE (arrêt), ARLE, B. Alençon aux Bois, Le Petit-Corme BONVILLE (gardiens, Le Bateau sans arrêt), Batazville</p>	Terre n° 10001170004 100	

Annexe III

Modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client

1. Information des familles

Afin de répondre à toute question des familles, l'AOP s'engage à être joignable pendant toute la durée de la délégation :

- par courriel,
- par courrier postal,
- par téléphone a minima aux plages horaires suivantes : de 9h-12h / 14h-17h du lundi au vendredi pendant toute la durée de la délégation.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible auprès des familles, à travers les différents moyens d'information possibles, de documents les informant sur le service, sur les modalités d'inscription et sur les conditions d'accès. Elle édite et met à disposition en mairie (ou autre lieu connu d'accueil et d'information), ainsi que dans les établissements scolaires, les plaquettes du STIF, les formulaires et les fiches horaires.

L'AOP s'engage à garantir une réponse aux familles au plus tard dans les 72 heures ouvrées à compter de la demande d'information.

2. Gestion des inscriptions

a) *Accueil physique des familles*

L'AOP assure une permanence en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information, pour recevoir les familles des élèves et assurer l'inscription des élèves.

✓ Nombre de permanence

Si les services délégués, figurant en annexe II, assurent le transport :

- de moins de 50 élèves : 3 permanences par mois au minimum ;
- de 50 à 150 élèves : 4 permanences par mois minimum ;
- de plus de 150 élèves : 6 permanences par mois minimum.

✓ Plage horaire de la permanence

La permanence sera d'une demi-journée : selon le choix de l'AOP, soit le matin de 8h-13h, soit l'après-midi de 14h-19h.

✓ Jours de permanence

Au moins une permanence par mois devra se tenir le mercredi ou le samedi. L'AOP est libre de fixer les autres jours de permanence.

✓ Durée de la permanence

La permanence se tiendra du mois de juin au mois de septembre inclus.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible auprès des familles des dates d'ouverture du guichet ou de la permanence ; elle les met notamment à disposition en mairie, dans les établissements scolaires...

b) Distribution des formulaires d'inscription

L'AOP est chargée de l'impression des formulaires d'inscription pour l'obtention du titre de transport, selon un modèle fourni par le STIF.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible des formulaires auprès des familles ; il les met notamment à disposition en mairie (ou autre lieu connu d'accueil et d'information), et dans les établissements scolaires.

c) Réception des formulaires d'inscription

L'AOP réceptionne les formulaires d'inscription remplis par les familles par courrier postal à la permanence assurée en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information.

d) Saisie des formulaires d'inscription

L'AOP saisit les données contenues dans les formulaires d'inscription remplis par les familles dans le système informatisé de gestion des transports scolaires, mis en place par le STIF et visé à l'article 16 de la convention de délégation de compétence, via un accès distant.

L'AOP doit obligatoirement être équipée des outils informatiques nécessaires à la réalisation de cette saisie de données et d'un accès à internet.

A compter de la saisie de ces données par l'AOP, le système informatisé de gestion des transports scolaires calcule le tarif régional, éventuellement diminué de la réduction tarifaire accordée par le Conseil Général, dans un délai de 48h maximum (durant la nuit suivante, dans la majorité des cas).

e) Encaissement du montant du prix public local acquitté par les familles

L'AOP encaisse le montant du prix public local acquitté par les familles, tel que défini à l'article 10.2 de la convention de délégation de compétence, selon les procédures financières qui lui sont propres.

f) Edition du titre de transport

L'AOP édite le titre de transport, à partir de son accès distant au logiciel, sur un courrier à adresser aux familles selon un modèle défini par le STIF. A titre d'information, le titre consistera en un support papier plastifié d'un format d'environ 8.5 x 5.5 cm.

L'AOP édite également les duplicata des titres de transport.

g) Délivrance du titre de transport

L'AOP délivre le titre de transport par courrier ou en main propre à la permanence assurée en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information, sur demande

de la famille, dans les 48 heures ouvrées à compter de l'encaissement effectif du montant du prix public local devant être acquitté par les familles.

3. Gestion administrative pour les élèves inscrits en ligne

A compter de 2012, les familles pourront éventuellement s'inscrire en ligne sur le site internet du STIF. Pour ces élèves, l'AOP devra assurer les missions suivantes, telles que décrites à l'article 2 de la présente annexe :

- a) Accueil physique des familles
- e) Encaissement du montant du prix public local acquitté par les familles
- f) Edition du titre de transport,
- g) Délivrance du titre de transport.

4. Gestion des litiges

Dans le cadre de la gestion des litiges, l'AOP gère les contestations relatives au titre de transport. Exemple : contestation sur les critères d'éligibilité, perte d'un titre de transport, ... Elle en informe le STIF.

Annexe IV

Réduction tarifaire accordée par le STIF aux accompagnateurs

Sur la durée de la convention de délégation, et pour les services visés au 1 de l'annexe II faisant l'objet de la tranche ferme du marché et au 2 de l'annexe II, le STIF accorde une réduction tarifaire pour les accompagnateurs.

Cette réduction tarifaire est d'un montant unitaire égal au tarif régional des élèves non éligibles et conduit, par conséquent, à ce que l'accès au service soit gratuit pour les accompagnateurs.

Son financement est compris dans le montant global de la dotation financière du STIF, prévue à l'article 12.2 de la convention de délégation.

Délibération n°2011/0552

Séance du 06 juillet 2011



**DELEGATION DE COMPETENCE
A COMMUNAUTE DE COMMUNES VEXIN-SEINE**

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-3, L.3111-14, L.3111-15 et 3111-16 ;
- VU** la loi 83-634 modifiée du 13 juillet 1983 et la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1984 ;
- VU** la loi n° 20046809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié 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 en particulier ses articles 25 à 30 ;
- VU** la délibération n° 2010/0116 du 17 février 2010 approuvant le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires ;
- VU** la délibération n° 11-014 du 02/03/2011 du Conseil de Communauté de la Communauté de Communes de Vexin-Seine;
- VU** le rapport général Transports Scolaires du 6 juillet 2011 ;
- VU** les avis de la commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 et de la commission de l'offre de transport du 30 juin 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

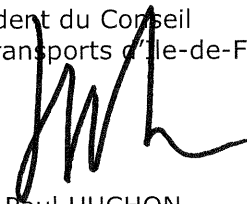
ARTICLE 1^{er} : La Communauté de Communes de Vexin-Seine reçoit délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France en matière de services spéciaux de transport public routier réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires) sur son territoire.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence en matière de transport scolaire du Syndicat des Transports d'Ile de France à la Communauté de Communes **de Vexin-Seine** est approuvée pour une durée de 6 ans soit du 1^{er} juillet 2011 au 30 juin 2017.

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

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

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


Jean-Paul HUCHON

**Convention
de délégation de compétence
en matière de services spéciaux de transport public routiers
réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires)**

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis-41 Rue de Châteaudun à Paris 9ème, (n°SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2011- du [REDACTED] 2011 ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Communauté de Communes Vexin-Seine, ayant son siège 30 bd Thiers 78250 Meulan , et représenté par le Président Guy POIRIER , en vertu de la délibération de n° 11-014 du 2 mars 2011, ci-après désigné « L'autorité organisatrice de proximité » ou « L'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code de l'éducation, notamment ses articles L.213-13, R.213-4 à R.213-9, R.213.20,
- VU** la loi n° 83-634 modifiée du 13 juillet 1983, la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1983, la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2010/0116 du 17 février 2010,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2011/[REDACTED] du [REDACTED] 2011 portant délégation de compétences du STIF à C.C Vexin-Seine en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves,
- VU** la délibération n° du

PREAMBULE

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

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (ci-après désignée AOP) par l'article 1^{er} de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 (codifié à l'article L.1231-10 du code des transports) et par le décret du 10 juin 2005.

En vertu de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée (article L.3111-4 du code des transports), et depuis le 1^{er} juillet 2005, le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires.

Conformément à l'article 1^{er}-II de l'ordonnance précitée (article L.1231-10 du code des transports), le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, dans le cadre d'une convention.

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

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

Titre I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1- Objet

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

Sur le périmètre défini à l'article 5, les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de transports scolaires comprennent l'organisation et le financement des services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves, ci-après désignés « circuits spéciaux scolaires ».

A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention, la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des services délégués sera exercée de plein droit par l'AOP.

L'AOP sera subrogée dans les droits et obligations du STIF ou, le cas échéant, de l'organisateur local maintenu durant la période transitoire, pour l'exécution des contrats en cours.

Il est rappelé que, compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable

de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'article 18, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2- Entrée en vigueur, durée

La présente convention entre en vigueur à compter du 1^{er} juillet 2011, dans la totalité de ses dispositions, pour une durée maximale de 6 ans, sous réserve des dispositions de l'article 18.

Article 3- Principes généraux

Article 3.1- Principe d'exclusivité

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

Article 3.2- Principe de coopération et de transparence

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

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion, notamment dans le cadre des dispositions de l'article 14 de la présente convention.

Article 3.3- Délégation des transports scolaires au Département

Dans l'hypothèse d'une délégation de compétence en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires conclue entre le STIF et le Département des Yvelines, ce dernier sera subrogé dans les droits et obligations du STIF au titre de la présente convention, dès l'entrée en vigueur de la convention de délégation de compétence conclue entre le Département et le Syndicat.

Titre II - DROITS ET OBLIGATIONS DU STIF

Article 4- Droits et obligations du STIF

Article 4.1- Dispositions générales

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

- Il établit et tient à jour le plan régional des transports, après avis des collectivités locales et de leurs groupements.
- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation (consistance générale et conditions de fonctionnement des services) et des règles minimales en matière de qualité de

service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I.

- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.
- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.

En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :

- participe au financement des services en fonction des critères d'éligibilité définis à l'annexe I et de subventionnabilité définis à l'article 12.1, et selon les modalités de financement définis au titre IV de la présente convention,
- contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP ses conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
- étudie toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
- informe dans un délai raisonnable l'AOP de tout projet d'évolution significative de l'offre de transport public sur son territoire, ainsi que des projets de décisions tarifaires liées au transport scolaire.

Article 4.2- Dispositions spécifiques à la présente délégation

Dans le cadre spécifique de la présente délégation, le STIF demeure compétent pour confier, par la signature d'une ou plusieurs convention(s) à durée limitée, l'exploitation des circuits spéciaux scolaires, à une ou plusieurs entreprise(s) ou association(s) désignée(s) après une procédure de mise en concurrence, conformément à l'article 7-II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI) (article L.1221-3 du code des transports). Dans ce cadre, il lui appartient de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, les procédures de passation des conventions d'exploitation, dont la durée n'excédera pas celle de la présente convention.

Ainsi, pour les circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II, le STIF :

- a passé les marchés avec les entreprises de transport, dont il transmet les pièces, en vue de leur gestion, à l'AOP, conformément à l'avenant de transfert qui sera conclu ;
- peut saisir l'AOP, afin qu'elle modifie la consistance des circuits, notamment dans les cas :
 - d'évolution du nombre d'enfants éligibles et/ou subventionnés par le STIF par rapport aux estimations initiales,
 - de possibilités de rationalisation de l'offre de transports scolaires sur un périmètre qui excède celui de l'AOP,
 - d'évolution de l'articulation avec l'offre sur lignes régulières ;
- émet un avis préalable et peut s'opposer aux :
 - évolutions des circuits envisagés par l'AOP, selon les modalités prévues à l'article 8,
 - avenants aux marchés que l'AOP envisage de conclure, selon les modalités prévues à l'article 9.2,

- aux décisions de reconduction des marchés en cours, dans la limite de leur durée maximale, selon les modalités prévues à l'article 9.3.

En cas d'opposition, ces décisions ne pourront pas être mises en œuvre par l'AOP sans qu'elle outre passe l'exercice des compétences déléguées. Dans cette hypothèse les parties se rapprocheront pour envisager la mise en œuvre des dispositions de l'article 18.

Titre III - DROITS ET OBLIGATIONS DE L'AUTORITE ORGANISATRICE DE PROXIMITE

Chapitre I- PERIMETRE DE LA DELEGATION DE COMPETENCE

Article 5- Périmètre de la délégation : les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

La délégation de compétence consentie à l'AOP porte sur les circuits listés en annexe II.

Chapitre II- COMPETENCES DELEGUEES EN MATIERE D'ORGANISATION ET DE FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 6- Evaluation des besoins en matières de transports scolaires

En concertation avec les différents acteurs qui concourent à l'organisation des transports scolaires (notamment les collectivités locales et leurs groupements, les chefs d'établissement, les directeurs d'écoles, l'entreprises de transport, les associations de parents d'élèves), l'AOP :

- évalue les besoins en circuits spéciaux scolaires en cohérence avec l'évolution du nombre d'élèves subventionnables, tels que définis à l'article 12.1, et avec l'offre existante sur les lignes régulières ;
- veille à l'adéquation de l'offre des CSS et des lignes régulières aux évolutions des besoins de transports scolaires et est tenu de transmettre au STIF ses propositions en ce sens.

Article 7- Compétences déléguées en matière de circuits spéciaux scolaires

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

- l'organisation des circuits spéciaux scolaires dans le cadre des marchés passés par le STIF, pour lesquels un avenant de transfert aura été conclu, selon les modalités fixées aux articles 8 et 9,
- le financement des circuits spéciaux scolaires, avec le concours du STIF, conformément aux modalités de l'article 12.2,
- le contrôle de l'exécution des circuits spéciaux scolaires, l'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou de suppression d'offre de transport, ou de qualité de service, en particulier dans le respect du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention,

- le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent,
- la gestion de la relation client, de préférence en direct, qui comprend notamment l'information des familles et des usagers sur l'offre, les conditions d'accès et d'usage des services de transports publics existants, l'inscription des usagers, la perception du prix public local payé par la famille, la remise à chacun de ces usagers d'un titre de transport conforme au modèle défini par le STIF, ainsi que la gestion de l'ensemble des correspondances avec les familles et les usagers (ces missions sont décrites à l'annexe III).

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

- informer le STIF de tout événement majeur concernant l'exécution du service susceptible d'avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- établir un rapport annuel au STIF sur l'exécution de la présente convention conformément à l'article 14 et sur l'usage et la fréquentation du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- mettre en cohérence ses actions de communication relatives aux services délégués avec la politique de communication du STIF.

Article 8- Evolution des circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

Les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétences sont répertoriés en annexe II qui constitue un état initial.

Toutes modifications de la consistance de ces circuits (suppression, création ou modifications des services existants) sont soumises à l'accord préalable du STIF, avant leur mise en place.

Par ailleurs, le STIF peut saisir l'AOP pour l'étude d'une modification des circuits, notamment dans les cas d'évolution du nombre d'enfants éligibles et/ou subventionnés par le STIF par rapport aux estimations initiales, dans les cas de possibilités de rationalisation de l'offre de transports scolaires sur un périmètre excédant celui du champ de compétence de l'AOP et dans les cas d'évolution de l'articulation avec l'offre sur lignes régulières.

En toute hypothèse, pour opérer ces modifications :

- s'il n'est pas nécessaire, au vu des dispositions des marchés, de les modifier par avenant, une proposition de mise à jour de l'annexe II, accompagnée d'une note argumentée présentant notamment les différences de coûts, est adressée par l'AOP au STIF, pour avis conforme, au moins 2 mois avant la date de mise en œuvre envisagée. Le STIF dispose d'un délai de 1 mois pour rendre son avis. A défaut de réponse du STIF dans ce délai, ou en cas d'avis défavorable, l'AOP n'est pas autorisée à mettre en œuvre ladite modification.
- s'il est nécessaire, au vu des dispositions des marchés, de les modifier par avenant : dans ce cas les parties mettent en œuvre les dispositions de l'article 9.2, avant toute mise en œuvre par l'AOP.

Article 9- Modalités d'exploitation des circuits spéciaux scolaires

Article 9.1- Subrogation et transfert des marchés

Dès l'entrée en vigueur de la présente convention, l'AOP est subrogée dans les droits et obligations du STIF au titre des marchés d'exploitation des circuits spéciaux scolaires passés par lui sur le périmètre défini à l'article 5 et pour les services visés à l'article 7, jusqu'à l'échéance desdits marchés.

Un avenant de transfert des marchés sera signé dans ce sens entre le STIF, l'AOP et l'exploitant.

Article 9.2- Passation des avenants aux marchés

En application des dispositions de la présente convention et de l'avenant de transfert prévu à l'article 9.1, l'AOP est compétente pour la passation des avenants aux marchés, dans les conditions prévues par les dispositions desdits marchés, dans le respect des dispositions de la présente convention.

L'AOP est, néanmoins, tenue de solliciter l'accord préalable du STIF pour toute modification des marchés par avenant.

Le projet d'avenant, accompagné d'une note argumentée présentant notamment les différences de coûts, est adressé par l'AOP au STIF, pour avis conforme, au moins 3 mois avant la date de mise en œuvre envisagée.

Le STIF dispose d'un délai de 2 mois pour rendre son avis.

A défaut de réponse du STIF dans ce délai, ou en cas d'avis défavorable, l'AOP n'est pas autorisée à signer ledit avenant.

Article 9.3- Résiliation des marchés

En application des dispositions de la présente convention et conformément au CCAP, l'AOP est compétente pour résilier les marchés, dans les conditions prévues par les dispositions desdits marchés, dans le respect des dispositions de la présente convention.

L'AOP est, néanmoins, tenue de solliciter l'accord préalable du STIF avant toute décision de résiliation des marchés en cours.

Le projet de décision de résiliation, accompagné d'une note argumentée présentant notamment les motifs de la résiliation, est adressé par l'AOP au STIF, pour avis conforme, au moins 3 mois avant la date de mise en œuvre envisagée.

Le STIF dispose d'un délai de 2 mois pour rendre son avis.

A défaut de réponse du STIF dans ce délai, ou en cas d'avis défavorable, l'AOP n'est pas autorisée à résilier les marchés et les parties se rapprocheront pour mettre en œuvre les dispositions de l'article 18.

Article 9.4- Reconduction des marchés

En application des dispositions de la présente convention et de l'avenant de transfert prévu à l'article 9.1, l'AOP est compétente pour reconduire les marchés, dans les

conditions prévues par les dispositions desdits marchés (notamment dans la limite de la durée maximale prévue), dans le respect des dispositions de la présente convention.

L'AOP est, néanmoins, tenue de solliciter l'accord préalable du STIF avant toute décision de reconduction des marchés en cours.

Le projet de décision de reconduction, accompagné d'une note argumentée présentant notamment un bilan de la prestation effectuée, est adressé par l'AOP au STIF, pour avis conforme, au moins 6 mois avant la date de mise en œuvre envisagée.

Le STIF dispose d'un délai de 4 mois pour rendre son avis.

A défaut de réponse du STIF dans ce délai, ou en cas d'avis défavorable, l'AOP n'est pas autorisée à reconduire les marchés et les parties se rapprocheront pour mettre en œuvre les dispositions de l'article 18.

Article 9.5- Echanges réguliers avec le STIF

Les parties s'engagent à se rapprocher au moins à l'issue de l'année scolaire 2011-2012, à l'issue de l'année scolaire 2013-2014 et à l'issue de l'année scolaire 2015-2016, afin d'étudier les conditions de reconduction (ou non) ou d'éventuel avenant du marché en cours.

Titre IV - TARIFICATION ET FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 10- Part du financement des circuits spéciaux scolaires incombant à l'utilisateur.

Article 10.1- Tarifs régionaux des circuits spéciaux scolaires

Les tarifs régionaux des abonnements sur circuits spéciaux sont fixés par le STIF comme indiqué dans le règlement régional des circuits spéciaux en annexe I.

Article 10.2- Prix publics locaux des circuits spéciaux scolaires

Le prix public local est le montant que doit régler l'utilisateur en contrepartie de l'abonnement.

Il est égal :

- au tarif régional ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par l'AOP ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par le conseil général, dont le financement aurait préalablement fait l'objet d'une convention entre le conseil général et le STIF ;
- diminué, pour les élèves non éligibles subventionnables tels que définis à l'article 12.1 et pour les accompagnateurs, de la réduction tarifaire accordée par le STIF,
- éventuellement augmenté de frais de dossier.

L'AOP s'engage à informer le STIF des prix publics locaux proposés à l'ensemble des usagers (éligibles, non éligibles, autres) et le cas échéant, le montant de frais annexes de type frais de dossier et/ou frais de duplicata en cas de perte ou de vol.

Article 11- Financement des circuits spéciaux scolaires par l'autorité organisatrice de proximité

L'AOP assume les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées.

Article 12- Participation du STIF au financement des circuits spéciaux scolaires

Article 12.1- Dispositions spécifiques relatives aux élèves bénéficiant d'une subvention du STIF..

Afin d'assurer une transition progressive du périmètre antérieur des ayants-droit vers le périmètre d'éligibilité régional tel que défini à l'article 2.2. de l'annexe I, le STIF accordera temporairement à certains élèves non éligibles, dans les conditions définies ci-après, une aide égale à la différence entre le tarif régional « élève non éligible » et le tarif régional « élève éligible ». Les élèves bénéficiaires de cette aide sont qualifiés de « subventionnables ».

Sont considérés comme « subventionnables » pour les campagnes 2011/2012, 2012/2013 et 2013/2014, les élèves habitant en deçà de 3 km de leur établissement de scolarisation et appartenant à une des trois catégories suivantes :

- élèves rattachés à un regroupement pédagogique intercommunal ;
- élèves devant emprunter un parcours dangereux pour se rendre à leur établissement (Un parcours est caractérisé comme dangereux par l'AOP, avec l'accord préalable du STIF, en raison du fort trafic routier, d'une vitesse de circulation élevée, et/ou d'un cheminement piéton inexistant ou insuffisant) ;
- élèves scolarisés dans une unité d'enseignement adapté ou spécialisé (SEGPA, EREA, CLIS, UPI), l'enseignement adapté étant destiné aux élèves en grave difficulté scolaire et l'enseignement spécialisé aux élèves handicapés.

L'AOP s'engage à fournir au STIF un état des lieux du nombre d'élèves relevant de chacune des trois catégories concernées – élèves rattachés à un regroupement pédagogique intercommunal, élèves devant emprunter un parcours dangereux pour se rendre à leur établissement, élèves scolarisés dans une unité d'enseignement adapté ou spécialisé - transportés sur les campagnes 2011/2012 et 2012/2013 explicitant de manière précise la proportion d'entre eux qui ne respectent pas le critère de distance domicile-établissement, tel que défini dans l'annexe I. Sur la base de cet état des lieux, les parties s'engagent à examiner l'opportunité de poursuivre ou non cette disposition pour les campagnes suivantes.

Sont également considérés comme « subventionnables » jusqu'à échéance, pour chacun d'eux, du cycle scolaire engagé lors de l'année scolaire 2010/2011 (cycle d'enseignement maternel, ou cycle d'enseignement primaire, ou collège, ou lycée), les élèves habitant en deçà de 3 km de leur établissement de scolarisation et ayant été reconnus comme ayants droit pour la campagne 2010/2011. Cette disposition ne concerne donc pas les élèves qui engagent un nouveau cycle scolaire à partir de la rentrée 2011.

Article 12.2- Montant de la dotation financière du STIF.

La dotation financière du STIF, versée à l'AOP en contrepartie de la délégation de compétence, pour l'année scolaire N/N+1 est déterminée par le calcul suivant :

- au montant réel du marché, après révision annuelle conformément au CCAP, tel que payé par l'AOP, pour les prestations de la tranche ferme (transport scolaire des

élèves) et de la tranche conditionnelle 2 (gestion de la relation-client) des marchés associés aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II,

- dont sont déduites les recettes tarifaires définies comme suit :
 - o Nombre d'élèves éligibles transportés arrêté au 31 décembre de l'année N
 - * (tarif régional des élèves éligibles – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
 - o Nombre d'élèves non éligibles et subventionnables transportés arrêté au 31 décembre de l'année N
 - * (tarif régional des élèves éligibles[#] – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
 - [#] NB : il s'agit en fait du tarif régional des élèves non éligibles dont on déduit la subvention du STIF pour les élèves non éligibles subventionnables conformément à l'article 12.1.*
 - o Nombre d'élèves non éligibles et non subventionnables transportés arrêté au 31 décembre de l'année N
 - * (tarif régional des élèves non éligibles – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
 - o Nombre de personnes « autres usagers » (n'ayant pas le statut d'accompagnateur) transportées arrêté au 31 décembre de l'année N
 - * tarif régional des élèves non éligibles

Si ce calcul aboutit à un montant supérieur à 0 €, la dotation du STIF est égale à ce montant. Si ce calcul aboutit à un montant inférieur ou égal à 0 €, la dotation du STIF est nulle.

Le STIF ne finance pas le montant de la tranche conditionnelle 1 (services supplémentaires).

Dans la mesure où un acompte peut-être versé au titre de l'année scolaire N/N+1 avant que la dotation du STIF soit définitivement connue, la dotation prévisionnelle du STIF est définie comme :

- le montant prévisionnel du marché, après révision annuelle conformément au CCAP, concernant les prestations de la tranche ferme (transport scolaire des élèves) et de la tranche conditionnelle 2 (gestion de la relation-client) des marchés associés aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II, calculé sur la base du calendrier prévisionnel et de l'effectif prévisionnel mentionnés dans les dispositions des marchés passés par le STIF
- dont sont déduites les recettes tarifaires définies comme suit :
 - o Nombre d'élèves éligibles transportés arrêté au 30 septembre de l'année N
 - * (tarif régional des élèves éligibles – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
 - o Nombre d'élèves non éligibles et subventionnables transportés arrêté au 30 septembre de l'année N

* (tarif régional des élèves éligibles[#] – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)

[#] NB : il s'agit en fait du tarif régional des élèves non éligibles dont on déduit la subvention du STIF pour les élèves non éligibles subventionnables conformément à l'article 12.1

- o Nombre d'élèves non éligibles et non subventionnables transportés arrêté au 30 septembre de l'année N

* (tarif régional des élèves non éligibles – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)

- o Nombre de personnes « autres usagers » (n'ayant pas le statut d'accompagnateur) transportées arrêté au 30 septembre de l'année N

* tarif régional des élèves non éligibles

Article 13- Modalités de règlement de la participation du STIF

Article 13.1- Modalités de règlement de la dotation financière du STIF au titre des circuits spéciaux scolaires

La participation financière du STIF au titre de l'article 12 pour l'année scolaire N/N+1, sera versée sur le compte de l'AOP conformément aux modalités rappelées ci-après :

- à compter du 15 octobre de l'année N, un premier acompte pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1, correspondant à 30 % du montant de la dotation financière prévisionnelle du STIF (telle que définie à l'article 12.2,
- à compter du 15 février de l'année N+1, un second acompte pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1, correspondant à 50% du montant de la dotation financière prévisionnelle du STIF (telle que définie à l'article 12.2,
- à compter du 15 octobre de l'année N+1, le solde de la dotation financière du STIF, pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1, ainsi que le 1er acompte correspondant à l'année scolaire N+1/N+2.

Le paiement du solde sera effectué sur présentation de l'état des dépenses effectives de l'AOP pour l'année scolaire considérée visé par le payeur de la collectivité locale, siège de l'AOP.

Article 13.2- Domiciliation bancaire

La participation du STIF sera faite sur le compte dont les coordonnées bancaires sont rappelées ci-après :

Adresse bancaire :	
Titulaire du compte :	
N° de Banque :	30001
N° de guichet :	00866
N° de compte :	

Titre V - INFORMATION ET CONTROLE

Article 14- Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées

Le suivi financier a pour objet d'évaluer l'évolution de la dépense.

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

- l'analyse de l'usage du service : le nombre d'usagers inscrits par catégorie (éligibles, non éligibles subventionnables – avec le motif de la subventionnabilité -, non éligibles non subventionnables), ainsi que l'évolution trimestrielle de la fréquentation de chaque circuit à chacun des horaires,
- l'offre de transport,
- le coût de l'exploitation,
- le montant des recettes tarifaires, en fonction du prix public local pratiqué,
- les conditions d'exercice des compétences déléguées et les difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées pour l'année scolaire N/N+1 est présenté chaque année aux services du STIF avant le 1^{er} avril N+2.

Par ailleurs, sur demande du STIF, l'AOP s'engage à lui transmettre, à titre d'information, le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les entreprise(s) de transport, ainsi que les rapports de contrôle effectué par l'AOP ou les prestataires mandatés.

Article 15- Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire (demande de documentation, contrôle sur place, audit) pour contrôler la bonne application de la présente convention et convenir avec l'AOP des mesures nécessaires pour que le (les) entreprise(s) de transport remédie(nt) aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à permettre au STIF d'exercer ce droit, ainsi qu'à prévoir dans sa ou ses convention(s) avec le (les) entreprise(s) de transport des dispositions permettant les contrôles et audits.

Article 16- Mise en place d'un système de gestion des transports scolaires

Le STIF met en place et finance un système informatisé de gestion des transports scolaires œuvrant pour l'organisation des circuits spéciaux scolaires, la gestion des ayants droit aux aides financières sur lignes régulières et circuits spéciaux scolaires, le remboursement des frais de transport des élèves et étudiants handicapés, ainsi que l'ordonnancement des dépenses y afférents.

Dans le cadre de la présente convention, ce système demeure, sous réserve des dispositions ci-après, alimenté par les services du STIF sur la base des informations fournies par l'AOP.

Néanmoins, si l'AOP assure elle-même la gestion de la relation-client (en d'autre terme, si elle n'affermite pas la tranche conditionnelle n°2 des marchés), elle s'engage à transmettre au STIF, via l'accès distant web défini par le STIF, les informations relatives à l'ensemble des usagers des services concernés, ainsi qu'à remettre à chacun de ces usagers un titre de transport conforme au modèle défini par le STIF.

Les modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client figurent en annexe III.

Titre VI - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 17- Responsabilité

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

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

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

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

Article 18- Résiliation

Article 18.1- Résiliation de plein droit

Le STIF se réserve la possibilité, pour les raisons d'optimisation de l'offre de transport public, ou en cas de désaccords constatés dans le cadre des dispositions des articles 9.2 et 9.3 et 9.4, de mettre fin à la délégation, de manière anticipée au 30 juin 2013 ou au 30 juin 2015, dans le respect d'un préavis de 6 mois.

Article 18.2- Résiliation pour faute

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

La défaillance de l'entreprise de transport exploitant un des services visés à l'article 5 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement de la part de l'AOP. En cas de défaillance, il appartiendra à l'AOP d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 18.3- Résiliation amiable

Les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

Les parties s'engagent à ce que toute décision conjointe de résiliation amiable prise au cours de l'année scolaire N/N+1 aboutisse à une résiliation effective prenant effet à compter du début de l'année scolaire N+2/N+3.

Durant ce délai, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 19- Fin de la convention et renouvellement

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les futures modalités d'organisation et d'exercice des compétences déléguées.

12 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à avoir décidé ensemble :

- soit du renouvellement de la délégation de compétence au profit de l'AOP,
- soit de la reprise des compétences déléguées par le STIF.

Dans la seconde hypothèse, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 20- Litiges

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

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

Fait à _____
Le _____

En double exemplaire,

Le STIF

L'AOP

Sophie MOUGARD

ANNEXES

- Annexe I :** Règlement régional des circuits spéciaux scolaires
- Annexe II :** Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation
- Annexe III :** Modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client
- Annexe IV :** Réduction tarifaire accordée par le STIF aux accompagnateurs

Annexe II

Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

Let n°52

SECTEUR	COMMUNES DESERVIES	Num- erie	ETABLISSEMENTS DESSERVIS	Jours de circulation					Nb d'heures d'expansion	Type de véhicule	Horaires et itinéraire du circuit	Fonctionnement
				Lunet	Mardi	Merc	Jeu	Vend				
MEULAN	MEZY-SUR-SEINE, MEULAN		COLLEGE DE GAILLON	x	*		*	*		CAR	<p>1er aller : 8h00 - 8h20 (1 car) MEZY-SUR-SEINE (école, parking Erambert, place Bergaton, collège Gaillon).</p> <p>2eme aller : 8h07 - 8h25 (1 car) MEZY-SUR-SEINE (limite Juziers, La Source, La Cabane, place des Tineuls, cottage Gaillon), MEULAN (collège Henri IV).</p> <p>1er retour : 16h05 - 16h25 (1 car) 2eme retour : 17h05 - 17h25 (2 cars) MEULAN (collège Henri IV), MEZY-SUR-SEINE (collège Gaillon, place des Tineuls, école, parking Erambert, place Bergaton, La Cabane, La Source, limite Juziers).</p>	2 cars le matin / 2 cars le soir
MEULAN	MEZY-SUR-SEINE, MEULAN	CT	COLLEGE DE GAILLON			*			87	CAR	<p>1er aller : 8h00 - 8h20 (1 car) 2eme aller : 8h00 - 8h25 (1 car) Retour : 12h30 - 12h50 (2 cars) 10em jours normaux.</p>	2 cars le matin / 2 cars le soir

Annexe III

Modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client

1. Information des familles

Afin de répondre à toute question des familles, l'AOP s'engage à être joignable pendant toute la durée de la délégation :

- par courriel,
- par courrier postal,
- par téléphone a minima aux plages horaires suivantes : de 9h-12h / 14h-17h du lundi au vendredi pendant toute la durée de la délégation.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible auprès des familles, à travers les différents moyens d'information possibles, de documents les informant sur le service, sur les modalités d'inscription et sur les conditions d'accès. Elle édite et met à disposition en mairie (ou autre lieu connu d'accueil et d'information), ainsi que dans les établissements scolaires, les plaquettes du STIF, les formulaires et les fiches horaires.

L'AOP s'engage à garantir une réponse aux familles au plus tard dans les 72 heures ouvrées à compter de la demande d'information.

2. Gestion des inscriptions

a) Accueil physique des familles

L'AOP assure une permanence en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information, pour recevoir les familles des élèves et assurer l'inscription des élèves.

✓ Nombre de permanence

Si les services délégués, figurant en annexe II, assurent le transport :

- de moins de 50 élèves : 3 permanences par mois au minimum ;
- de 50 à 150 élèves : 4 permanences par mois minimum ;
- de plus de 150 élèves : 6 permanences par mois minimum.

✓ Plage horaire de la permanence

La permanence sera d'une demi-journée : selon le choix de l'AOP, soit le matin de 8h-13h, soit l'après-midi de 14h-19h.

✓ Jours de permanence

Au moins une permanence par mois devra se tenir le mercredi ou le samedi.
L'AOP est libre de fixer les autres jours de permanence.

✓ Durée de la permanence

La permanence se tiendra du mois de juin au mois de septembre inclus.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible auprès des familles des dates d'ouverture du guichet ou de la permanence ; elle les met notamment à disposition en mairie, dans les établissements scolaires...

b) Distribution des formulaires d'inscription

L'AOP est chargée de l'impression des formulaires d'inscription pour l'obtention du titre de transport, selon un modèle fourni par le STIF.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible des formulaires auprès des familles ; il les met notamment à disposition en mairie (ou autre lieu connu d'accueil et d'information), et dans les établissements scolaires.

c) Réception des formulaires d'inscription

L'AOP réceptionne les formulaires d'inscription remplis par les familles par courrier postal à la permanence assurée en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information.

d) Saisie des formulaires d'inscription

L'AOP saisit les données contenues dans les formulaires d'inscription remplis par les familles dans le système informatisé de gestion des transports scolaires, mis en place par le STIF et visé à l'article 16 de la convention de délégation de compétence, via un accès distant.

L'AOP doit obligatoirement être équipée des outils informatiques nécessaires à la réalisation de cette saisie de données et d'un accès à internet.

A compter de la saisie de ces données par l'AOP, le système informatisé de gestion des transports scolaires calcule le tarif régional, éventuellement diminué de la réduction tarifaire accordée par le Conseil Général, dans un délai de 48h maximum (durant la nuit suivante, dans la majorité des cas).

e) Encaissement du montant du prix public local acquitté par les familles

L'AOP encaisse le montant du prix public local acquitté par les familles, tel que défini à l'article 10.2 de la convention de délégation de compétence, selon les procédures financières qui lui sont propres.

f) Edition du titre de transport

L'AOP édite le titre de transport, à partir de son accès distant au logiciel, sur un courrier à adresser aux familles selon un modèle défini par le STIF. A titre d'information, le titre consistera en un support papier plastifié d'un format d'environ 8.5 x 5.5 cm.

L'AOP édite également les duplicata des titres de transport.

g) Délivrance du titre de transport

L'AOP délivre le titre de transport par courrier ou en main propre à la permanence assurée en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information, sur demande

de la famille, dans les 48 heures ouvrées à compter de l'encaissement effectif du montant du prix public local devant être acquitté par les familles.

3. Gestion administrative pour les élèves inscrits en ligne

A compter de 2012, les familles pourront éventuellement s'inscrire en ligne sur le site internet du STIF. Pour ces élèves, l'AOP devra assurer les missions suivantes, telles que décrites à l'article 2 de la présente annexe :

- a) Accueil physique des familles
- e) Encaissement du montant du prix public local acquitté par les familles
- f) Edition du titre de transport,
- g) Délivrance du titre de transport.

4. Gestion des litiges

Dans le cadre de la gestion des litiges, l'AOP gère les contestations relatives au titre de transport. Exemple : contestation sur les critères d'éligibilité, perte d'un titre de transport, ... Elle en informe le STIF.



Délibération n°2011/0553

Séance du 06 juillet 2011

**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNE DE CARRIERES-SUR-SEINE**

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-3, L.3111-14, L.3111-15 et 3111-16 ;
- VU** la loi 83-634 modifiée du 13 juillet 1983 et la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1984 ;
- VU** la loi n° 20046809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié 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 en particulier ses articles 25 à 30 ;
- VU** la délibération n° 2010/0116 du 17 février 2010 approuvant le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires ;
- VU** la délibération n° 12 du 21/03/2011 du Conseil Municipal de Carrières-sur-Seine ;
- VU** le rapport général Transports Scolaires du 6 juillet 2011 ;
- VU** les avis de la commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 et de la commission de l'offre de transport du 30 juin 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La commune de Carrières-sur-Seine reçoit délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France en matière de services spéciaux de transport public routier réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires) sur son territoire.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence en matière de transport scolaire du Syndicat des Transports d'Ile de France à la commune de Carrières-sur-Seine est approuvée pour une durée de 6 ans soit du 1^{er} juillet 2011 au 30 juin 2017.

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

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

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

Jean-Paul HUCHON

**Convention de délégation de compétence
à la Ville de Carrières sur Seine
en matière de services spéciaux de transport public routiers
réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires)**

ENTRE :

- **Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis-41 Rue de Châteaudun à Paris 9ème, (n°SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2011- du 2011 ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- **La Ville de Carrières-sur-Seine**, ayant son siège 1 rue Victor Hugo – 78420 Carrières-sur-Seine, et représenté par son Maire, Monsieur Arnaud de BOURROUSSE, en vertu de la délibération du Conseil Municipal n° 12 du 21 mars 2011, ci-après désigné « L'autorité organisatrice de proximité » ou « L'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code de l'éducation, notamment ses articles L.213-13, R.213-4 à R.213-9, R.213.20,
- VU** la loi n° 83-634 modifiée du 13 juillet 1983, la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1983, la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2010/0116 du 17 février 2010,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2011/ du 2011 portant délégation de compétences du STIF à la **Ville de Carrières-sur-Seine** en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves,
- VU** la délibération du Conseil Municipal de la Ville de Carrières-sur-Seine n°12 du 21 mars 2011 (*délibération de l'AOP*);

PREAMBULE

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

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (ci-après désignée AOP) par l'article 1^{er} de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 (codifié à l'article L.1231-10 du code des transports) et par le décret du 10 juin 2005.

En vertu de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée (article L.3111-4 du code des transports), et depuis le 1^{er} juillet 2005, le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires.

Conformément à l'article 1^{er}-II de l'ordonnance précitée (article L.1231-10 du code des transports), le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, dans le cadre d'une convention.

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

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

Titre I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1- Objet

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

Sur le périmètre défini à l'article 5, les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de transports scolaires comprennent l'organisation et le financement des services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves, ci-après désignés « circuits spéciaux scolaires ».

A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention, la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des services délégués sera exercée de plein droit par l'AOP.

L'AOP sera subrogée dans les droits et obligations du STIF ou, le cas échéant, de l'organisateur local maintenu durant la période transitoire, pour l'exécution des contrats en cours.

Il est rappelé que, compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'article 18, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2- Entrée en vigueur, durée

La présente convention entre en vigueur à compter du 1^{er} juillet 2011, dans la totalité de ses dispositions, pour une durée maximale de 6 ans, sous réserve des dispositions de l'article 18.

Article 3- Principes généraux

Article 3.1- Principe d'exclusivité

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

Article 3.2- Principe de coopération et de transparence

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

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion, notamment dans le cadre des dispositions de l'article 14 de la présente convention.

Article 3.3- Délégation des transports scolaires au Département

Dans l'hypothèse d'une délégation de compétence en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires conclue entre le STIF et le Département des Yvelines, ce dernier sera subrogé dans les droits et obligations du STIF au titre de la présente convention, dès l'entrée en vigueur de la convention de délégation de compétence conclue entre le Département et le Syndicat.

Titre II - DROITS ET OBLIGATIONS DU STIF

Article 4- Droits et obligations du STIF

Article 4.1- Dispositions générales

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

- Il établit et tient à jour le plan régional des transports, après avis des collectivités locales et de leurs groupements.
- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation (consistance générale et conditions de fonctionnement des services) et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I.
- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.
- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.

En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :

- participe au financement des services en fonction des critères d'éligibilité définis à l'annexe I et de subventionnabilité définis à l'article 12.1, et selon les modalités de financement définis au titre IV de la présente convention,
- contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP ses conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
- étudie toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
- informe dans un délai raisonnable l'AOP de tout projet d'évolution significative de l'offre de transport public sur son territoire, ainsi que des projets de décisions tarifaires liées au transport scolaire.

Article 4.2- Dispositions spécifiques à la présente délégation

Dans le cadre spécifique de la présente délégation, le STIF demeure compétent pour confier, par la signature d'une ou plusieurs convention(s) à durée limitée, l'exploitation des circuits spéciaux scolaires, à une ou plusieurs entreprise(s) ou association(s) désignée(s) après une procédure de mise en concurrence, conformément à l'article 7-II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI) (article L.1221-3 du code des transports). Dans ce cadre, il lui appartient de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, les procédures de passation des conventions d'exploitation, dont la durée n'excédera pas celle de la présente convention.

Ainsi, pour les circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II, le STIF :

- a passé les marchés avec les entreprises de transport, dont il transmet les pièces, en vue de leur gestion, à l'AOP, conformément à l'avenant de transfert qui sera conclu ;
- peut saisir l'AOP, afin qu'elle modifie la consistance des circuits, notamment dans les cas :
 - d'évolution du nombre d'enfants éligibles et/ou subventionnés par le STIF par rapport aux estimations initiales,

- de possibilités de rationalisation de l'offre de transports scolaires sur un périmètre qui excède celui de l'AOP,
- d'évolution de l'articulation avec l'offre sur lignes régulières ;
- émet un avis préalable et peut s'opposer aux :
 - évolutions des circuits envisagés par l'AOP, selon les modalités prévues à l'article 8,
 - avenants aux marchés que l'AOP envisage de conclure, selon les modalités prévues à l'article 9.2,
 - aux décisions de reconduction des marchés en cours, dans la limite de leur durée maximale, selon les modalités prévues à l'article 9.3.

En cas d'opposition, ces décisions ne pourront pas être mises en œuvre par l'AOP sans qu'elle outre passe l'exercice des compétences déléguées. Dans cette hypothèse les parties se rapprocheront pour envisager la mise en œuvre des dispositions de l'article 18.

Titre III - DROITS ET OBLIGATIONS DE L'AUTORITE ORGANISATRICE DE PROXIMITE

Chapitre I- PERIMETRE DE LA DELEGATION DE COMPETENCE

Article 5- Périmètre de la délégation : les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

La délégation de compétence consentie à l'AOP porte sur les circuits listés en annexe II.

Chapitre II- COMPETENCES DELEGUEES EN MATIERE D'ORGANISATION ET DE FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 6- Evaluation des besoins en matières de transports scolaires

En concertation avec les différents acteurs qui concourent à l'organisation des transports scolaires (notamment les collectivités locales et leurs groupements, les chefs d'établissement, les directeurs d'écoles, l'entreprises de transport, les associations de parents d'élèves), l'AOP :

- évalue les besoins en circuits spéciaux scolaires en cohérence avec l'évolution du nombre d'élèves subventionnables, tels que définis à l'article 12.1, et avec l'offre existante sur les lignes régulières ;
- veille à l'adéquation de l'offre des CSS et des lignes régulières aux évolutions des besoins de transports scolaires et est tenu de transmettre au STIF ses propositions en ce sens.

Article 7- Compétences déléguées en matière de circuits spéciaux scolaires

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

- l'organisation des circuits spéciaux scolaires dans le cadre des marchés passés par le STIF, pour lesquels un avenant de transfert aura été conclu, selon les modalités fixées aux articles 8 et 9,
- le financement des circuits spéciaux scolaires, avec le concours du STIF, conformément aux modalités de l'article 12.2,
- le contrôle de l'exécution des circuits spéciaux scolaires, l'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou de suppression d'offre de transport, ou de qualité de service, en particulier dans le respect du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention,
- le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent,
- la gestion de la relation client, de préférence en direct, qui comprend notamment l'information des familles et des usagers sur l'offre, les conditions d'accès et d'usage des services de transports publics existants, l'inscription des usagers, la perception du prix public local payé par la famille, la remise à chacun de ces usagers d'un titre de transport conforme au modèle défini par le STIF, ainsi que la gestion de l'ensemble des correspondances avec les familles et les usagers (ces missions sont décrites à l'annexe III).

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

- informer le STIF de tout événement majeur concernant l'exécution du service susceptible d'avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- établir un rapport annuel au STIF sur l'exécution de la présente convention conformément à l'article 14 et sur l'usage et la fréquentation du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- mettre en cohérence ses actions de communication relatives aux services délégués avec la politique de communication du STIF.

Article 8- Evolution des circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

Les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétences sont répertoriés en annexe II qui constitue un état initial.

Toutes modifications de la consistance de ces circuits (suppression, création ou modifications des services existants) sont soumises à l'accord préalable du STIF, avant leur mise en place.

Par ailleurs, le STIF peut saisir l'AOP pour l'étude d'une modification des circuits, notamment dans les cas d'évolution du nombre d'enfants éligibles et/ou subventionnés par le STIF par rapport aux estimations initiales, dans les cas de possibilités de rationalisation de l'offre de transports scolaires sur un périmètre excédant celui du champ de compétence de l'AOP et dans les cas d'évolution de l'articulation avec l'offre sur lignes régulières.

En toute hypothèse, pour opérer ces modifications :

- s'il n'est pas nécessaire, au vu des dispositions des marchés, de les modifier par avenant, une proposition de mise à jour de l'annexe II, accompagnée d'une note argumentée présentant notamment les différences de coûts, est adressée par l'AOP au

STIF, pour avis conforme, au moins 2 mois avant la date de mise en œuvre envisagée. Le STIF dispose d'un délai de 1 mois pour rendre son avis. A défaut de réponse du STIF dans ce délai, ou en cas d'avis défavorable, l'AOP n'est pas autorisée à mettre en œuvre ladite modification.

- s'il est nécessaire, au vu des dispositions des marchés, de les modifier par avenant : dans ce cas les parties mettent en œuvre les dispositions de l'article 9.2, avant toute mise en œuvre par l'AOP.

Article 9- Modalités d'exploitation des circuits spéciaux scolaires

Article 9.1- Subrogation et transfert des marchés

Dès l'entrée en vigueur de la présente convention, l'AOP est subrogée dans les droits et obligations du STIF au titre des marchés d'exploitation des circuits spéciaux scolaires passés par lui sur le périmètre défini à l'article 5 et pour les services visés à l'article 7, jusqu'à l'échéance desdits marchés.

Un avenant de transfert des marchés sera signé dans ce sens entre le STIF, l'AOP et l'exploitant.

Article 9.2- Passation des avenants aux marchés

En application des dispositions de la présente convention et de l'avenant de transfert prévu à l'article 9.1, l'AOP est compétente pour la passation des avenants aux marchés, dans les conditions prévues par les dispositions desdits marchés, dans le respect des dispositions de la présente convention.

L'AOP est, néanmoins, tenue de solliciter l'accord préalable du STIF pour toute modification des marchés par avenant.

Le projet d'avenant, accompagné d'une note argumentée présentant notamment les différences de coûts, est adressé par l'AOP au STIF, pour avis conforme, au moins 3 mois avant la date de mise en œuvre envisagée.

Le STIF dispose d'un délai de 2 mois pour rendre son avis.

A défaut de réponse du STIF dans ce délai, ou en cas d'avis défavorable, l'AOP n'est pas autorisée à signer ledit avenant.

Article 9.3- Résiliation des marchés

En application des dispositions de la présente convention et conformément au CCAP, l'AOP est compétente pour résilier les marchés, dans les conditions prévues par les dispositions desdits marchés, dans le respect des dispositions de la présente convention.

L'AOP est, néanmoins, tenue de solliciter l'accord préalable du STIF avant toute décision de résiliation des marchés en cours.

Le projet de décision de résiliation, accompagné d'une note argumentée présentant notamment les motifs de la résiliation, est adressé par l'AOP au STIF, pour avis conforme, au moins 3 mois avant la date de mise en œuvre envisagée.

Le STIF dispose d'un délai de 2 mois pour rendre son avis.

A défaut de réponse du STIF dans ce délai, ou en cas d'avis défavorable, l'AOP n'est pas autorisée à résilier les marchés et les parties se rapprocheront pour mettre en œuvre les dispositions de l'article 18.

Article 9.4- Reconduction des marchés

En application des dispositions de la présente convention et de l'avenant de transfert prévu à l'article 9.1, l'AOP est compétente pour reconduire les marchés, dans les conditions prévues par les dispositions desdits marchés (notamment dans la limite de la durée maximale prévue), dans le respect des dispositions de la présente convention.

L'AOP est, néanmoins, tenue de solliciter l'accord préalable du STIF avant toute décision de reconduction des marchés en cours.

Le projet de décision de reconduction, accompagné d'une note argumentée présentant notamment un bilan de la prestation effectuée, est adressé par l'AOP au STIF, pour avis conforme, au moins 6 mois avant la date de mise en œuvre envisagée.

Le STIF dispose d'un délai de 4 mois pour rendre son avis.

A défaut de réponse du STIF dans ce délai, ou en cas d'avis défavorable, l'AOP n'est pas autorisée à reconduire les marchés et les parties se rapprocheront pour mettre en œuvre les dispositions de l'article 18.

Article 9.5- Echanges réguliers avec le STIF

Les parties s'engagent à se rapprocher au moins à l'issue de l'année scolaire 2011-2012, à l'issue de l'année scolaire 2013-2014 et à l'issue de l'année scolaire 2015-2016, afin d'étudier les conditions de reconduction (ou non) ou d'éventuel avenant du marché en cours.

Titre IV - TARIFICATION ET FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 10- Part du financement des circuits spéciaux scolaires incombant à l'utilisateur.

Article 10.1-Tarifs régionaux des circuits spéciaux scolaires

Les tarifs régionaux des abonnements sur circuits spéciaux sont fixés par le STIF comme indiqué dans le règlement régional des circuits spéciaux en annexe I.

Article 10.2- Prix publics locaux des circuits spéciaux scolaires

Le prix public local est le montant que doit régler l'utilisateur en contrepartie de l'abonnement.

Il est égal :

- au tarif régional ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par l'AOP ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par le conseil général, dont le financement aurait préalablement fait l'objet d'une convention entre le conseil général et le STIF ;
- diminué, pour les élèves non éligibles subventionnables tels que définis à l'article 12.1 et pour les accompagnateurs, de la réduction tarifaire accordée par le STIF,
- éventuellement augmenté de frais de dossier.

L'AOP s'engage à informer le STIF des prix publics locaux proposés à l'ensemble des usagers (éligibles, non éligibles, autres) et le cas échéant, le montant de frais annexes de type frais de dossier et/ou frais de duplicata en cas de perte ou de vol.

Article 11- Financement des circuits spéciaux scolaires par l'autorité organisatrice de proximité

L'AOP assume les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées.

Article 12- Participation du STIF au financement des circuits spéciaux scolaires

Article 12.1- Dispositions spécifiques relatives aux élèves bénéficiant d'une subvention du STIF..

Afin d'assurer une transition progressive du périmètre antérieur des ayants-droit vers le périmètre d'éligibilité régional tel que défini à l'article 2.2. de l'annexe I, le STIF accordera temporairement à certains élèves non éligibles, dans les conditions définies ci-après, une aide égale à la différence entre le tarif régional « élève non éligible » et le tarif régional « élève éligible ». Les élèves bénéficiaires de cette aide sont qualifiés de « subventionnables ».

Sont considérés comme « subventionnables » pour les campagnes 2011/2012, 2012/2013 et 2013/2014, les élèves habitant en deçà de 3 km de leur établissement de scolarisation et appartenant à une des trois catégories suivantes :

- élèves rattachés à un regroupement pédagogique intercommunal ;
- élèves devant emprunter un parcours dangereux pour se rendre à leur établissement (Un parcours est caractérisé comme dangereux par l'AOP, avec l'accord préalable du STIF, en raison du fort trafic routier, d'une vitesse de circulation élevée, et/ou d'un cheminement piéton inexistant ou insuffisant) ;
- élèves scolarisés dans une unité d'enseignement adaptée ou spécialisée (SEGPA, EREA, CLIS, UPI), l'enseignement adapté étant destiné aux élèves en grave difficulté scolaire et l'enseignement spécialisé aux élèves handicapés.

L'AOP s'engage à fournir au STIF un état des lieux du nombre d'élèves relevant de chacune des trois catégories concernées - élèves rattachés à un regroupement pédagogique

intercommunal, élèves devant emprunter un parcours dangereux pour se rendre à leur établissement, élèves scolarisés dans une unité d'enseignement adapté ou spécialisé - transportés sur les campagnes 2011/2012 et 2012/2013 explicitant de manière précise la proportion d'entre eux qui ne respectent pas le critère de distance domicile-établissement, tel que défini dans l'annexe I. Sur la base de cet état des lieux, les parties s'engagent à examiner l'opportunité de poursuivre ou non cette disposition pour les campagnes suivantes.

Sont également considérés comme « subventionnables » jusqu'à échéance, pour chacun d'eux, du cycle scolaire engagé lors de l'année scolaire 2010/2011 (cycle d'enseignement maternel, ou cycle d'enseignement primaire, ou collège, ou lycée), les élèves habitant en deçà de 3 km de leur établissement de scolarisation et ayant été reconnus comme ayant droit pour la campagne 2010/2011. Cette disposition ne concerne donc pas les élèves qui engagent un nouveau cycle scolaire à partir de la rentrée 2011.

Article 12.2-Montant de la dotation financière du STIF.

La dotation financière du STIF, versée à l'AOP en contrepartie de la délégation de compétence, pour l'année scolaire N/N+1 est déterminée par le calcul suivant :

- au montant réel du marché, après révision annuelle conformément au CCAP, tel que payé par l'AOP, pour les prestations de la tranche ferme (transport scolaire des élèves) et de la tranche conditionnelle 2 (gestion de la relation-client) des marchés associés aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II,
- dont sont déduites les recettes tarifaires définies comme suit :
 - o Nombre d'élèves éligibles transportés arrêté au 31 décembre de l'année N
 - * (tarif régional des élèves éligibles - le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
 - o Nombre d'élèves non éligibles et subventionnables transportés arrêté au 31 décembre de l'année N
 - * (tarif régional des élèves éligibles[#] - le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
 - [#] NB : il s'agit en fait du tarif régional des élèves non éligibles dont on déduit la subvention du STIF pour les élèves non éligibles subventionnables conformément à l'article 12.1.
 - o Nombre d'élèves non éligibles et non subventionnables transportés arrêté au 31 décembre de l'année N
 - * (tarif régional des élèves non éligibles - le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
 - o Nombre de personnes « autres usagers » (n'ayant pas le statut d'accompagnateur) transportées arrêté au 31 décembre de l'année N
 - * tarif régional des élèves non éligibles

Si ce calcul aboutit à un montant supérieur à 0 €, la dotation du STIF est égale à ce montant. Si ce calcul aboutit à un montant inférieur ou égal à 0 €, la dotation du STIF est nulle.

Le STIF ne finance pas le montant de la tranche conditionnelle 1 (services supplémentaires).

Dans la mesure où un acompte peut-être versé au titre de l'année scolaire N/N+1 avant que la dotation du STIF soit définitivement connue, la dotation prévisionnelle du STIF est définie comme :

- le montant prévisionnel du marché, après révision annuelle conformément au CCAP, concernant les prestations de la tranche ferme (transport scolaire des élèves) et de la tranche conditionnelle 2 (gestion de la relation-client) des marchés associés aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II, calculé sur la base du calendrier prévisionnel et de l'effectif prévisionnel mentionnés dans les dispositions des marchés passés par le STIF
- dont sont déduites les recettes tarifaires définies comme suit :
 - o Nombre d'élèves éligibles transportés arrêté au 30 septembre de l'année N
 - * (tarif régional des élèves éligibles – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
 - o Nombre d'élèves non éligibles et subventionnables transportés arrêté au 30 septembre de l'année N

* (tarif régional des élèves éligibles* – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)

* NB : Il s'agit en fait du tarif régional des élèves non éligibles dont on déduit la subvention du STIF pour les élèves non éligibles subventionnables conformément à l'article 12.1

- o Nombre d'élèves non éligibles et non subventionnables transportés arrêté au 30 septembre de l'année N
 - * (tarif régional des élèves non éligibles – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
- o Nombre de personnes « autres usagers » (n'ayant pas le statut d'accompagnateur) transportées arrêté au 30 septembre de l'année N
 - * tarif régional des élèves non éligibles

Article 13- Modalités de règlement de la participation du STIF

Article 13.1-Modalités de règlement de la dotation financière du STIF au titre des circuits spéciaux scolaires

La participation financière du STIF au titre de l'article 12 pour l'année scolaire N/N+1, sera versée sur le compte de l'AOP conformément aux modalités rappelées ci-après :

- à compter du 15 octobre de l'année N, un premier acompte pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1, correspondant à 30 % du montant de la dotation financière prévisionnelle du STIF (telle que définie à l'article 12.2,

- à compter du 15 février de l'année N+1, un second acompte pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1, correspondant à 50% du montant de la dotation financière prévisionnelle du STIF (telle que définie à l'article 12.2,
- à compter du 15 octobre de l'année N+1, le solde de la dotation financière du STIF, pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1, ainsi que le 1er acompte correspondant à l'année scolaire N+1/N+2.

Le paiement du solde sera effectué sur présentation de l'état des dépenses effectives de l'AOP pour l'année scolaire considérée visé par le payeur de la collectivité locale, siège de l'AOP.

Article 13.2-Domiciliation bancaire

La participation du STIF sera faite sur le compte dont les coordonnées bancaires sont rappelées ci-après :

- Adresse bancaire : BDF VERSAILLES
- Titulaire du compte : Trésorerie de SARTROUVILLE
- N° de Banque : 30001
- N° de guichet : 00866
- N° de compte : F7800000000
- CLE RIB : 87

Titre V - INFORMATION ET CONTROLE

Article 14- Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées

Le suivi financier a pour objet d'évaluer l'évolution de la dépense.

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

- l'analyse de l'usage du service : le nombre d'usagers inscrits par catégorie (éligibles, non éligibles subventionnables - avec le motif de la subventionnabilité - , non éligibles non subventionnables), ainsi que l'évolution trimestrielle de la fréquentation de chaque circuit à chacun des horaires,
- l'offre de transport,
- le coût de l'exploitation,
- le montant des recettes tarifaires, en fonction du prix public local pratiqué,
- les conditions d'exercice des compétences déléguées et les difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées pour l'année scolaire N/N+1 est présenté chaque année aux services du STIF avant le 1^{er} avril N+2.

Par ailleurs, sur demande du STIF, l'AOP s'engage à lui transmettre, à titre d'information, le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les entreprise(s) de transport, ainsi que les rapports de contrôle effectué par l'AOP ou les prestataires mandatés.

Article 15- Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire (demande de documentation, contrôle sur place, audit) pour contrôler la bonne application de la présente convention et convenir avec l'AOP des mesures nécessaires pour que le (les) entreprise(s) de transport remédie(nt) aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à permettre au STIF d'exercer ce droit, ainsi qu'à prévoir dans sa ou ses convention(s) avec le (les) entreprise(s) de transport des dispositions permettant les contrôles et audits.

Article 16- Mise en place d'un système de gestion des transports scolaires

Le STIF met en place et finance un système informatisé de gestion des transports scolaires œuvrant pour l'organisation des circuits spéciaux scolaires, la gestion des ayants droit aux aides financières sur lignes régulières et circuits spéciaux scolaires, le remboursement des frais de transport des élèves et étudiants handicapés, ainsi que l'ordonnancement des dépenses y afférents.

Dans le cadre de la présente convention, ce système demeure, sous réserve des dispositions ci-après, alimenté par les services du STIF sur la base des informations fournies par l'AOP.

Néanmoins, si l'AOP assure elle-même la gestion de la relation-client (en d'autre terme, si elle n'affermi pas la tranche conditionnelle n°2 des marchés), elle s'engage à transmettre au STIF, via l'accès distant web défini par le STIF, les informations relatives à l'ensemble des usagers des services concernés, ainsi qu'à remettre à chacun de ces usagers un titre de transport conforme au modèle défini par le STIF.

Les modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client figurent en annexe III.

Titre VI - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 17- Responsabilité

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

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

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

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

Article 18- Résiliation

Article 18.1- Résiliation de plein droit

Le STIF se réserve la possibilité, pour les raisons d'optimisation de l'offre de transport public, ou en cas de désaccords constatés dans le cadre des dispositions des articles 9.2 et 9.3 et 9.4, de mettre fin à la délégation, de manière anticipée au 30 juin 2013 ou au 30 juin 2015, dans le respect d'un préavis de 6 mois.

Article 18.2- Résiliation pour faute

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

La défaillance de l'entreprise de transport exploitant un des services visés à l'article 5 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement de la part de l'AOP. En cas de défaillance, il appartiendra à l'AOP d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 18.3- Résiliation amiable

Les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

Les parties s'engagent à ce que toute décision conjointe de résiliation amiable prise au cours de l'année scolaire N/N+1 aboutisse à une résiliation effective prenant effet à compter du début de l'année scolaire N+2/N+3.

Durant ce délai, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 19- Fin de la convention et renouvellement

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les futures modalités d'organisation et d'exercice des compétences déléguées.

12 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à avoir décidé ensemble :

- soit du renouvellement de la délégation de compétence au profit de l'AOP,
- soit de la reprise des compétences déléguées par le STIF.

Dans la seconde hypothèse, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 20- Litiges

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

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

Fait à _____
Le _____

En double exemplaire originaux,

Le STIF

Sophie MOUGARD

L'AOP

Le Maire,
Arnaud de BOURNOUSSE



Arnaud de Bournousse

ANNEXES

- Annexe I :** Règlement régional des circuits spéciaux scolaires
- Annexe II :** Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation
- Annexe III :** Modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client
- Annexe IV :** Réduction tarifaire accordée par le STIF aux accompagnateurs

Annexe II

Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

Liste													
SECTEUR	COMMUNES DE SERVES	Num. etc	ETABLISSEMENTS DESERVIS	Jours de circulation						Nb d'élèves transportés	Type de véhicule	Détails et horaires du circuit	Uniquement
				Lundi	Mardi	Merc	Jeudi	Vend	Samedi				
CARRIÈRES SUR SEINE	CARRIÈRES SUR SEINE HOUILLES		COLLÈGE LA MARTINIÈRE	X	X		X	X			CAR	1er Aller : 08h05 - 08h15 2ème Aller : 08h10 - 08h20 3ème Aller : 08h05 - 08h15 CARRIÈRES-SUR-SEINE (Piscine), HOUILLES (CES Lamartine) 1er Retour : 10h10 - 10h20 2ème Retour : 17h05 - 17h10 3ème Retour : 17h10 - 17h20 HOUILLES (CES Lamartine), CARRIÈRES-SUR-SEINE (Piscine).	3 sans le matin / 3 sans le soir
CARRIÈRES SUR SEINE	CARRIÈRES-SUR-SEINE HOUILLES	01	COLLÈGE LA MARTINIÈRE				X				CAR	1er Aller : 08h05 - 08h15 2ème Aller : 08h10 - 08h20 3ème Aller : 08h05 - 08h15 CARRIÈRES-SUR-SEINE (Piscine), HOUILLES (CES Lamartine) 1er Retour : 11h30 - 11h40 2ème Retour : 12h30 - 12h40 3ème Retour : 12h40 - 12h50 HOUILLES (CES Lamartine), CARRIÈRES-SUR-SEINE (Piscine).	3 sans le matin / 3 sans le soir

Annexe III

Modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client

1. Information des familles

Afin de répondre à toute question des familles, l'AOP s'engage à être joignable pendant toute la durée de la délégation :

- par courriel,
- par courrier postal,
- par téléphone a minima aux plages horaires suivantes : de 9h-12h / 14h-17h du lundi au vendredi pendant toute la durée de la délégation.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible auprès des familles, à travers les différents moyens d'information possibles, de documents les informant sur le service, sur les modalités d'inscription et sur les conditions d'accès. Elle édite et met à disposition en mairie (ou autre lieu connu d'accueil et d'information), ainsi que dans les établissements scolaires, les plaquettes du STIF, les formulaires et les fiches horaires.

L'AOP s'engage à garantir une réponse aux familles au plus tard dans les 72 heures ouvrées à compter de la demande d'information.

2. Gestion des inscriptions

a) Accueil physique des familles

L'AOP assure une permanence en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information, pour recevoir les familles des élèves et assurer l'inscription des élèves.

✓ Nombre de permanence

Si les services délégués, figurant en annexe II, assurent le transport :

- de moins de 50 élèves : 3 permanences par mois au minimum ;
- de 50 à 150 élèves : 4 permanences par mois minimum ;
- de plus de 150 élèves : 6 permanences par mois minimum.

✓ Plage horaire de la permanence

La permanence sera d'une demi-journée : selon le choix de l'AOP, soit le matin de 8h-13h, soit l'après-midi de 14h-19h.

✓ Jours de permanence

Au moins une permanence par mois devra se tenir le mercredi ou le samedi.
L'AOP est libre de fixer les autres jours de permanence.

✓ Durée de la permanence

La permanence se tiendra du mois de juin au mois de septembre inclus.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible auprès des familles des dates d'ouverture du guichet ou de la permanence ; elle les met notamment à disposition en mairie, dans les établissements scolaires...

b) Distribution des formulaires d'inscription

L'AOP est chargée de l'impression des formulaires d'inscription pour l'obtention du titre de transport, selon un modèle fourni par le STIF.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible des formulaires auprès des familles ; il les met notamment à disposition en mairie (ou autre lieu connu d'accueil et d'information), et dans les établissements scolaires.

c) Réception des formulaires d'inscription

L'AOP réceptionne les formulaires d'inscription remplis par les familles par courrier postal à la permanence assurée en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information.

d) Saisie des formulaires d'inscription

L'AOP saisit les données contenues dans les formulaires d'inscription remplis par les familles dans le système informatisé de gestion des transports scolaires, mis en place par le STIF et visé à l'article 16 de la convention de délégation de compétence, via un accès distant.

L'AOP doit obligatoirement être équipée des outils informatiques nécessaires à la réalisation de cette saisie de données et d'un accès à Internet.

A compter de la saisie de ces données par l'AOP, le système informatisé de gestion des transports scolaires calcule le tarif régional, éventuellement diminué de la réduction tarifaire accordée par le Conseil Général, dans un délai de 48h maximum (durant la nuit suivante, dans la majorité des cas).

e) Encasement du montant du prix public local acquitté par les familles

L'AOP encaisse le montant du prix public local acquitté par les familles, tel que défini à l'article 10.2 de la convention de délégation de compétence, selon les procédures financières qui lui sont propres.

f) Edition du titre de transport

L'AOP édite le titre de transport, à partir de son accès distant au logiciel, sur un courrier à adresser aux familles selon un modèle défini par le STIF. A titre d'information, le titre consistera en un support papier plastifié d'un format d'environ 8.5 x 5.5 cm.

L'AOP édite également les duplicata des titres de transport.

g) Délivrance du titre de transport

L'AOP délivre le titre de transport par courrier ou en main propre à la permanence assurée en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information, sur demande de la famille, dans les 48 heures ouvrées à compter de l'encaissement effectif du montant du prix public local devant être acquitté par les familles.

3. Gestion administrative pour les élèves inscrits en ligne

A compter de 2012, les familles pourront éventuellement s'inscrire en ligne sur le site internet du STIF. Pour ces élèves, l'AOP devra assurer les missions suivantes, telles que décrites à l'article 2 de la présente annexe :

- a) Accueil physique des familles
- e) Encaissement du montant du prix public local acquitté par les familles
- f) Edition du titre de transport,
- g) Délivrance du titre de transport.

4. Gestion des litiges

Dans le cadre de la gestion des litiges, l'AOP gère les contestations relatives au titre de transport. Exemple : contestation sur les critères d'éligibilité, perte d'un titre de transport, ... Elle en informe le STIF.

Annexe IV

Réduction tarifaire accordée par le STIF aux accompagnateurs

Sur la durée de la convention de délégation, et pour les services faisant l'objet de la tranche ferme du marché, le STIF accorde une réduction tarifaire pour les accompagnateurs.

Cette réduction tarifaire est d'un montant unitaire égal au tarif régional des élèves non éligibles et conduit, par conséquent, à ce que l'accès au service soit gratuit pour les accompagnateurs.

Son financement est compris dans le montant global de la dotation financière du STIF, prévue à l'article 12.2 de la convention de délégation.

Délibération n°2011/0554

Séance du 6 juillet 2011

**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNE DE CHATOU**



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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-3, L.3111-14, L.3111-15 et 3111-16 ;
- VU** la loi 83-634 modifiée du 13 juillet 1983 et la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1984 ;
- VU** la loi n° 20046809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié 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 en particulier ses articles 25 à 30 ;
- VU** la délibération n° 2010/0116 du 17 février 2010 approuvant le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires ;
- VU** la délibération n° 2011/DEL/0033 A du 27/04/2011 du Conseil Municipal de Chatou;
- VU** le rapport général Transports Scolaires du 6 juillet 2011 ;
- VU** les avis de la commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 et de la commission de l'offre de transport du 30 juin 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La commune de Chatou reçoit délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France en matière de services spéciaux de transport public routier réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires) sur son territoire.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence en matière de transport scolaire du Syndicat des Transports d'Ile de France à la commune de Chatou est approuvée pour une durée de 9 ans soit du 1^{er} juillet 2011 au 30 juin 2020.

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

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

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JPH' with a flourish at the end.

**Convention
de délégation de compétence
en matière de services spéciaux de
transport public routiers
réservés aux élèves (circuits spéciaux
scolaires)**

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis-41 Rue de Châteaudun à Paris 9ème, (n°SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n°..... du 2011 ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Commune de Chatou, ayant son siège Place du Général de Gaulle, 7400 Chatou, et représenté par Ghislain FOURNIER, Maire, ci-après désigné « L'autorité organisatrice de proximité » ou « L'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code de l'éducation, notamment ses articles L.213-13, R.213-4 à R.213-9, R.213.20,
- VU** la loi n° 83-634 modifiée du 13 juillet 1983, la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1983, la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2010/0116 du 17 février 2010,
- VU** la délibération du conseil du STIF n° du 2011 portant délégation de compétences du STIF à la commune de CHATOU en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves,
- VU** la délibération du conseil municipal de CHATOU n°2011/DEL/0033 A du 27 avril 2011 portant approbation de la convention de délégation de compétence en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires) et autorisation donnée à Monsieur le Maire de la signer avec le Syndicat des Transports d'Ile de France,

PREAMBULE

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

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (ci-après désignée AOP) par l'article 1^{er} de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 (codifié à l'article L.1231-10 du code des transports) et par le décret du 10 juin 2005.

En vertu de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée (article L.3111-4 du code des transports), et depuis le 1^{er} juillet 2005, le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires.

Conformément à l'article 1^{er}-II de l'ordonnance précitée (article L.1231-10 du code des transports), le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, dans le cadre d'une convention.

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

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

Titre I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1- Objet

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

Sur le périmètre défini à l'article 5, les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de transports scolaires comprennent l'organisation et le financement des services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves, ci-après désignés « circuits spéciaux scolaires ».

A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention, la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des services délégués sera exercée de plein droit par l'AOP.

L'AOP sera subrogée dans les droits et obligations du STIF ou, le cas échéant et sous réserve des dispositions de l'article 8, de l'organisateur local maintenu durant la période transitoire, pour l'exécution des contrats en cours.

Il est rappelé que, compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention,

d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'article 15, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2- Entrée en vigueur, durée

La présente convention entre en vigueur :

- à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception adressée par le STIF à l'AOP, uniquement dans le cadre des dispositions de l'article 8 de la présente convention,
- à compter du 1^{er} juillet 2011, dans la totalité de ses dispositions.

Sous réserve des dispositions de l'article 8, la présente convention prend fin le 30 juin 2020.

Article 3- Principes généraux

Article 3.1- Principe d'exclusivité

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

Article 3.2- Principe de coopération et de transparence

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

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion, notamment dans le cadre des dispositions de l'article 12 de la présente convention.

Article 3.3- Délégation des transports scolaires au Département

Dans l'hypothèse d'une délégation de compétence en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires conclue entre le STIF et le Département des Yvelines, ce dernier sera subrogé dans les droits et obligations du STIF au titre de la présente convention, dès l'entrée en vigueur de la convention de délégation de compétence conclue entre le Département et le Syndicat.

Titre II - DROITS ET OBLIGATIONS DU STIF

Article 4- Droits et obligations du STIF

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

- Il établit et tient à jour le plan régional des transports, après avis des collectivités locales et de leurs groupements.
- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.

- Il définit les conditions générales d'exploitation (consistance générale et conditions de fonctionnement des services) et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I.
- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.
- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.

En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :

- participe au financement des services en fonction des critères d'éligibilité définis à l'annexe I si ceux-ci sont pris en compte par le délégataire pour définir les conditions d'accès au service,
- contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP ses conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
- étudie toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
- informe dans un délai raisonnable l'AOP de tout projet d'évolution significative de l'offre de transport public sur son territoire, ainsi que des projets de décisions tarifaires liées au transport scolaire.

Titre III - DROITS ET OBLIGATIONS DE L'AUTORITE ORGANISATRICE DE PROXIMITE

Chapitre I- PERIMETRE DE LA DELEGATION DE COMPETENCE

Article 5- Périmètre de la délégation : les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

La délégation de compétence consentie à l'AOP porte sur les circuits listés en annexe II.

Chapitre II- COMPETENCES DELEGUEES EN MATIERE D'ORGANISATION ET DE FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 6- Compétences déléguées en matière de circuits spéciaux scolaires

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

- sous réserve des dispositions de l'article 8, l'organisation des circuits spéciaux scolaires dont l'exploitation peut se faire, soit directement en régie, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée

déterminée avec l'AOP après mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'article 9,

- le financement des circuits spéciaux scolaires,
- sous réserve des dispositions de l'article 8, le contrôle de l'exécution des circuits spéciaux scolaires, l'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou de suppression d'offre de transport, ou de qualité de service, en particulier dans le respect du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention,
- sous réserve des dispositions de l'article 8, le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent,

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

- informer le STIF de tout événement majeur concernant l'exécution du service susceptible d'avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- établir un rapport annuel au STIF sur l'exécution de la présente convention conformément à l'article 12 et sur l'usage et la fréquentation du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- mettre en cohérence ses actions de communication relatives aux services délégués avec la politique de communication du STIF.

Article 7- Evolution des circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

Les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétences sont répertoriés en annexe II qui constitue un état initial.

Toutes modifications de la consistance de ces circuits (suppression, création ou modifications de services existants) font l'objet par l'AOP d'une mise à jour annuelle de l'annexe II.

Une mise à jour de l'annexe II est adressée chaque année par l'AOP au STIF, par lettre recommandée avec accusé de réception, avant le 1^{er} décembre de l'année scolaire en cours.

Article 8- Exercice des compétences durant la période transitoire

En application des dispositions de l'article 41-II de la loi n°2004-809 du 13 août 2004, l'AOP continue d'intervenir en matière d'organisation des circuits spéciaux scolaires, en sa qualité d'organisateur local jusqu'au 30 juin 2011.

Néanmoins, entre l'entrée en vigueur de la présente convention et le 30 juin 2011, les parties conviennent que, afin de préparer la rentrée scolaire 2011/2012, l'AOP reçoit délégation de compétence du STIF pour mettre uniquement en œuvre sur le périmètre visé à l'article 5.1, les dispositions de l'article 9 ci-après pour l'exploitation des services visés à l'annexe II.

Article 9- Désignation de l'exploitant de circuits spéciaux scolaires

Pour l'exploitation des circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II mise à jour, l'AOP décide, conformément à l'article 7-II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI) (article L.1221-3 du code des transports) :

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

Dans le second cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, les procédures de passation des conventions d'exploitation. Dans ce cadre, elle s'engage à rechercher le meilleur rapport qualité/coût. La durée de la (des) convention(s) d'exploitation ne peut excéder le terme de la présente convention.

Afin que le STIF puisse tenir à jour le plan régional des transports conformément à l'article 4 de la présente convention, l'AOP s'engage à tenir à la disposition au STIF, à sa demande expresse :

- En cas de régie :
 - la délibération mettant en place ladite régie,
 - l'inscription au registre des transports de la régie.
- En cas de convention avec un tiers :
 - Le cas échéant, la délibération approuvant le choix de l'exploitant ainsi que les modalités d'exploitation du (des) service(s) et autorisant,
 - La convention d'exploitation signée des parties accompagnée de l'acte constatant son entrée en vigueur.
- En cas de régie et de convention avec un tiers :
 - L'acte justifiant la date de mise en service du (des) service(s),
 - Tous les autres actes que l'AOP estimera utile de devoir transmettre au STIF ou que le STIF demandera expressément à l'AOP.

Titre IV - TARIFICATION DES CIRCUITS SPECIAUX

Article 10- Prix payés par l'utilisateur

Le prix public local est le montant que doit régler l'utilisateur. Celui-ci est fixé par l'AOP. Il pourra être proposé à l'utilisateur :

- Un tarif au trajet
- Un abonnement

En cas d'abonnement, il sera égal :

- au tarif régional « élève non éligible » comme indiqué dans le règlement régional des circuits spéciaux en annexe I;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par l'AOP ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par le conseil général, dont le financement aurait préalablement fait l'objet d'une convention entre le conseil général et l'AOP ;
- éventuellement augmenté de frais de dossier.

L'AOP s'engage à informer le STIF des prix publics locaux proposés à l'ensemble des usagers (non éligibles, autres) et le cas échéant, le montant de frais annexes de type frais de dossier et/ou frais de duplicata en cas de perte ou de vol.

Article 11- Financement des circuits spéciaux scolaires par l'autorité organisatrice de proximité

L'AOP assume les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées.

Les conditions d'accès aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II étant définies par l'AOP indépendamment des critères d'éligibilité fixés au 2.2 du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention, aucune dotation financière n'est versée par le STIF dans le cadre de la présente délégation.

Titre V - INFORMATION ET CONTROLE

Article 12- Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées

Le suivi financier a pour objet d'évaluer l'évolution de la dépense.

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

- l'analyse de l'usage du service : le nombre d'usagers inscrits, ainsi que l'évolution trimestrielle de la fréquentation de chaque circuit à chacun des horaires,
- l'offre de transport,
- le coût de l'exploitation,
- le montant des recettes tarifaires, en fonction du prix public local pratiqué,
- les conditions d'exercice des compétences déléguées et les difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées pour l'année scolaire N/N+1 est présenté chaque année aux services du STIF avant le 1^{er} avril N+2.

Par ailleurs, sur demande du STIF, l'AOP s'engage à lui transmettre, à titre d'information, le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les entreprise(s) de transport, ainsi que les rapports de contrôle effectué par l'AOP ou les prestataires mandatés.

Article 13- Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire (demande de documentation, contrôle sur place, audit) pour contrôler la bonne application de la présente convention et convenir avec l'AOP des mesures nécessaires pour que le (les) entreprise(s) de transport remédie(nt) aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à permettre au STIF d'exercer ce droit, ainsi qu'à prévoir dans sa ou ses convention(s) avec le (les) entreprise(s) de transport des dispositions permettant les contrôles et audits.

Titre VI - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 14- Responsabilité

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

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

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

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

Article 15- Résiliation

Article 15.1-Résiliation pour faute

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

La défaillance de l'entreprise de transport exploitant un des services visés à l'article 5 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement de la part de l'AOP. En cas de défaillance, il appartiendra à l'AOP d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 15.2-Résiliation amiable

Les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

Les parties s'engagent à ce que toute décision conjointe de résiliation amiable prise au cours de l'année scolaire N/N+1 aboutisse à une résiliation effective prenant effet à compter du début de l'année scolaire N+2/N+3.

Durant ce délai, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 16- Fin de la convention et renouvellement

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les futures modalités d'organisation et d'exercice des compétences déléguées.

12 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à avoir décidé ensemble :

- soit du renouvellement de la délégation de compétence au profit de l'AOP,
- soit de la reprise des compétences déléguées par le STIF.

Dans la seconde hypothèse, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 17- Litiges

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

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

Fait à
Le
En double exemplaire,

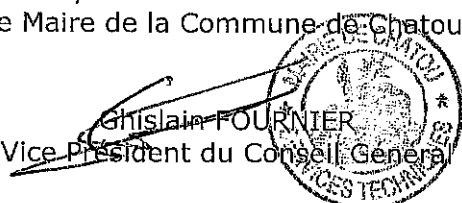
Le STIF,

Sophie MOUGARD

Fait à Chatou, le 18 Fév 2011

Pour l'AOP,
Le Maire de la Commune de Chatou,

Ghislain FOURNIER
Vice Président du Conseil Général



ANNEXES

- Annexe I :** Règlement régional des circuits spéciaux scolaires
- Annexe II :** Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

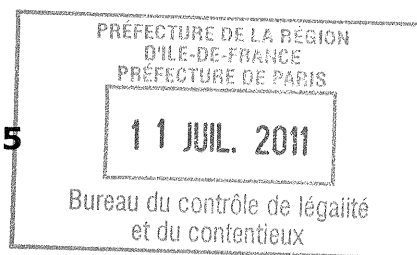
Annexe II

Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

- Circuit C146 n°1
- Circuit C146 n°2

Délibération n°2011/0555

Séance du 6 juillet 2011



**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNE DE CHAUMONTEL**

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-3, L.3111-14, L.3111-15 et 3111-16 ;
- VU** la loi 83-634 modifiée du 13 juillet 1983 et la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1984 ;
- VU** la loi n° 20046809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié 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 en particulier ses articles 25 à 30 ;
- VU** la délibération n° 2010/0116 du 17 février 2010 approuvant le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires ;
- VU** le rapport général Transports Scolaires du 6 juillet 2011 ;
- VU** les avis de la commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 et de la commission de l'offre de transport du 30 juin 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La commune de Chaumontel reçoit délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France en matière de services spéciaux de transport public routier réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires) sur son territoire.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence en matière de transport scolaire du Syndicat des Transports d'Ile de France à la commune de Chaumontel est approuvée pour une durée de 9 ans soit du 1^{er} juillet 2011 au 30 juin 2020.

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

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

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JPH' with a flourish at the end.

**Convention
de délégation de compétence
en matière de services spéciaux de transport public routiers
réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires)**

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis-41 Rue de Châteaudun à Paris 9ème, (n°SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2011- ____ du _____ 2011 ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La commune de CHAUMONTEL, ayant son siège Hôtel de Ville, 20 rue Vassord 95270, et représentée par Madame Betty HANAUER-BEASLAY, en vertu de la délibération du Conseil municipal n° _____ du _____ 2011, ci-après désignée « L'autorité organisatrice de proximité » ou « L'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code de l'éducation, notamment ses articles L.213-13, R.213-4 à R.213-9, R.213.20,
- VU** la loi n° 83-634 modifiée du 13 juillet 1983, la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1983, la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2010/0116 du 17 février 2010,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2011/____ du _____ 2011 portant délégation de compétences du STIF à la commune de CHAUMONTEL en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves,
- VU** la délibération du Conseil municipal n° _____ du _____ 2011 (*délibération de l'AOP*) ;

PREAMBULE

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

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (ci-après désignée AOP) par l'article 1^{er} de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 (codifié à l'article L.1231-10 du code des transports) et par le décret du 10 juin 2005.

En vertu de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée (article L.3111-4 du code des transports), et depuis le 1^{er} juillet 2005, le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires.

Conformément à l'article 1^{er}-II de l'ordonnance précitée (article L.1231-10 du code des transports), le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, dans le cadre d'une convention.

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

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

Titre I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1- Objet

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

Sur le périmètre défini à l'article 5, les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de transports scolaires comprennent l'organisation et le financement des services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves, ci-après désignés « circuits spéciaux scolaires ».

A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention, la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des services délégués sera exercée de plein droit par l'AOP.

L'AOP sera subrogée dans les droits et obligations du STIF ou, le cas échéant et sous réserve des dispositions de l'article 8, de l'organisateur local maintenu durant la période transitoire, pour l'exécution des contrats en cours.

Il est rappelé que, compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable

de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'article 15, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2- Entrée en vigueur, durée

La présente convention entre en vigueur :

- à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception adressée par le STIF à l'AOP, uniquement dans le cadre des dispositions de l'article 8 de la présente convention,
- à compter du 1^{er} juillet 2011, dans la totalité de ses dispositions.

Sous réserve des dispositions de l'article 8, la présente convention prend fin le 30 juin 2020.

Article 3- Principes généraux

Article 3.1- Principe d'exclusivité

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

Article 3.2- Principe de coopération et de transparence

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

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion, notamment dans le cadre des dispositions de l'article 12 de la présente convention.

Article 3.3- Délégation des transports scolaires au Département

Dans l'hypothèse d'une délégation de compétence en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires conclue entre le STIF et le Département du Val d'Oise, ce dernier sera subrogé dans les droits et obligations du STIF au titre de la présente convention, dès l'entrée en vigueur de la convention de délégation de compétence conclue entre le Département et le Syndicat.

Titre II - DROITS ET OBLIGATIONS DU STIF

Article 4- Droits et obligations du STIF

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

- Il établit et tient à jour le plan régional des transports, après avis des collectivités locales et de leurs groupements.

- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation (consistance générale et conditions de fonctionnement des services) et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I.
- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.
- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.

En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :

- participe au financement des services en fonction des critères d'éligibilité définis à l'annexe I si ceux-ci sont pris en compte par le délégataire pour définir les conditions d'accès au service,
- contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP ses conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
- étudie toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
- informe dans un délai raisonnable l'AOP de tout projet d'évolution significative de l'offre de transport public sur son territoire, ainsi que des projets de décisions tarifaires liées au transport scolaire.

Titre III - DROITS ET OBLIGATIONS DE L'AUTORITE ORGANISATRICE DE PROXIMITE

Chapitre I- PERIMETRE DE LA DELEGATION DE COMPETENCE

Article 5- Périmètre de la délégation : les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

La délégation de compétence consentie à l'AOP porte sur les circuits listés en annexe II.

Chapitre II- COMPETENCES DELEGUEES EN MATIERE D'ORGANISATION ET DE FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 6- Compétences déléguées en matière de circuits spéciaux scolaires

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

- sous réserve des dispositions de l'article 8, l'organisation des circuits spéciaux scolaires dont l'exploitation peut se faire, soit directement en régie, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'AOP après mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'article 9,
- le financement des circuits spéciaux scolaires,
- sous réserve des dispositions de l'article 8, le contrôle de l'exécution des circuits spéciaux scolaires, l'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou de suppression d'offre de transport, ou de qualité de service, en particulier dans le respect du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention,
- sous réserve des dispositions de l'article 8, le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent,

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

- informer le STIF de tout événement majeur concernant l'exécution du service susceptible d'avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- établir un rapport annuel au STIF sur l'exécution de la présente convention conformément à l'article 12 et sur l'usage et la fréquentation du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- mettre en cohérence ses actions de communication relatives aux services délégués avec la politique de communication du STIF.

Article 7- Evolution des circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

Les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétences sont répertoriés en annexe II qui constitue un état initial.

Toutes modifications de la consistance de ces circuits (suppression, création ou modifications de services existants) font l'objet par l'AOP d'une mise à jour annuelle de l'annexe II.

Une mise à jour de l'annexe II est adressée chaque année par l'AOP au STIF, par lettre recommandée avec accusé de réception, avant le 1^{er} décembre de l'année scolaire en cours.

Article 8- Exercice des compétences durant la période transitoire

En application des dispositions de l'article 41-II de la loi n°2004-809 du 13 août 2004, l'AOP continue d'intervenir en matière d'organisation des circuits spéciaux scolaires, en sa qualité d'organisateur local jusqu'au 30 juin 2011.

Néanmoins, entre l'entrée en vigueur de la présente convention et le 30 juin 2011, les parties conviennent que, afin de préparer la rentrée scolaire 2011/2012, l'AOP reçoit délégation de compétence du STIF pour mettre uniquement en œuvre sur le périmètre visé à l'article 5.1, les dispositions de l'article 9 ci-après pour l'exploitation des services visés à l'annexe II.

Article 9- Désignation de l'exploitant de circuits spéciaux scolaires

Pour l'exploitation des circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II mise à jour, l'AOP décide, conformément à l'article 7-II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI) (article L.1221-3 du code des transports) :

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

Dans le second cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, les procédures de passation des conventions d'exploitation. Dans ce cadre, elle s'engage à rechercher le meilleur rapport qualité/coût. La durée de la (des) convention(s) d'exploitation ne peut excéder le terme de la présente convention.

Afin que le STIF puisse tenir à jour le plan régional des transports conformément à l'article 4 de la présente convention, l'AOP s'engage à tenir à la disposition au STIF, à sa demande expresse :

- En cas de régie :
 - la délibération mettant en place ladite régie,
 - l'inscription au registre des transports de la régie.
- En cas de convention avec un tiers :
 - Le cas échéant, la délibération approuvant le choix de l'exploitant ainsi que les modalités d'exploitation du (des) service(s) et autorisant,
 - La convention d'exploitation signée des parties accompagnée de l'acte constatant son entrée en vigueur.
- En cas de régie et de convention avec un tiers :
 - L'acte justifiant la date de mise en service du (des) service(s),
 - Tous les autres actes que l'AOP estimera utile de devoir transmettre au STIF ou que le STIF demandera expressément à l'AOP.

Titre IV - TARIFICATION ET FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 10- Part du financement des circuits spéciaux scolaires incombant à l'usager.

Article 10.1-Tarifs régionaux des circuits spéciaux scolaires

Les tarifs régionaux des abonnements sur circuits spéciaux sont fixés par le STIF comme indiqué dans le règlement régional des circuits spéciaux en annexe I.

Les conditions d'accès aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II sont définies par l'AOP indépendamment des critères d'éligibilité fixés au 2.2 du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I. Par conséquent, seul le tarif « élève non éligible » s'y applique.

Article 10.2- Prix publics locaux des circuits spéciaux scolaires

Le prix public local est le montant que doit régler l'utilisateur en contrepartie de l'abonnement.

Il est égal :

- au tarif régional « élève non éligible » ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par l'AOP ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par le conseil général, dont le financement aurait préalablement fait l'objet d'une convention entre le conseil général et l'AOP ;
- - éventuellement augmenté de frais de dossier.

L'AOP s'engage à informer le STIF des prix publics locaux proposés à l'ensemble des usagers (non éligibles, autres) et le cas échéant, le montant de frais annexes de type frais de dossier et/ou frais de duplicata en cas de perte ou de vol.

Article 11- Financement des circuits spéciaux scolaires par l'autorité organisatrice de proximité

L'AOP assume les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées.

Les conditions d'accès aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II étant définies par l'AOP indépendamment des critères d'éligibilité fixés au 2.2 du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention, aucune dotation financière n'est versée par le STIF dans le cadre de la présente délégation.

Titre V - INFORMATION ET CONTROLE

Article 12- Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées

Le suivi financier a pour objet d'évaluer l'évolution de la dépense.

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

- l'analyse de l'usage du service : le nombre d'utilisateurs inscrits, ainsi que l'évolution trimestrielle de la fréquentation de chaque circuit à chacun des horaires,
- l'offre de transport,
- le coût de l'exploitation,
- le montant des recettes tarifaires, en fonction du prix public local pratiqué,
- les conditions d'exercice des compétences déléguées et les difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées pour l'année scolaire N/N+1 est présenté chaque année aux services du STIF avant le 1^{er} avril N+2.

Par ailleurs, sur demande du STIF, l'AOP s'engage à lui transmettre, à titre d'information, le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les entreprise(s) de transport, ainsi que les rapports de contrôle effectué par l'AOP ou les prestataires mandatés.

Article 13- Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire (demande de documentation, contrôle sur place, audit) pour contrôler la bonne application de la présente convention et convenir avec l'AOP des mesures nécessaires pour que le (les) entreprise(s) de transport remédie(nt) aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à permettre au STIF d'exercer ce droit, ainsi qu'à prévoir dans sa ou ses convention(s) avec le (les) entreprise(s) de transport des dispositions permettant les contrôles et audits.

Titre VI - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 14- Responsabilité

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

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

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

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

Article 15- Résiliation

Article 15.1- Résiliation pour faute

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

La défaillance de l'entreprise de transport exploitant un des services visés à l'article 5 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement de la part de l'AOP. En cas de défaillance, il appartiendra à l'AOP d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 15.2- Résiliation amiable

Les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

Les parties s'engagent à ce que toute décision conjointe de résiliation amiable prise au cours de l'année scolaire N/N+1 aboutisse à une résiliation effective prenant effet à compter du début de l'année scolaire N+2/N+3.

Durant ce délai, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 16- Fin de la convention et renouvellement

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les futures modalités d'organisation et d'exercice des compétences déléguées.

12 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à avoir décidé ensemble :

- soit du renouvellement de la délégation de compétence au profit de l'AOP,
- soit de la reprise des compétences déléguées par le STIF.

Dans la seconde hypothèse, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 17- Litiges

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

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

Fait à _____
Le _____

En double exemplaire,

Le STIF

L'AOP

Sophie MOUGARD

ANNEXES

Annexe I : Règlement régional des circuits spéciaux scolaires

Annexe II : Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

Annexe II

Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

Etablissement(s) scolaire(s) desservi(s) :

CHAUMONTEL	Maternelle	CHAUMONTEL
CHAUMONTEL	Ec. primaire	GEMINEE

Conditions de fonctionnement :

Fonctionnement à partir du:	Jours de fonct.	Kilométrage Journalier		Prix/jour TTC		Nb jours	
		à vide	en ch. Tot.	2009/2010	2010/2011	T1	T2-T3 année
02/09/2010	01/07/2011 L.Ma. J.V.	33,4	6,4	39,8		0	0
Total annuel :		0	0	0		0	0

Véhicule(s) :

N° véh.	Age	Nombre de places assises	Nombre de places debout	Type de véhicule
1	17	59	76	Articulé

Course(s) :

N° véh.	Horaires		Jours de fonct.	Fonctionnement à partir du:	Itinéraire
	départ	arrivée			
1	08:05	08:15	L.Ma. J.V.	02/09/2010	01/07/2011 CHAUMONTEL, Dunant, Baudelaire, rue de Paris.
1	16:25	16:35	L.Ma. J.V.	02/09/2010	01/07/2011 retour.



Délibération n°2011/0556

Séance du 6 juillet 2011

**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNE DE CORMEILLES-EN-PARISIS**

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-3, L.3111-14, L.3111-15 et 3111-16 ;
- VU** la loi 83-634 modifiée du 13 juillet 1983 et la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1984 ;
- VU** la loi n° 20046809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié 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 en particulier ses articles 25 à 30 ;
- VU** la délibération n° 2010/0116 du 17 février 2010 approuvant le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires ;
- VU** la délibération du 30/06/2011 du Conseil Municipal de la commune de Cormeilles-en-Parisis ;
- VU** le rapport général Transports Scolaires du 6 juillet 2011 ;
- VU** les avis de la commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 et de la commission de l'offre de transport du 30 juin 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La commune de Cormeilles-en-Parisis reçoit délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France en matière de services spéciaux de transport public routier réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires) sur son territoire.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence en matière de transport scolaire du Syndicat des Transports d'Ile de France à la commune de Cormeilles-en-Parisis est approuvée pour une durée de 9 ans soit du 1^{er} juillet 2011 au 30 juin 2020.

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

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

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


Jean-Paul HUCHON

**Convention
de délégation de compétence
en matière de services spéciaux de transport public routiers
réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires)**

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis-41 Rue de Châteaudun à Paris 9ème, (n°SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2011- _____ du _____ 2011 ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La commune de CORMEILLES-EN-PARISIS, ayant son siège Hôtel de Ville, 3 avenue Maurice Berteaux 95240, et représentée par Monsieur Yannick LE BOEDEC, en vertu de la délibération du Conseil municipal n° _____ du _____ 2011, ci-après désignée « L'autorité organisatrice de proximité » ou « L'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code de l'éducation, notamment ses articles L.213-13, R.213-4 à R.213-9, R.213.20,
- VU** la loi n° 83-634 modifiée du 13 juillet 1983, la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1983, la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2010/0116 du 17 février 2010,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2011/_____ du _____ 2011 portant délégation de compétences du STIF à la commune de Cormeilles-en-Parisis en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves,
- VU** la délibération du Conseil municipal n° _____ du _____ 2011 (*délibération de l'AOP*) ;

PREAMBULE

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

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (ci-après désignée AOP) par l'article 1^{er} de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 (codifié à l'article L.1231-10 du code des transports) et par le décret du 10 juin 2005.

En vertu de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée (article L.3111-4 du code des transports), et depuis le 1^{er} juillet 2005, le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires.

Conformément à l'article 1^{er}-II de l'ordonnance précitée (article L.1231-10 du code des transports), le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, dans le cadre d'une convention.

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

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

Titre I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1- Objet

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

Sur le périmètre défini à l'article 5, les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de transports scolaires comprennent l'organisation et le financement des services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves, ci-après désignés « circuits spéciaux scolaires ».

A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention, la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des services délégués sera exercée de plein droit par l'AOP.

L'AOP sera subrogée dans les droits et obligations du STIF ou, le cas échéant et sous réserve des dispositions de l'article 8, de l'organisateur local maintenu durant la période transitoire, pour l'exécution des contrats en cours.

Il est rappelé que, compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable

de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'article 15, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2- Entrée en vigueur, durée

La présente convention entre en vigueur :

- à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception adressée par le STIF à l'AOP, uniquement dans le cadre des dispositions de l'article 8 de la présente convention,
- à compter du 1^{er} juillet 2011, dans la totalité de ses dispositions.

Sous réserve des dispositions de l'article 8, la présente convention prend fin le 30 juin 2020.

Article 3- Principes généraux

Article 3.1- Principe d'exclusivité

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

Article 3.2- Principe de coopération et de transparence

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

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion, notamment dans le cadre des dispositions de l'article 12 de la présente convention.

Article 3.3- Délégation des transports scolaires au Département

Dans l'hypothèse d'une délégation de compétence en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires conclue entre le STIF et le Département du Val d'Oise, ce dernier sera subrogé dans les droits et obligations du STIF au titre de la présente convention, dès l'entrée en vigueur de la convention de délégation de compétence conclue entre le Département et le Syndicat.

Titre II - DROITS ET OBLIGATIONS DU STIF

Article 4- Droits et obligations du STIF

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

- Il établit et tient à jour le plan régional des transports, après avis des collectivités locales et de leurs groupements.

- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation (consistance générale et conditions de fonctionnement des services) et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I.
- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.
- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.

En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :

- participe au financement des services en fonction des critères d'éligibilité définis à l'annexe I si ceux-ci sont pris en compte par le délégataire pour définir les conditions d'accès au service,
- contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP ses conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
- étudie toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
- informe dans un délai raisonnable l'AOP de tout projet d'évolution significative de l'offre de transport public sur son territoire, ainsi que des projets de décisions tarifaires liées au transport scolaire.

Titre III - DROITS ET OBLIGATIONS DE L'AUTORITE ORGANISATRICE DE PROXIMITE

Chapitre I- PERIMETRE DE LA DELEGATION DE COMPETENCE

Article 5- Périmètre de la délégation : les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

La délégation de compétence consentie à l'AOP porte sur les circuits listés en annexe II.

Chapitre II- COMPETENCES DELEGUEES EN MATIERE D'ORGANISATION ET DE FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 6- Compétences déléguées en matière de circuits spéciaux scolaires

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

- sous réserve des dispositions de l'article 8, l'organisation des circuits spéciaux scolaires dont l'exploitation peut se faire, soit directement en régie, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'AOP après mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'article 9,
- le financement des circuits spéciaux scolaires,
- sous réserve des dispositions de l'article 8, le contrôle de l'exécution des circuits spéciaux scolaires, l'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou de suppression d'offre de transport, ou de qualité de service, en particulier dans le respect du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention,
- sous réserve des dispositions de l'article 8, le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent,

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

- informer le STIF de tout événement majeur concernant l'exécution du service susceptible d'avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- établir un rapport annuel au STIF sur l'exécution de la présente convention conformément à l'article 12 et sur l'usage et la fréquentation du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- mettre en cohérence ses actions de communication relatives aux services délégués avec la politique de communication du STIF.

Article 7- Evolution des circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

Les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétences sont répertoriés en annexe II qui constitue un état initial.

Toutes modifications de la consistance de ces circuits (suppression, création ou modifications de services existants) font l'objet par l'AOP d'une mise à jour annuelle de l'annexe II.

Une mise à jour de l'annexe II est adressée chaque année par l'AOP au STIF, par lettre recommandée avec accusé de réception, avant le 1^{er} décembre de l'année scolaire en cours.

Article 8- Exercice des compétences durant la période transitoire

En application des dispositions de l'article 41-II de la loi n°2004-809 du 13 août 2004, l'AOP continue d'intervenir en matière d'organisation des circuits spéciaux scolaires, en sa qualité d'organisateur local jusqu'au 30 juin 2011.

Néanmoins, entre l'entrée en vigueur de la présente convention et le 30 juin 2011, les parties conviennent que, afin de préparer la rentrée scolaire 2011/2012, l'AOP reçoit délégation de compétence du STIF pour mettre uniquement en œuvre sur le périmètre visé à l'article 5.1, les dispositions de l'article 9 ci-après pour l'exploitation des services visés à l'annexe II.

Article 9- Désignation de l'exploitant de circuits spéciaux scolaires

Pour l'exploitation des circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II mise à jour, l'AOP décide, conformément à l'article 7-II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI) (article L.1221-3 du code des transports) :

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

Dans le second cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, les procédures de passation des conventions d'exploitation. Dans ce cadre, elle s'engage à rechercher le meilleur rapport qualité/coût. La durée de la (des) convention(s) d'exploitation ne peut excéder le terme de la présente convention.

Afin que le STIF puisse tenir à jour le plan régional des transports conformément à l'article 4 de la présente convention, l'AOP s'engage à tenir à la disposition au STIF, à sa demande expresse :

- En cas de régie :
 - la délibération mettant en place ladite régie,
 - l'inscription au registre des transports de la régie.
- En cas de convention avec un tiers :
 - Le cas échéant, la délibération approuvant le choix de l'exploitant ainsi que les modalités d'exploitation du (des) service(s) et autorisant,
 - La convention d'exploitation signée des parties accompagnée de l'acte constatant son entrée en vigueur.
- En cas de régie et de convention avec un tiers :
 - L'acte justifiant la date de mise en service du (des) service(s),
 - Tous les autres actes que l'AOP estimera utile de devoir transmettre au STIF ou que le STIF demandera expressément à l'AOP.

Titre IV - TARIFICATION ET FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 10- Part du financement des circuits spéciaux scolaires incombant à l'utilisateur.

Article 10.1-Tarifs régionaux des circuits spéciaux scolaires

Les tarifs régionaux des abonnements sur circuits spéciaux sont fixés par le STIF comme indiqué dans le règlement régional des circuits spéciaux en annexe I.

Les conditions d'accès aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II sont définies par l'AOP indépendamment des critères d'éligibilité fixés au 2.2 du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I. Par conséquent, seul le tarif « élève non éligible » s'y applique.

Article 10.2- Prix publics locaux des circuits spéciaux scolaires

Le prix public local est le montant que doit régler l'utilisateur en contrepartie de l'abonnement.

Il est égal :

- au tarif régional « élève non éligible » ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par l'AOP ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par le conseil général, dont le financement aurait préalablement fait l'objet d'une convention entre le conseil général et l'AOP ;
- - éventuellement augmenté de frais de dossier.

L'AOP s'engage à informer le STIF des prix publics locaux proposés à l'ensemble des usagers (non éligibles, autres) et le cas échéant, le montant de frais annexes de type frais de dossier et/ou frais de duplicata en cas de perte ou de vol.

Article 11- Financement des circuits spéciaux scolaires par l'autorité organisatrice de proximité

L'AOP assume les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées.

Les conditions d'accès aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II étant définies par l'AOP indépendamment des critères d'éligibilité fixés au 2.2 du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention, aucune dotation financière n'est versée par le STIF dans le cadre de la présente délégation.

Titre V - INFORMATION ET CONTROLE

Article 12- Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées

Le suivi financier a pour objet d'évaluer l'évolution de la dépense.

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

- l'analyse de l'usage du service : le nombre d'utilisateurs inscrits, ainsi que l'évolution trimestrielle de la fréquentation de chaque circuit à chacun des horaires,
- l'offre de transport,
- le coût de l'exploitation,
- le montant des recettes tarifaires, en fonction du prix public local pratiqué,
- les conditions d'exercice des compétences déléguées et les difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées pour l'année scolaire N/N+1 est présenté chaque année aux services du STIF avant le 1^{er} avril N+2.

Par ailleurs, sur demande du STIF, l'AOP s'engage à lui transmettre, à titre d'information, le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les entreprise(s) de transport, ainsi que les rapports de contrôle effectué par l'AOP ou les prestataires mandatés.

Article 13- Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire (demande de documentation, contrôle sur place, audit) pour contrôler la bonne application de la présente convention et convenir avec l'AOP des mesures nécessaires pour que le (les) entreprise(s) de transport remédie(nt) aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à permettre au STIF d'exercer ce droit, ainsi qu'à prévoir dans sa ou ses convention(s) avec le (les) entreprise(s) de transport des dispositions permettant les contrôles et audits.

Titre VI - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 14- Responsabilité

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

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

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

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

Article 15- Résiliation

Article 15.1- Résiliation pour faute

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

La défaillance de l'entreprise de transport exploitant un des services visés à l'article 5 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement de la part de l'AOP. En cas de défaillance, il appartiendra à l'AOP d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 15.2- Résiliation amiable

Les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

Les parties s'engagent à ce que toute décision conjointe de résiliation amiable prise au cours de l'année scolaire N/N+1 aboutisse à une résiliation effective prenant effet à compter du début de l'année scolaire N+2/N+3.

Durant ce délai, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 16- Fin de la convention et renouvellement

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les futures modalités d'organisation et d'exercice des compétences déléguées.

12 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à avoir décidé ensemble :

- soit du renouvellement de la délégation de compétence au profit de l'AOP,
- soit de la reprise des compétences déléguées par le STIF.

Dans la seconde hypothèse, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 17- Litiges

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

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

Fait à _____
Le _____

En double exemplaire,

Le STIF

L'AOP

Sophie MOUGARD

ANNEXES

Annexe I : Règlement régional des circuits spéciaux scolaires

Annexe II : Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

Annexe II

Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

Etablissement(s) scolaire(s) desservi(s) :

CORMEILLES-EN-PARISIS	ALSACE-LORRAINE
-----------------------	-----------------

Conditions de fonctionnement :

Fonctionnement à partir du:	jusqu'à:	Jours de fonct.		Kilométrage journalier		Prix/jour TTC		Nb jours			
		L.Ma.	J.V.	à vide	en ch.	Tot.	2009/2010	2010/2011	T1	T2-T3 année	
02/09/2010	01/07/2011	L.Ma.	J.V.	24,0	14,0	38,0	201,09 €	201,09 €	55	85	140
Total annuel :				3 360	1 960	5 320		28 152,60 €	55	85	140

Véhicule(s) :

N° véh.	Age	Nombre de places assisées	Nombre de places debout	Type de véhicule
1	5	55	0	Car

Course(s) :

N° véh.	Horaires		Jours de fonct.		Fonctionnement		Itinéraire
	départ	arrivée	à partir du:	jusqu'à:	à partir du:	jusqu'à:	
1	07:50	06:20	L.Ma.	J.V.	02/09/2010	01/07/2011	CORMEILLES EN PARISIS, impasse rue de Verdun, Belfroi (47 rue du Champ Guillaume), square Rodin, éc. Alsace Lorraine
1	16:35	17:00	L.Ma.	J.V.	02/09/2010	01/07/2011	retour. éc. Alsace-Lorraine, impasse de Verdun, square Rodin, Belfroi

Etablissement(s) scolaire(s) desservi(s) :

CORMEILLES-EN-PARISIS	Ec. primaire	BERTEAUX M.1
CORMEILLES-EN-PARISIS	Ec. primaire	BERTEAUX M.2

Conditions de fonctionnement :

Fonctionnement à partir du:	jusqu'au:	Jours de fonct.	Kilométrage journalier		Prix/jour TTC		Nb jours				
			à vide	en ch.	Tot.	2009/2010	2010/2011	T1	T2-T3	année	
02/09/2010	L.Ma.	J.V.	8,0	14,0	22,0	0	0	0	0	0	0
Total annuel :			0	0	0	0	0	0	0	0	0

Véhicule(s) :

N° véh.	Age	Nombre de places assisées	debout	Type de véhicule
1	5	49	0	Car

Course(s) :

N° véh.	Horaires		Jours de fonct.	Fonctionnement à partir du:	jusqu'au:	Itinéraire
	départ	arrivée				
1	08:00	08:25	L.Ma. J.V.	02/09/2010		rue Carnot, restaurant japonais, Val d'Or, Boledieu/Clémenceau, éc. M. Berteaux
1	16:35	16:55	L.Ma. J.V.	02/09/2010		retour éc. M. Berteaux, boledieu/Clémenceau, restaurant japonais, Val d'Or

Etablissement(s) scolaire(s) desservi(s) :

CORMEILLES-EN-PARISIS	Ec. primaire	BERTEAUX M.1
CORMEILLES-EN-PARISIS	Ec. primaire	BERTEAUX M.2

Conditions de fonctionnement :

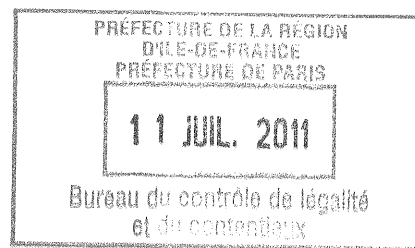
Fonctionnement		Jours de fonct.		Kilométrage journalier		Prix/jour TTC		Nb jours	
à partir du:	jusqu'au:	à vide	en ch.	Tot.	2009/2010	2010/2011	T1	T2-T3	année
02/09/2010	L.Ma.	J.V.	14,0				0	0	0
Total annuel :					0		0	0	0

Véhicule(s) :

N° véh.	Age	Nombre de places assisées	Nombre de places debout	Type de véhicule
1	25	49	0	Car

Course(s) :

N° véh.	Horaires		Jours de fonct.		Fonctionnement		itinéraire	
	départ	arrivée	à partir du:	jusqu'au:	à partir du:	jusqu'au:		
1	08:00	08:25	L.Ma.	J.V.	02/09/2010		rue Carnot, restaurant japonais, Val d'Or, angle Boieldieu/Clémenceau, éc. M. Berteaux	
1	16:35	16:55	L.Ma.	J.V.	02/09/2010		retour.éc. M. Berteaux,boieldieu/Clémenceau, restaurant japonais, Val d'Or	



Délibération n°2011/0557

Séance du 06 juillet 2011

**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNE DE DROCOURT**

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-3, L.3111-14, L.3111-15 et 3111-16 ;
- VU** la loi 83-634 modifiée du 13 juillet 1983 et la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1984 ;
- VU** la loi n° 20046809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié 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 en particulier ses articles 25 à 30 ;
- VU** la délibération n° 2010/0116 du 17 février 2010 approuvant le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires ;
- VU** la délibération n°2011/004 du 10/02/2011 du Conseil Municipal de Drocourt ;
- VU** le rapport général Transports Scolaires du 6 juillet 2011 ;
- VU** les avis de la commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 et de la commission de l'offre de transport du 30 juin 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La commune de Drocourt reçoit délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France en matière de services spéciaux de transport public routier réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires) sur son territoire.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence en matière de transport scolaire du Syndicat des Transports d'Ile de France à la commune de Drocourt est approuvée pour une durée de 6 ans soit du 1^{er} juillet 2011 au 30 juin 2017.

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

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

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JPH'.

**Convention
de délégation de compétence
en matière de services spéciaux de transport public routiers
réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires)**

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis-41 Rue de Châteaudun à Paris 9ème, (n°SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2011- du 2011 ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La commune de DROCOURT ayant son siège 1 rue Gué 78440 DROCOURT, et représenté par son Maire Monsieur Dominique PIERRET, en vertu des délibérations du Conseil Municipal n° 2011/004 du 10 février 2011 ci-après désigné « L'autorité organisatrice de proximité » ou « L'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code de l'éducation, notamment ses articles L.213-13, R.213-4 à R.213-9, R.213.20,
- VU** la loi n° 83-634 modifiée du 13 juillet 1983, la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1983, la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2010/0116 du 17 février 2010,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2011/ du 2011 portant délégation de compétences du STIF à la Commune de DROCOURT en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves,
- VU** la délibération du Conseil Municipal n° 2011/004 du 10 février 2011

PREAMBULE

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

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (ci-après désignée AOP) par l'article 1^{er} de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 (codifié à l'article L.1231-10 du code des transports) et par le décret du 10 juin 2005.

En vertu de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée (article L.3111-4 du code des transports), et depuis le 1^{er} juillet 2005, le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires.

Conformément à l'article 1^{er}-II de l'ordonnance précitée (article L.1231-10 du code des transports), le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, dans le cadre d'une convention.

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

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

Titre I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1- Objet

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

Sur le périmètre défini à l'article 5, les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de transports scolaires comprennent l'organisation et le financement des services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves, ci-après désignés « circuits spéciaux scolaires ».

A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention, la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des services délégués sera exercée de plein droit par l'AOP.

L'AOP sera subrogée dans les droits et obligations du STIF ou, le cas échéant, de l'organisateur local maintenu durant la période transitoire, pour l'exécution des contrats en cours.

Il est rappelé que, compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable

de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'article 18, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2- Entrée en vigueur, durée

La présente convention entre en vigueur à compter du 1^{er} juillet 2011, dans la totalité de ses dispositions, pour une durée de 2 ans, sous réserve des dispositions de l'article 18.

Article 3- Principes généraux

Article 3.1- Principe d'exclusivité

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

Article 3.2- Principe de coopération et de transparence

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

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion, notamment dans le cadre des dispositions de l'article 14 de la présente convention.

Article 3.3- Délégation des transports scolaires au Département

Dans l'hypothèse d'une délégation de compétence en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires conclue entre le STIF et le Département des Yvelines, ce dernier sera subrogé dans les droits et obligations du STIF au titre de la présente convention, dès l'entrée en vigueur de la convention de délégation de compétence conclue entre le Département et le Syndicat.

Titre II - DROITS ET OBLIGATIONS DU STIF

Article 4- Droits et obligations du STIF

Article 4.1- Dispositions générales

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

- Il établit et tient à jour le plan régional des transports, après avis des collectivités locales et de leurs groupements.
- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation (consistance générale et conditions de fonctionnement des services) et des règles minimales en matière de qualité de

service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I.

- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.
- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.

En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :

- participe au financement des services en fonction des critères d'éligibilité définis à l'annexe I et de subventionnabilité définis à l'article 12.1, et selon les modalités de financement définis au titre IV de la présente convention,
- contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP ses conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
- étudie toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
- informe dans un délai raisonnable l'AOP de tout projet d'évolution significative de l'offre de transport public sur son territoire, ainsi que des projets de décisions tarifaires liées au transport scolaire.

Article 4.2- Dispositions spécifiques à la présente délégation

Dans le cadre spécifique de la présente délégation, les circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II, le STIF :

- peut saisir l'AOP, afin qu'elle modifie la consistance des circuits, notamment dans les cas :
 - d'évolution du nombre d'enfants éligibles et/ou subventionnés par le STIF par rapport aux estimations initiales,
 - de possibilités de rationalisation de l'offre de transports scolaires sur un périmètre qui excède celui de l'AOP,
 - d'évolution de l'articulation avec l'offre sur lignes régulières ;
- émet un avis et peut s'opposer, selon les modalités prévues à l'article 8, aux évolutions des circuits envisagés par l'AOP : en cas d'opposition, ces décisions ne pourront pas être mis en œuvre par l'AOP sans qu'elle outre passe l'exercice des compétences déléguées. Dans cette hypothèse les parties se rapprocheront pour envisager la mise en œuvre des dispositions de l'article 18.

Titre III - DROITS ET OBLIGATIONS DE L'AUTORITE ORGANISATRICE DE PROXIMITE

Chapitre I- PERIMETRE DE LA DELEGATION DE COMPETENCE

Article 5- Périmètre de la délégation : les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

La délégation de compétence consentie à l'AOP porte sur les circuits listés en annexe II.

Chapitre II- COMPETENCES DELEGUEES EN MATIERE D'ORGANISATION ET DE FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 6- Evaluation des besoins en matières de transports scolaires

En concertation avec les différents acteurs qui concourent à l'organisation des transports scolaires (notamment les collectivités locales et leurs groupements, les chefs d'établissement, les directeurs d'écoles, l'entreprises de transport, les associations de parents d'élèves), l'AOP :

- évalue les besoins en circuits spéciaux scolaires en cohérence avec l'évolution du nombre d'élèves subventionnables, tels que définis à l'article 12.1, et avec l'offre existante sur les lignes régulières ;
- veille à l'adéquation de l'offre des CSS et des lignes régulières aux évolutions des besoins de transports scolaires et est tenu de transmettre au STIF ses propositions en ce sens.

Article 7- Compétences déléguées en matière de circuits spéciaux scolaires

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

- l'organisation des circuits spéciaux scolaires dont l'exploitation est assurée directement en régie par l'AOP, selon les modalités fixées aux articles 8 et 9,
- le financement des circuits spéciaux scolaires, avec le concours du STIF, conformément aux modalités de l'article 12.2,
- le contrôle de l'exécution des circuits spéciaux scolaires, l'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou de suppression d'offre de transport, ou de qualité de service, en particulier dans le respect du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention,
- le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent,
- la gestion de la relation client, de préférence en direct, qui comprend notamment l'information des familles et des usagers sur l'offre, les conditions d'accès et d'usage des services de transports publics existants, l'inscription des usagers, la perception du prix public local payé par la famille, la remise à chacun de ces usagers d'un titre de transport conforme au modèle défini par le STIF, ainsi que la gestion de l'ensemble des correspondances avec les familles et les usagers (ces missions sont décrites à l'annexe III).

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

- informer le STIF de tout événement majeur concernant l'exécution du service susceptible d'avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- établir un rapport annuel au STIF sur l'exécution de la présente convention conformément à l'article 14 et sur l'usage et la fréquentation du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- mettre en cohérence ses actions de communication relatives aux services délégués avec la politique de communication du STIF.

Article 8- Evolution des circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

Les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétences sont répertoriés en annexe II qui constitue un état initial.

Toutes modifications de la consistance de ces circuits (suppression, création ou modifications des services existants) sont soumises à l'accord préalable du STIF, avant leur mise en place.

Par ailleurs, le STIF peut saisir l'AOP pour l'étude d'une modification des circuits, notamment dans les cas d'évolution du nombre d'enfants éligibles et/ou subventionnés par le STIF par rapport aux estimations initiales, dans les cas de possibilités de rationalisation de l'offre de transports scolaires sur un périmètre excédant celui du champ de compétence de l'AOP et dans les cas d'évolution de l'articulation avec l'offre sur lignes régulières.

En toute hypothèse, pour opérer ces modifications, une proposition de mise à jour de l'annexe II, accompagnée d'une note argumentée présentant notamment les différences de coûts, est adressée par l'AOP au STIF, pour avis conforme, au moins 3 mois avant la date de mise en œuvre envisagée. Le STIF dispose d'un délai de 2 mois pour rendre son avis. A défaut de réponse du STIF dans ce délai, ou en cas d'avis défavorable, l'AOP n'est pas autorisée à mettre en œuvre ladite modification.

Article 9- Modalités d'exploitation des circuits spéciaux scolaires

Pour l'exploitation des circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II mise à jour, l'AOP a décidé, conformément à l'article 7-II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI), d'exploiter le ou les circuit(s) en régie.

Afin que le STIF puisse tenir à jour le plan régional des transports conformément à l'article 4 de la présente convention, l'AOP s'engage à tenir à la disposition au STIF, à sa demande expresse :

- la délibération mettant en place ladite régie,
- l'inscription au registre des transports de la régie.

Titre IV - TARIFICATION ET FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 10- Part du financement des circuits spéciaux scolaires incombant à l'utilisateur.

Article 10.1-Tarifs régionaux des circuits spéciaux scolaires

Les tarifs régionaux des abonnements sur circuits spéciaux sont fixés par le STIF comme indiqué dans le règlement régional des circuits spéciaux en annexe I.

Article 10.2-Prix publics locaux des circuits spéciaux scolaires

Le prix public local est le montant que doit régler l'utilisateur en contrepartie de l'abonnement.

Il est égal :

- au tarif régional ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par l'AOP ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par le conseil général, dont le financement aurait préalablement fait l'objet d'une convention entre le conseil général et le STIF ;
- diminué, pour les élèves non éligibles subventionnables tels que définis à l'article 12.1 et pour les accompagnateurs, de la réduction tarifaire accordée par le STIF,
- éventuellement augmenté de frais de dossier.

L'AOP s'engage à informer le STIF des prix publics locaux proposés à l'ensemble des usagers (éligibles, non éligibles, autres) et le cas échéant, le montant de frais annexes de type frais de dossier et/ou frais de duplicata en cas de perte ou de vol.

Article 11- Financement des circuits spéciaux scolaires par l'autorité organisatrice de proximité

L'AOP assume les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées.

Article 12- Participation du STIF au financement des circuits spéciaux scolaires

Article 12.1-Dispositions spécifiques relatives aux élèves bénéficiant d'une subvention du STIF..

Afin d'assurer une transition progressive du périmètre antérieur des ayants-droit vers le périmètre d'éligibilité régional tel que défini à l'article 2.2. de l'annexe I, le STIF accordera temporairement à certains élèves non éligibles, dans les conditions définies ci-après, une aide égale à la différence entre le tarif régional « élève non éligible » et le tarif régional « élève éligible ». Les élèves bénéficiaires de cette aide sont qualifiés de « subventionnables ».

Sont considérés comme « subventionnables » pour les campagnes 2011/2012, 2012/2013 et 2013/2014, les élèves habitant en deçà de 3 km de leur établissement de scolarisation et appartenant à une des trois catégories suivantes :

- élèves rattachés à un regroupement pédagogique intercommunal ;
- élèves devant emprunter un parcours dangereux pour se rendre à leur établissement (Un parcours est caractérisé comme dangereux par l'AOP, avec

l'accord préalable du STIF, en raison du fort trafic routier, d'une vitesse de circulation élevée, et/ou d'un cheminement piéton inexistant ou insuffisant) ;

- élèves scolarisés dans une unité d'enseignement adapté ou spécialisé (SEGPA, EREA, CLIS, UPI), l'enseignement adapté étant destiné aux élèves en grave difficulté scolaire et l'enseignement spécialisé aux élèves handicapés.

L'AOP s'engage à fournir au STIF un état des lieux du nombre d'élèves relevant de chacune des trois catégories concernées - élèves rattachés à un regroupement pédagogique intercommunal, élèves devant emprunter un parcours dangereux pour se rendre à leur établissement, élèves scolarisés dans une unité d'enseignement adapté ou spécialisé - transportés sur les campagnes 2011/2012 et 2012/2013 explicitant de manière précise la proportion d'entre eux qui ne respectent pas le critère de distance domicile-établissement, tel que défini dans l'annexe I. Sur la base de cet état des lieux, les parties s'engagent à examiner l'opportunité de poursuivre ou non cette disposition pour les campagnes suivantes.

Sont également considérés comme « subventionnables » jusqu'à échéance, pour chacun d'eux, du cycle scolaire engagé lors de l'année scolaire 2010/2011 (cycle d'enseignement maternel, ou cycle d'enseignement primaire, ou collège, ou lycée), les élèves habitant en deçà de 3 km de leur établissement de scolarisation et ayant été reconnus comme ayants droit pour la campagne 2010/2011. Cette disposition ne concerne donc pas les élèves qui engagent un nouveau cycle scolaire à partir de la rentrée 2011.

Article 12.2-Montant de la dotation financière du STIF.

La dotation financière versée par le STIF à l'AOP, se compose d'une dotation de base à la charge du STIF en contrepartie de la délégation de compétence, égale pour l'année scolaire 2011-2012 à 719.10 € par élève éligible et par élève non éligible et subventionnable, et le cas échéant, du reversement de la subvention financée par le conseil général et gérée par le STIF, fonction de la catégorie à laquelle appartient l'élève.

Pour le calcul de la dotation définitive de base (à la charge du STIF) pour l'année scolaire N/N+1, le nombre d'élèves subventionnables par le STIF est arrêté au 31 décembre de l'année N. Pour le calcul de la dotation prévisionnelle de base pour l'année scolaire N/N+1, le nombre d'élèves subventionnables par le STIF est arrêté au 30 septembre de l'année N.

Le montant de la dotation de base (à la charge du STIF) par élève est actualisé chaque année selon l'indice « transports scolaires ».

Soit T_N la dotation par élève en € de l'année N versée pour l'année scolaire N/N+1, avec :

$$T_N = T_{N-1} * [1 + I_{TS}(N)],$$

[1 + $I_{TS}(N)$] étant calculé sur la base de la formule détaillée ci-dessous :

0.45 x	$\frac{\text{Valeur moyenne de oct. N-2 à sept. N-1}}{\text{Valeur moyenne de oct. N-3 à sept. N-2}}$	Indice salaire horaire ouvriers « transport terrestre et transport par conduite » - Ministère du travail SHOUV § (indice 49 de la NAF 88)
+		

0.10 X	Valeur moyenne de oct. N-2 à sept. N-1 / Valeur moyenne de oct. N-3 à sept. N-2	Prix HT du gazole en cuve en fin de mois, déduction faite du remboursement partiel de la TIPP
+		
0.10 X	Valeur moyenne de oct. N-2 à sept. N-1 / Valeur moyenne de oct. N-3 à sept. N-2	Indice des prix (IP) de l'offre intérieure de produits industriels - Autobus et autocars (Identifiant INSEE : 1559272)
+		
0.05 X	Valeur moyenne de oct. N-2 à sept. N-1 / Valeur moyenne de oct. N-3 à sept. N-2	Indice des prix à la consommation - Entretien et réparation de véhicules personnels
+		
0.30 X	Valeur moyenne de oct. N-2 à sept. N-1 / Valeur moyenne de oct. N-3 à sept. N-2	Indice des prix à la consommation - Services

L'indice « transports scolaires » est fixé annuellement par décision du directeur général du STIF.

Article 13- Modalités de règlement de la participation du STIF

Article 13.1-Modalités de règlement de la dotation financière du STIF au titre des circuits spéciaux scolaires

La participation financière du STIF au titre de l'article 12 pour l'année scolaire N/N+1, sera versée sur le compte de l'AOP conformément aux modalités rappelées ci-après :

- à compter du 15 octobre de l'année N, un premier acompte pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1, correspondant à 30 % du montant de la dotation financière prévisionnelle de base à la charge du STIF (telle que définie à l'article 12.2),
- à compter du 15 février de l'année N+1, un second acompte pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1, correspondant à 50% du montant de la dotation financière prévisionnelle de base à la charge du STIF (telle que définie à l'article 12.2), et le cas échéant, au montant de subvention perçu par le STIF de la part du conseil général,
- à compter du 15 octobre de l'année N+1, le solde de la dotation financière du STIF, pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire N/N+1, ainsi que le 1er acompte correspondant à l'année scolaire N+1/N+2.

Le paiement du solde sera effectué sur présentation de l'état des dépenses effectives de l'AOP pour l'année scolaire considérée visé par le payeur de la collectivité locale, siège de l'AOP.

Article 13.2-Domiciliation bancaire

La participation du STIF sera faite sur le compte dont les coordonnées bancaires sont rappelées ci-après :

Adresse bancaire : BDF de VERSAILLES
Titulaire du compte : Trésorerie de LIMAY
N° de Banque : 30001
N° de guichet : 00866
N° de compte : D786000000 80

Titre V - INFORMATION ET CONTROLE

Article 14- Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées

Le suivi financier a pour objet d'évaluer l'évolution de la dépense.

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

- l'analyse de l'usage du service : le nombre d'usagers inscrits par catégorie (éligibles, non éligibles subventionnables – avec le motif de la subventionnabilité -, non éligibles non subventionnables), ainsi que l'évolution trimestrielle de la fréquentation de chaque circuit à chacun des horaires,
- l'offre de transport,
- le coût de l'exploitation,
- le montant des recettes tarifaires, en fonction du prix public local pratiqué,
- les conditions d'exercice des compétences déléguées et les difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées pour l'année scolaire N/N+1 est présenté chaque année aux services du STIF avant le 1^{er} avril N+2.

Par ailleurs, sur demande du STIF, l'AOP s'engage à lui transmettre, à titre d'information, le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les entreprise(s) de transport, ainsi que les rapports de contrôle effectué par l'AOP ou les prestataires mandatés.

Article 15- Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire (demande de documentation, contrôle sur place, audit) pour contrôler la bonne application de la présente convention et convenir avec l'AOP des mesures nécessaires pour que le (les) entreprise(s) de transport remédie(nt) aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à permettre au STIF d'exercer ce droit, ainsi qu'à prévoir dans sa ou ses convention(s) avec le (les) entreprise(s) de transport des dispositions permettant les contrôles et audits.

Article 16- Mise en place d'un système de gestion des transports scolaires

Le STIF met en place et finance un système informatisé de gestion des transports scolaires œuvrant pour l'organisation des circuits spéciaux scolaires, la gestion des ayants droit aux aides financières sur lignes régulières et circuits spéciaux scolaires, le

remboursement des frais de transport des élèves et étudiants handicapés, ainsi que l'ordonnancement des dépenses y afférents.

Dans le cadre de la présente convention, ce système demeure, sous réserve des dispositions ci-après, alimenté par les services du STIF sur la base des informations fournies par l'AOP.

Néanmoins, si l'AOP assure elle-même la gestion de la relation-client (en d'autre terme, si elle n'affermite pas la tranche conditionnelle n°2 des marchés), elle s'engage à transmettre au STIF, via l'accès distant web défini par le STIF, les informations relatives à l'ensemble des usagers des services concernés, ainsi qu'à remettre à chacun de ces usagers un titre de transport conforme au modèle défini par le STIF.

Les modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client figurent en annexe III.

Titre VI - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 17- Responsabilité

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

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

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

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

Article 18- Résiliation

Article 18.1-Résiliation de plein droit

Le STIF se réserve la possibilité, pour les raisons d'optimisation de l'offre de transport public, de mettre fin à la délégation, de manière anticipée au 30 juin 2013, au 30 juin 2015 ou au 30 juin 2017.

Article 18.2-Résiliation pour faute

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

La défaillance de l'entreprise de transport exploitant un des services visés à l'article 5 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement de la part de l'AOP. En cas de défaillance, il appartiendra à l'AOP d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 18.3- Résiliation amiable

Les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

Les parties s'engagent à ce que toute décision conjointe de résiliation amiable prise au cours de l'année scolaire N/N+1 aboutisse à une résiliation effective prenant effet à compter du début de l'année scolaire N+2/N+3.

Durant ce délai, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 19- Fin de la convention et renouvellement

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les futures modalités d'organisation et d'exercice des compétences déléguées.

12 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à avoir décidé ensemble :

- soit du renouvellement de la délégation de compétence au profit de l'AOP,
- soit de la reprise des compétences déléguées par le STIF.

Dans la seconde hypothèse, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 20- Litiges

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

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

Fait à ROCOUERT
Le 17 JUIN 2011

En double exemplaire,

Le STIF

Sophie MOUGARD

L'AOP

Le Maire Dominique PIERRET



ANNEXES

- Annexe I :** Règlement régional des circuits spéciaux scolaires
- Annexe II :** Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation
- Annexe III :** Modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client
- Annexe IV :** **Réduction** tarifaire accordée par le STIF aux accompagnateurs

Lot n°12

SECTEUR	COMMUNES DESSERVIES	Num_cir c	ETABLISSEMENTS DESSERVIS	Jours de circulation						Nb d'élèves transportés	Type de véhicule	Horaires et itinéraire du circuit	fonctionnement
				Lundi	Mardi	Merc	Jeudi	Vend	Samedi				
DROCOURT	DROCOURT, FOLLAINVILLE- DENNEMONT	C1	ÉCOLE PRIMAIRE DE DROCOURT ÉCOLE MATERNELLE LES PARFADETS FOLLAINVILLE	X	X		X	X		16	CAR	Aller: 8h10 - 8h40 Retour: 16h10 - 16h50 DROCOURT (Le Bourg), FOLLAINVILLE-DENNEMONT (école maternelle), DROCOURT (école primaire).	1 car le matin / 1 car le soir

Annexe III

Modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client

1. Information des familles

Afin de répondre à toute question des familles, l'AOP s'engage à être joignable pendant toute la durée de la délégation :

- par courriel,
- par courrier postal,
- par téléphone a minima aux plages horaires suivantes : de 9h-12h / 14h-17h du lundi au vendredi pendant toute la durée de la délégation.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible auprès des familles, à travers les différents moyens d'information possibles, de documents les informant sur le service, sur les modalités d'inscription et sur les conditions d'accès. Elle édite et met à disposition en mairie (ou autre lieu connu d'accueil et d'information), ainsi que dans les établissements scolaires, les plaquettes du STIF, les formulaires et les fiches horaires.

L'AOP s'engage à garantir une réponse aux familles au plus tard dans les 72 heures ouvrées à compter de la demande d'information.

2. Gestion des inscriptions

a) Accueil physique des familles

L'AOP assure une permanence en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information, pour recevoir les familles des élèves et assurer l'inscription des élèves.

✓ Nombre de permanence

Si les services délégués, figurant en annexe II, assurent le transport :

- de moins de 50 élèves : 3 permanences par mois au minimum ;
- de 50 à 150 élèves : 4 permanences par mois minimum ;
- de plus de 150 élèves : 6 permanences par mois minimum.

✓ Plage horaire de la permanence

La permanence sera d'une demi-journée : selon le choix de l'AOP, soit le matin de 8h-13h, soit l'après-midi de 14h-19h.

✓ Jours de permanence

Au moins une permanence par mois devra se tenir le mercredi ou le samedi.
L'AOP est libre de fixer les autres jours de permanence.

✓ Durée de la permanence

La permanence se tiendra du mois de juin au mois de septembre inclus.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible auprès des familles des dates d'ouverture du guichet ou de la permanence ; elle les met notamment à disposition en mairie, dans les établissements scolaires...

b) Distribution des formulaires d'inscription

L'AOP est chargée de l'impression des formulaires d'inscription pour l'obtention du titre de transport, selon un modèle fourni par le STIF.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible des formulaires auprès des familles ; il les met notamment à disposition en mairie (ou autre lieu connu d'accueil et d'information), et dans les établissements scolaires.

c) Réception des formulaires d'inscription

L'AOP réceptionne les formulaires d'inscription remplis par les familles par courrier postal à la permanence assurée en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information.

d) Saisie des formulaires d'inscription

L'AOP saisit les données contenues dans les formulaires d'inscription remplis par les familles dans le système informatisé de gestion des transports scolaires, mis en place par le STIF et visé à l'article 16 de la convention de délégation de compétence, via un accès distant.

L'AOP doit obligatoirement être équipée des outils informatiques nécessaires à la réalisation de cette saisie de données et d'un accès à internet.

A compter de la saisie de ces données par l'AOP, le système informatisé de gestion des transports scolaires calcule le tarif régional, éventuellement diminué de la réduction tarifaire accordée par le Conseil Général, dans un délai de 48h maximum (durant la nuit suivante, dans la majorité des cas).

e) Encaissement du montant du prix public local acquitté par les familles

L'AOP encaisse le montant du prix public local acquitté par les familles, tel que défini à l'article 10.2 de la convention de délégation de compétence, selon les procédures financières qui lui sont propres.

f) Edition du titre de transport

L'AOP édite le titre de transport, à partir de son accès distant au logiciel, sur un courrier à adresser aux familles selon un modèle défini par le STIF. A titre d'information, le titre consistera en un support papier plastifié d'un format d'environ 8.5 x 5.5 cm.

L'AOP édite également les duplicata des titres de transport.

g) Délivrance du titre de transport

L'AOP délivre le titre de transport par courrier ou en main propre à la permanence assurée en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information, sur demande de la famille, dans les 48 heures ouvrées à compter de l'encaissement effectif du montant du prix public local devant être acquitté par les familles.

3. Gestion administrative pour les élèves inscrits en ligne

A compter de 2012, les familles pourront éventuellement s'inscrire en ligne sur le site internet du STIF. Pour ces élèves, l'AOP devra assurer les missions suivantes, telles que décrites à l'article 2 de la présente annexe :

- a) Accueil physique des familles
- e) Encaissement du montant du prix public local acquitté par les familles
- f) Edition du titre de transport,
- g) Délivrance du titre de transport.

4. Gestion des litiges

Dans le cadre de la gestion des litiges, l'AOP gère les contestations relatives au titre de transport. Exemple : contestation sur les critères d'éligibilité, perte d'un titre de transport, ... Elle en informe le STIF.

Annexe IV

Réduction tarifaire accordée par le STIF aux accompagnateurs

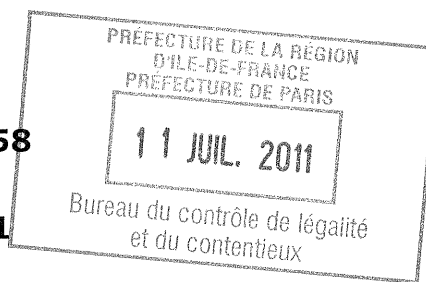
Sur la durée de la convention de délégation, et pour les services faisant l'objet de la présente délégation, le STIF accorde une réduction tarifaire pour les accompagnateurs.

Cette réduction tarifaire est d'un montant unitaire égal au tarif régional des élèves non éligibles et conduit, par conséquent à ce que l'accès au service soit gratuit pour les accompagnateurs.

Son financement est compris dans le montant global de la dotation financière du STIF, prévue à l'article 12.2 de la convention de délégation.

Délibération n°2011/0558

Séance du 6 juillet 2011



**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNE DU CHESNAY**

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-3, L.3111-14, L.3111-15 et 3111-16 ;
- VU** la loi 83-634 modifiée du 13 juillet 1983 et la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1984 ;
- VU** la loi n° 20046809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié 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 en particulier ses articles 25 à 30 ;
- VU** la délibération n° 2010/0116 du 17 février 2010 approuvant le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires ;
- VU** la délibération du 26/05/2011 du Conseil Municipal du Chesnay ;
- VU** le rapport général Transports Scolaires du 6 juillet 2011 ;
- VU** les avis de la commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 et de la commission de l'offre de transport du 30 juin 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La commune du Chesnay reçoit délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France en matière de services spéciaux de transport public routier réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires) sur son territoire.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence en matière de transport scolaire du Syndicat des Transports d'Ile de France à la commune du Chesnay est approuvée pour une durée de 9 ans soit du 1^{er} juillet 2011 au 30 juin 2020.

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

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

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JPH'.

PREAMBULE

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

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (ci-après désignée AOP) par l'article 1^{er} de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 (codifié à l'article L.1231-10 du code des transports) et par le décret du 10 juin 2005.

En vertu de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée (article L.3111-4 du code des transports), et depuis le 1^{er} juillet 2005, le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires.

Conformément à l'article 1^{er}-II de l'ordonnance précitée (article L.1231-10 du code des transports), le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, dans le cadre d'une convention.

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

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

Titre I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1- Objet

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

Sur le périmètre défini à l'article 5, les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de transports scolaires comprennent l'organisation et le financement des services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves, ci-après désignés « circuits spéciaux scolaires ».

A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention, la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des services délégués sera exercée de plein droit par l'AOP.

L'AOP sera subrogée dans les droits et obligations du STIF ou, le cas échéant et sous réserve des dispositions de l'article 8, de l'organisateur local maintenu durant la période transitoire, pour l'exécution des contrats en cours.

Il est rappelé que, compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable

de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'article 15, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2- Entrée en vigueur, durée

La présente convention entre en vigueur :

- à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception adressée par le STIF à l'AOP, uniquement dans le cadre des dispositions de l'article 8 de la présente convention,
- à compter du 1^{er} juillet 2011, dans la totalité de ses dispositions.

Sous réserve des dispositions de l'article 8, la présente convention prend fin le 30 juin 2020.

Article 3- Principes généraux

Article 3.1- Principe d'exclusivité

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

Article 3.2- Principe de coopération et de transparence

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

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion, notamment dans le cadre des dispositions de l'article 12 de la présente convention.

Article 3.3- Délégation des transports scolaires au Département

Dans l'hypothèse d'une délégation de compétence en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires conclue entre le STIF et le Département _____ des Yvelines _____, ce dernier sera subrogé dans les droits et obligations du STIF au titre de la présente convention, dès l'entrée en vigueur de la convention de délégation de compétence conclue entre le Département et le Syndicat.

Titre II - DROITS ET OBLIGATIONS DU STIF

Article 4- Droits et obligations du STIF

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

- Il établit et tient à jour le plan régional des transports, après avis des collectivités locales et de leurs groupements.

- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation (consistance générale et conditions de fonctionnement des services) et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I.
- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère Intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'Information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.
- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.

En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :

- participe au financement des services en fonction des critères d'éligibilité définis à l'annexe I si ceux-ci sont pris en compte par le délégataire pour définir les conditions d'accès au service,
- contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP ses conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
- étudie toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
- informe dans un délai raisonnable l'AOP de tout projet d'évolution significative de l'offre de transport public sur son territoire, ainsi que des projets de décisions tarifaires liées au transport scolaire.

Titre III - DROITS ET OBLIGATIONS DE L'AUTORITE ORGANISATRICE DE PROXIMITE

Chapitre I- PERIMETRE DE LA DELEGATION DE COMPETENCE

Article 5- Périmètre de la délégation : les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

La délégation de compétence consentie à l'AOP porte sur les circuits listés en annexe II.

Chapitre II- COMPETENCES DELEGUEES EN MATIERE D'ORGANISATION ET DE FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 6- Compétences déléguées en matière de circuits spéciaux scolaires

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

- sous réserve des dispositions de l'article 8, l'organisation des circuits spéciaux scolaires dont l'exploitation peut se faire, soit directement en régie, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'AOP après mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'article 9,
- le financement des circuits spéciaux scolaires,
- sous réserve des dispositions de l'article 8, le contrôle de l'exécution des circuits spéciaux scolaires, l'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou de suppression d'offre de transport, ou de qualité de service, en particulier dans le respect du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention,
- sous réserve des dispositions de l'article 8, le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent,

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

- informer le STIF de tout événement majeur concernant l'exécution du service susceptible d'avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- établir un rapport annuel au STIF sur l'exécution de la présente convention conformément à l'article 12 et sur l'usage et la fréquentation du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- mettre en cohérence ses actions de communication relatives aux services délégués avec la politique de communication du STIF.

Article 7- Evolution des circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

Les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétences sont répertoriés en annexe II qui constitue un état initial.

Toutes modifications de la consistance de ces circuits (suppression, création ou modifications de services existants) font l'objet par l'AOP d'une mise à jour annuelle de l'annexe II.

Une mise à jour de l'annexe II est adressée chaque année par l'AOP au STIF, par lettre recommandée avec accusé de réception, avant le 1^{er} décembre de l'année scolaire en cours.

Article 8- Exercice des compétences durant la période transitoire

En application des dispositions de l'article 41-II de la loi n°2004-809 du 13 août 2004, l'AOP continue d'intervenir en matière d'organisation des circuits spéciaux scolaires, en sa qualité d'organisateur local jusqu'au 30 juin 2011.

Néanmoins, entre l'entrée en vigueur de la présente convention et le 30 juin 2011, les parties conviennent que, afin de préparer la rentrée scolaire 2011/2012, l'AOP reçoit délégation de compétence du STIF pour mettre uniquement en œuvre sur le périmètre visé à l'article 5.1, les dispositions de l'article 9 ci-après pour l'exploitation des services visés à l'annexe II.

Article 9- Désignation de l'exploitant de circuits spéciaux scolaires

Pour l'exploitation des circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II mise à jour, l'AOP décide, conformément à l'article 7-II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI) (article L.1221-3 du code des transports) :

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

Dans le second cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, les procédures de passation des conventions d'exploitation. Dans ce cadre, elle s'engage à rechercher le meilleur rapport qualité/coût. La durée de la (des) convention(s) d'exploitation ne peut excéder le terme de la présente convention.

Afin que le STIF puisse tenir à jour le plan régional des transports conformément à l'article 4 de la présente convention, l'AOP s'engage à tenir à la disposition au STIF, à sa demande expresse :

- En cas de régle :
 - la délibération mettant en place ladite régle,
 - l'inscription au registre des transports de la régle.
- En cas de convention avec un tiers :
 - Le cas échéant, la délibération approuvant le choix de l'exploitant ainsi que les modalités d'exploitation du (des) service(s) et autorisant,
 - La convention d'exploitation signée des parties accompagnée de l'acte constatant son entrée en vigueur.
- En cas de régle et de convention avec un tiers :
 - L'acte justifiant la date de mise en service du (des) service(s),
 - Tous les autres actes que l'AOP estimera utile de devoir transmettre au STIF ou que le STIF demandera expressément à l'AOP.

Titre IV - TARIFICATION ET FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 10- Part du financement des circuits spéciaux scolaires incombant à l'utilisateur.

Article 10.1-Tarifs régionaux des circuits spéciaux scolaires

Les tarifs régionaux des abonnements sur circuits spéciaux sont fixés par le STIF comme indiqué dans le règlement régional des circuits spéciaux en annexe I.

Les conditions d'accès aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II sont définies par l'AOP indépendamment des critères d'éligibilité fixés au 2.2 du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I. Par conséquent, seul le tarif « élève non éligible » s'y applique.

Article 13- Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire (demande de documentation, contrôle sur place, audit) pour contrôler la bonne application de la présente convention et convenir avec l'AOP des mesures nécessaires pour que le (les) entreprise(s) de transport remédie(nt) aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à permettre au STIF d'exercer ce droit, ainsi qu'à prévoir dans sa ou ses convention(s) avec le (les) entreprise(s) de transport des dispositions permettant les contrôles et audits.

Titre VI - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 14- Responsabilité

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

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

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

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

Article 15- Résiliation

Article 15.1-Résiliation pour faute

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

La défaillance de l'entreprise de transport exploitant un des services visés à l'article 5 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement de la part de l'AOP. En cas de défaillance, il appartiendra à l'AOP d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 15.2-Résiliation amiable

Les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

Article 10.2- Prix publics locaux des circuits spéciaux scolaires

Le prix public local est le montant que doit régler l'utilisateur en contrepartie de l'abonnement.

Il est égal :

- au tarif régional « élève non éligible » ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par l'AOP ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par le conseil général, dont le financement aurait préalablement fait l'objet d'une convention entre le conseil général et l'AOP ;
- éventuellement augmenté de frais de dossier.

L'AOP s'engage à informer le STIF des prix publics locaux proposés à l'ensemble des usagers (non éligibles, autres) et le cas échéant, le montant de frais annexes de type frais de dossier et/ou frais de duplicata en cas de perte ou de vol.

Article 11- Financement des circuits spéciaux scolaires par l'autorité organisatrice de proximité

L'AOP assume les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées.

Les conditions d'accès aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II étant définies par l'AOP indépendamment des critères d'éligibilité fixés au 2.2 du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention, aucune dotation financière n'est versée par le STIF dans le cadre de la présente délégation.

Titre V - INFORMATION ET CONTROLE

Article 12- Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées

Le suivi financier a pour objet d'évaluer l'évolution de la dépense.

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

- l'analyse de l'usage du service : le nombre d'utilisateurs inscrits, ainsi que l'évolution trimestrielle de la fréquentation de chaque circuit à chacun des horaires,
- l'offre de transport,
- le coût de l'exploitation,
- le montant des recettes tarifaires, en fonction du prix public local pratiqué,
- les conditions d'exercice des compétences déléguées et les difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées pour l'année scolaire N/N+1 est présenté chaque année aux services du STIF avant le 1^{er} avril N+2.

Par ailleurs, sur demande du STIF, l'AOP s'engage à lui transmettre, à titre d'information, le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les entreprise(s) de transport, ainsi que les rapports de contrôle effectué par l'AOP ou les prestataires mandatés.

Les parties s'engagent à ce que toute décision conjointe de résiliation amiable prise au cours de l'année scolaire N/N+1 aboutisse à une résiliation effective prenant effet à compter du début de l'année scolaire N+2/N+3.

Durant ce délai, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 16- Fin de la convention et renouvellement

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les futures modalités d'organisation et d'exercice des compétences déléguées.

12 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à avoir décidé ensemble :

- soit du renouvellement de la délégation de compétence au profit de l'AOP,
- soit de la reprise des compétences déléguées par le STIF.

Dans la seconde hypothèse, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 17- Litiges

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

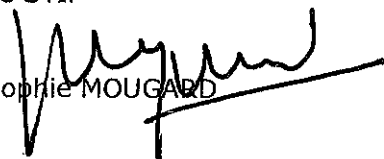
Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés au Tribunal Administratif de Paris.

Fait à Paris
Le 18 JUIL. 2011

En double exemplaire,

Le STIF

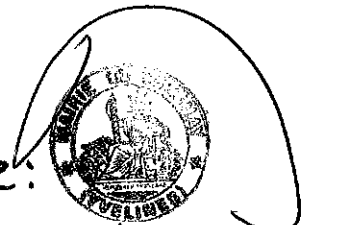
Sophie MOUGARD



L'AOP

Le Maire:

Philippe BRILLAULT



ANNEXES

- Annexe I :** Règlement régional des circuits spéciaux scolaires
- Annexe II :** Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation
- Annexe III :** Modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client
- Annexe IV :** Réduction tarifaire accordée par le STIF aux accompagnateurs

Annexe II

Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

Conformément à la délibération du 28 juin 2001

Le service de transport spécial gratuit est organisée en régie par la ville le matin pour l'arrivée des élèves à 8h30 , le soir pour la sortie des élèves à 16h 30 . Il est proposé aux élèves des écoles Perrault et Langevin domiciliés dans les deux périmètres situés entre les rues de :

Périmètre N° 1

La place de la loi , rue du colonel de Bange ; rue du Maréchal de Lattre de Tassigny, rue du Plateau Saint Martin ,rue Julien Poupinet , rue de la celle, boulevard st Antoine pour les élèves scolarisés à l'école maternelle Charles Perrault

Périmètre N°2

La place de la loi , rue du colonel de Bange ; rue du Maréchal de Lattre de Tassigny, avenue Debasseux ,avenue du Maréchal Leclerc pour les élèves scolarisés à l'école élémentaire Langevin .

Las arrêts du bus sont situés :

Place de la loi/Rue du colonel de Bange
Rue du colonel de Bange face les dauphins
Square Houdon (arrêt de bus)
Avenue Debasseux (arrêt de bus)
Angle Avenue debasseux et Avenue Jeanne d'Arc

Annexe III

Modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client

1. Information des familles

Afin de répondre à toute question des familles, l'AOP s'engage à être joignable pendant toute la durée de la délégation :

- par courriel,
- par courrier postal,
- par téléphone a minima aux plages horaires suivantes : de 9h-12h / 14h-17h du lundi au vendredi pendant toute la durée de la délégation.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible auprès des familles, à travers les différents moyens d'information possibles, de documents les informant sur le service, sur les modalités d'inscription et sur les conditions d'accès. Elle édite et met à disposition en mairie (ou autre lieu connu d'accueil et d'information), ainsi que dans les établissements scolaires, les plaquettes du STIF, les formulaires et les fiches horaires.

L'AOP s'engage à garantir une réponse aux familles au plus tard dans les 72 heures ouvrées à compter de la demande d'information.

2. Gestion des inscriptions

a) Accueil physique des familles

L'AOP assure une permanence en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information, pour recevoir les familles des élèves et assurer l'inscription des élèves.

✓ Nombre de permanence

Si les services délégués, figurant en annexe II, assurent le transport :

- de moins de 50 élèves : 3 permanences par mois au minimum ;
- de 50 à 150 élèves : 4 permanences par mois minimum ;
- de plus de 150 élèves : 6 permanences par mois minimum.

✓ Plage horaire de la permanence

La permanence sera d'une demi-journée : selon le choix de l'AOP, soit le matin de 8h-13h, soit l'après-midi de 14h-19h.

✓ Jours de permanence

Au moins une permanence par mois devra se tenir le mercredi ou le samedi. L'AOP est libre de fixer les autres jours de permanence.

✓ Durée de la permanence

La permanence se tiendra du mois de juin au mois de septembre inclus.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible auprès des familles des dates d'ouverture du guichet ou de la permanence ; elle les met notamment à disposition en mairie, dans les établissements scolaires...

b) Distribution des formulaires d'inscription

L'AOP est chargée de l'impression des formulaires d'inscription pour l'obtention du titre de transport, selon un modèle fourni par le STIF.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible des formulaires auprès des familles ; il les met notamment à disposition en mairie (ou autre lieu connu d'accueil et d'information), et dans les établissements scolaires.

c) Réception des formulaires d'inscription

L'AOP réceptionne les formulaires d'inscription remplis par les familles par courrier postal à la permanence assurée en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information.

d) Saisie des formulaires d'inscription

L'AOP saisit les données contenues dans les formulaires d'inscription remplis par les familles dans le système informatisé de gestion des transports scolaires, mis en place par le STIF et visé à l'article 16 de la convention de délégation de compétence, via un accès distant.

L'AOP doit obligatoirement être équipée des outils informatiques nécessaires à la réalisation de cette saisie de données et d'un accès à internet.

A compter de la saisie de ces données par l'AOP, le système informatisé de gestion des transports scolaires calcule le tarif régional, éventuellement diminué de la réduction tarifaire accordée par le Conseil Général, dans un délai de 48h maximum (durant la nuit suivante, dans la majorité des cas).

e) Encaissement du montant du prix public local acquitté par les familles

L'AOP encaisse le montant du prix public local acquitté par les familles, tel que défini à l'article 10.2 de la convention de délégation de compétence, selon les procédures financières qui lui sont propres.

f) Edition du titre de transport

L'AOP édite le titre de transport, à partir de son accès distant au logiciel, sur un courrier à adresser aux familles selon un modèle défini par le STIF. A titre d'information, le titre consistera en un support papier plastifié d'un format d'environ 8.5 x 5.5 cm.

L'AOP édite également les duplicata des titres de transport.

g) Délivrance du titre de transport

L'AOP délivre le titre de transport par courrier ou en main propre à la permanence assurée en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information, sur demande de la famille, dans les 48 heures ouvrées à compter de l'encaissement effectif du montant du prix public local devant être acquitté par les familles.

3. Gestion administrative pour les élèves inscrits en ligne

A compter de 2012, les familles pourront éventuellement s'inscrire en ligne sur le site internet du STIF. Pour ces élèves, l'AOP devra assurer les missions suivantes, telles que décrites à l'article 2 de la présente annexe :

- a) Accueil physique des familles
- e) Encaissement du montant du prix public local acquitté par les familles
- f) Edition du titre de transport,
- g) Délivrance du titre de transport.

4. Gestion des litiges

Dans le cadre de la gestion des litiges, l'AOP gère les contestations relatives au titre de transport. Exemple : contestation sur les critères d'éligibilité, perte d'un titre de transport, ... Elle en informe le STIF.

Annexe IV

Réduction tarifaire accordée par le STIF aux accompagnateurs

Cas des marchés

Sur la durée de la convention de délégation, et pour les services faisant l'objet de la tranche ferme du marché, le STIF accorde une réduction tarifaire pour les accompagnateurs.

Cette réduction tarifaire est d'un montant unitaire égal au tarif régional des élèves non éligibles et conduit, par conséquent, à ce que l'accès au service soit gratuit pour les accompagnateurs.

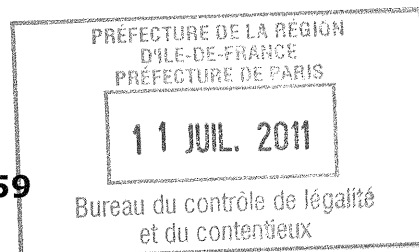
Son financement est compris dans le montant global de la dotation financière du STIF, prévue à l'article 12.2 de la convention de délégation.

Cas des régies

Sur la durée de la convention de délégation, et pour les services faisant l'objet de la présente délégation, le STIF accorde une réduction tarifaire pour les accompagnateurs.

Cette réduction tarifaire est d'un montant unitaire égal au tarif régional des élèves non éligibles et conduit, par conséquent à ce que l'accès au service soit gratuit pour les accompagnateurs.

Son financement est compris dans le montant global de la dotation financière du STIF, prévue à l'article 12.2 de la convention de délégation.



Délibération n°2011/0559

Séance du 6 juillet 2011

**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNE DE GARGENVILLE**

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-3, L.3111-14, L.3111-15 et 3111-16 ;
- VU** la loi 83-634 modifiée du 13 juillet 1983 et la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1984 ;
- VU** la loi n° 20046809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié 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 en particulier ses articles 25 à 30 ;
- VU** la délibération n° 2010/0116 du 17 février 2010 approuvant le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires ;
- VU** la délibération n°11C58 du 27/04/2011 du Conseil Municipal de Gargenville ;
- VU** le rapport général Transports Scolaires du 6 juillet 2011 ;
- VU** les avis de la commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 et de la commission de l'offre de transport du 30 juin 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La commune de Gargenville reçoit délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France en matière de services spéciaux de transport public routier réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires) sur son territoire.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence en matière de transport scolaire du Syndicat des Transports d'Ile de France à la commune de Gargenville est approuvée pour une durée de 9 ans soit du 1^{er} juillet 2011 au 30 juin 2020.

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

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

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JPH'.

**Convention
de délégation de compétence
en matière de services spéciaux de transport public routiers
réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires)**

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis-41 Rue de Châteaudun à Paris 9ème, (n°SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2011- du 2011 ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Commune de Gargenville, ayant son siège place du 11 Novembre 1918 – 78 440 Gargenville, et représenté par son Maire Madame Nicole DELPUECHE, en vertu de la délibération du conseil Municipal de Gargenville n° du 2011 ci-après désigné « L'autorité organisatrice de proximité » ou « L'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code de l'éducation, notamment ses articles L.213-13, R.213-4 à R.213-9, R.213.20,
- VU** la loi n° 83-634 modifiée du 13 juillet 1983, la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1983, la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2010/0116 du 17 février 2010,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2011/ du 2011 portant délégation de compétences du STIF à La Commune de Gargenville en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves,
- VU** la délibération du conseil municipal de Gargenville, n°11C58 du 27/04/2011 (*délibération de l'AOP*);

PREAMBULE

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

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (ci-après désignée AOP) par l'article 1^{er} de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 (codifié à l'article L.1231-10 du code des transports) et par le décret du 10 juin 2005.

En vertu de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée (article L.3111-4 du code des transports), et depuis le 1^{er} juillet 2005, le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires.

Conformément à l'article 1^{er}-II de l'ordonnance précitée (article L.1231-10 du code des transports), le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, dans le cadre d'une convention.

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

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

Titre I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1- Objet

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

Sur le périmètre défini à l'article 5, les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de transports scolaires comprennent l'organisation et le financement des services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves, ci-après désignés « circuits spéciaux scolaires ».

A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention, la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des services délégués sera exercée de plein droit par l'AOP.

L'AOP sera subrogée dans les droits et obligations du STIF ou, le cas échéant et sous réserve des dispositions de l'article 8, de l'organisateur local maintenu durant la période transitoire, pour l'exécution des contrats en cours.

Il est rappelé que, compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'article 15, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2- Entrée en vigueur, durée

La présente convention entre en vigueur :

- à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception adressée par le STIF à l'AOP, uniquement dans le cadre des dispositions de l'article 8 de la présente convention,
- à compter du 1^{er} juillet 2011, dans la totalité de ses dispositions.

Sous réserve des dispositions de l'article 8, la présente convention prend fin le 30 juin 2020.

Article 3- Principes généraux

Article 3.1- Principe d'exclusivité

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

Article 3.2- Principe de coopération et de transparence

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

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion, notamment dans le cadre des dispositions de l'article 12 de la présente convention.

Article 3.3- Délégation des transports scolaires au Département

Dans l'hypothèse d'une délégation de compétence en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires conclue entre le STIF et le Département des Yvelines, ce dernier sera subrogé dans les droits et obligations du STIF au titre de la présente convention, dès l'entrée en vigueur de la convention de délégation de compétence conclue entre le Département et le Syndicat.

Titre II - DROITS ET OBLIGATIONS DU STIF

Article 4- Droits et obligations du STIF

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

- Il établit et tient à jour le plan régional des transports, après avis des collectivités locales et de leurs groupements.
- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation (consistance générale et conditions de fonctionnement des services) et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I.
- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services

- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.
- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.

En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :

- participe au financement des services en fonction des critères d'éligibilité définis à l'annexe I si ceux-ci sont pris en compte par le délégataire pour définir les conditions d'accès au service, définie par le Règlement Régional figurant à l'annexe 1
- contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP ses conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
- étudie toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
- informe dans un délai raisonnable l'AOP de tout projet d'évolution significative de l'offre de transport public sur son territoire, ainsi que des projets de décisions tarifaires liées au transport scolaire.

Titre III - DROITS ET OBLIGATIONS DE L'AUTORITE ORGANISATRICE DE PROXIMITE

Chapitre I- PERIMETRE DE LA DELEGATION DE COMPETENCE

Article 5- Périmètre de la délégation : les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

La délégation de compétence consentie à l'AOP porte sur les circuits listés en annexe II.

Chapitre II- COMPETENCES DELEGUEES EN MATIERE D'ORGANISATION ET DE FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 6- Compétences déléguées en matière de circuits spéciaux scolaires

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

- sous réserve des dispositions de l'article 8, l'organisation des circuits spéciaux scolaires dont l'exploitation peut se faire, soit directement en régie, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'AOP après mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'article 9,
- le financement des circuits spéciaux scolaires,
- sous réserve des dispositions de l'article 8, le contrôle de l'exécution des circuits spéciaux scolaires, l'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou de suppression d'offre de transport, ou de qualité de service, en particulier dans le respect du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention,

- sous réserve des dispositions de l'article 8, le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent,

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

- informer le STIF de tout événement majeur concernant l'exécution du service susceptible d'avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- établir un rapport annuel au STIF sur l'exécution de la présente convention conformément à l'article 12 et sur l'usage et la fréquentation du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- mettre en cohérence ses actions de communication relatives aux services délégués avec la politique de communication du STIF.

Article 7- Evolution des circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

Les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétences sont répertoriés en annexe II qui constitue un état initial.

Toutes modifications de la consistance de ces circuits (suppression, création ou modifications de services existants) font l'objet par l'AOP d'une mise à jour annuelle de l'annexe II.

Une mise à jour de l'annexe II est adressée chaque année par l'AOP au STIF, par lettre recommandée avec accusé de réception, avant le 1^{er} décembre de l'année scolaire en cours.

Article 8- Exercice des compétences durant la période transitoire

En application des dispositions de l'article 41-II de la loi n°2004-809 du 13 août 2004, l'AOP continue d'intervenir en matière d'organisation des circuits spéciaux scolaires, en sa qualité d'organisateur local jusqu'au 30 juin 2011.

Néanmoins, entre l'entrée en vigueur de la présente convention et le 30 juin 2011, les parties conviennent que, afin de préparer la rentrée scolaire 2011/2012, l'AOP reçoit délégation de compétence du STIF pour mettre uniquement en œuvre sur le périmètre visé à l'article 5.1, les dispositions de l'article 9 ci-après pour l'exploitation des services visés à l'annexe II.

Article 9- Désignation de l'exploitant de circuits spéciaux scolaires

Pour l'exploitation des circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II mise à jour, l'AOP décide, conformément à l'article 7-II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI) (article L.1221-3 du code des transports) :

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

Dans le second cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, les procédures de passation des conventions d'exploitation. Dans ce cadre, elle s'engage à rechercher le meilleur rapport qualité/coût. La durée de la (des) convention(s) d'exploitation ne peut excéder le terme de la présente convention.

Afin que le STIF puisse tenir à jour le plan régional des transports conformément à l'article 4 de la présente convention, l'AOP s'engage à tenir à la disposition au STIF, à sa demande expresse :

- En cas de régie :
 - la délibération mettant en place ladite régie,
 - l'inscription au registre des transports de la régie.
- En cas de convention avec un tiers :
 - Le cas échéant, la délibération approuvant le choix de l'exploitant ainsi que les modalités d'exploitation du (des) service(s) et autorisant,
 - La convention d'exploitation signée des parties accompagnée de l'acte constatant son entrée en vigueur.
- En cas de régie et de convention avec un tiers :
 - L'acte justifiant la date de mise en service du (des) service(s),
 - Tous les autres actes que l'AOP estimera utile de devoir transmettre au STIF ou que le STIF demandera expressément à l'AOP.

Titre IV - TARIFICATION ET FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 10- Part du financement des circuits spéciaux scolaires incombant à l'utilisateur.

Article 10.1-Tarifs régionaux des circuits spéciaux scolaires

Les tarifs régionaux des abonnements sur circuits spéciaux sont fixés par le STIF comme indiqué dans le règlement régional des circuits spéciaux en annexe I.

Les conditions d'accès aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II sont définies par l'AOP indépendamment des critères d'éligibilité fixés au 2.2 du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I. Par conséquent, seul le tarif « élève non éligible » s'y applique.

Prix publics locaux des circuits spéciaux scolaires

Article 10.2-Le prix public local est le montant que doit régler l'utilisateur en contrepartie de l'abonnement.

Il est égal :

- au tarif régional « élève non éligible » ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par l'AOP ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par le conseil général, dont le financement aurait préalablement fait l'objet d'une convention entre le conseil général et l'AOP ;
- - éventuellement augmenté de frais de dossier.

L'AOP s'engage à informer le STIF des prix publics locaux proposés à l'ensemble des usagers (non éligibles, autres) et le cas échéant, le montant de frais annexes de type frais de dossier et/ou frais de duplicata en cas de perte ou de vol.

Article 11- Financement des circuits spéciaux scolaires par l'autorité organisatrice de proximité

L'AOP assume les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées.

Les conditions d'accès aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II étant définies par l'AOP indépendamment des critères d'éligibilité fixés au 2.2 du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention, aucune dotation financière n'est versée par le STIF dans le cadre de la présente délégation.

Titre V - INFORMATION ET CONTROLE

Article 12- Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées

Le suivi financier a pour objet d'évaluer l'évolution de la dépense.

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

- l'analyse de l'usage du service : le nombre d'usagers inscrits, ainsi que l'évolution trimestrielle de la fréquentation de chaque circuit à chacun des horaires,
- l'offre de transport,
- le coût de l'exploitation,
- le montant des recettes tarifaires, en fonction du prix public local pratiqué,
- les conditions d'exercice des compétences déléguées et les difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées pour l'année scolaire N/N+1 est présenté chaque année aux services du STIF avant le 1^{er} avril N+2.

Par ailleurs, sur demande du STIF, l'AOP s'engage à lui transmettre, à titre d'information, le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les entreprise(s) de transport, ainsi que les rapports de contrôle effectué par l'AOP ou les prestataires mandatés.

Article 13- Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire (demande de documentation, contrôle sur place, audit) pour contrôler la bonne application de la présente convention et convenir avec l'AOP des mesures nécessaires pour que le (les) entreprise(s) de transport remédie(nt) aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à permettre au STIF d'exercer ce droit, ainsi qu'à prévoir dans sa ou ses convention(s) avec le (les) entreprise(s) de transport des dispositions permettant les contrôles et audits.

Titre VI - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 14- Responsabilité

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

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

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

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

Article 15- Résiliation

Article 15.1-Résiliation pour faute

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

La défaillance de l'entreprise de transport exploitant un des services visés à l'article 5 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement de la part de l'AOP. En cas de défaillance, il appartiendra à l'AOP d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 15.2-Résiliation amiable

Les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

Les parties s'engagent à ce que toute décision conjointe de résiliation amiable prise au cours de l'année scolaire N/N+1 aboutisse à une résiliation effective prenant effet à compter du début de l'année scolaire N+2/N+3.

Durant ce délai, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 16- Fin de la convention et renouvellement

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les futures modalités d'organisation et d'exercice des compétences déléguées.

12 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à avoir décidé ensemble :

- soit du renouvellement de la délégation de compétence au profit de l'AOP,
- soit de la reprise des compétences déléguées par le STIF.

Dans la seconde hypothèse, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 17- Litiges

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

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

Fait à Gargenville
Le

En double exemplaire originaux ,

Le STIF

Mme Nicole DELPUECHE
Maire du Gargenville

Sophie MOUGARD

ANNEXES

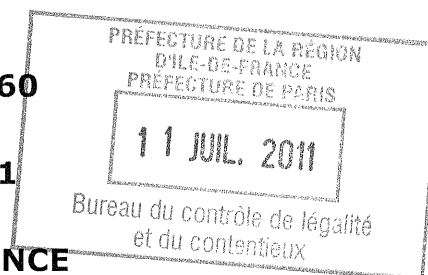
Annexe I : Règlement régional des circuits spéciaux scolaires

Annexe II : Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

Délibération n°2011/0560

Séance du 6 juillet 2011

**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNE DE GROSLAY**



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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-3, L.3111-14, L.3111-15 et 3111-16 ;
- VU** la loi 83-634 modifiée du 13 juillet 1983 et la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1984 ;
- VU** la loi n° 20046809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié 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 en particulier ses articles 25 à 30 ;
- VU** la délibération n° 2010/0116 du 17 février 2010 approuvant le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires ;
- VU** la délibération n°11-05-66 du 09/05/2011 du Conseil Municipal de la commune de Grosly ;
- VU** le rapport général Transports Scolaires du 6 juillet 2011 ;
- VU** les avis de la commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 et de la commission de l'offre de transport du 30 juin 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La commune de Grosly reçoit délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France en matière de services spéciaux de transport public routier réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires) sur son territoire.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence en matière de transport scolaire du Syndicat des Transports d'Ile de France à la commune de Grosly est approuvée pour une durée de 9 ans soit du 1^{er} juillet 2011 au 30 juin 2020.

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

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

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JPH' with a flourish at the end.

**Convention
de délégation de compétence
en matière de services spéciaux de transport public routiers
réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires)**

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis-41 Rue de Châteaudun à Paris 9ème, (n°SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2011- _____ du _____ 2011 ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La commune de GROSLAY, ayant son siège Hôtel de Ville, 21 rue du Général Leclerc 95410, par Monsieur Joël BOUTIER, en vertu de la délibération du Conseil municipal n° _____ du _____ 2011, ci-après désignée « L'autorité organisatrice de proximité » ou « L'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code de l'éducation, notamment ses articles L.213-13, R.213-4 à R.213-9, R.213.20,
- VU** la loi n° 83-634 modifiée du 13 juillet 1983, la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1983, la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2010/0116 du 17 février 2010,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2011/_____ du _____ 2011 portant délégation de compétences du STIF à la commune de Groslay en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves,
- VU** la délibération du Conseil municipal n° _____ du _____ 2011 (*délibération de l'AOP*) ;

PREAMBULE

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

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (ci-après désignée AOP) par l'article 1^{er} de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 (codifié à l'article L.1231-10 du code des transports) et par le décret du 10 juin 2005.

En vertu de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée (article L.3111-4 du code des transports), et depuis le 1^{er} juillet 2005, le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires.

Conformément à l'article 1^{er}-II de l'ordonnance précitée (article L.1231-10 du code des transports), le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, dans le cadre d'une convention.

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

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

Titre I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1- Objet

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

Sur le périmètre défini à l'article 5, les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de transports scolaires comprennent l'organisation et le financement des services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves, ci-après désignés « circuits spéciaux scolaires ».

A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention, la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des services délégués sera exercée de plein droit par l'AOP.

L'AOP sera subrogée dans les droits et obligations du STIF ou, le cas échéant et sous réserve des dispositions de l'article 8, de l'organisateur local maintenu durant la période transitoire, pour l'exécution des contrats en cours.

Il est rappelé que, compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable

de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'article 15, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2- Entrée en vigueur, durée

La présente convention entre en vigueur :

- à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception adressée par le STIF à l'AOP, uniquement dans le cadre des dispositions de l'article 8 de la présente convention,
- à compter du 1^{er} juillet 2011, dans la totalité de ses dispositions.

Sous réserve des dispositions de l'article 8, la présente convention prend fin le 30 juin 2020.

Article 3- Principes généraux

Article 3.1- Principe d'exclusivité

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

Article 3.2- Principe de coopération et de transparence

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

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion, notamment dans le cadre des dispositions de l'article 12 de la présente convention.

Article 3.3- Délégation des transports scolaires au Département

Dans l'hypothèse d'une délégation de compétence en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires conclue entre le STIF et le Département du Val d'Oise, ce dernier sera subrogé dans les droits et obligations du STIF au titre de la présente convention, dès l'entrée en vigueur de la convention de délégation de compétence conclue entre le Département et le Syndicat.

Titre II - DROITS ET OBLIGATIONS DU STIF

Article 4- Droits et obligations du STIF

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

- Il établit et tient à jour le plan régional des transports, après avis des collectivités locales et de leurs groupements.

- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation (consistance générale et conditions de fonctionnement des services) et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I.
- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.
- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.

En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :

- participe au financement des services en fonction des critères d'éligibilité définis à l'annexe I si ceux-ci sont pris en compte par le délégataire pour définir les conditions d'accès au service,
- contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP ses conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
- étudie toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
- informe dans un délai raisonnable l'AOP de tout projet d'évolution significative de l'offre de transport public sur son territoire, ainsi que des projets de décisions tarifaires liées au transport scolaire.

Titre III - DROITS ET OBLIGATIONS DE L'AUTORITE ORGANISATRICE DE PROXIMITE

Chapitre I- PERIMETRE DE LA DELEGATION DE COMPETENCE

Article 5- Périmètre de la délégation : les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

La délégation de compétence consentie à l'AOP porte sur les circuits listés en annexe II.

Chapitre II- COMPETENCES DELEGUEES EN MATIERE D'ORGANISATION ET DE FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 6- Compétences déléguées en matière de circuits spéciaux scolaires

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

- sous réserve des dispositions de l'article 8, l'organisation des circuits spéciaux scolaires dont l'exploitation peut se faire, soit directement en régie, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'AOP après mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'article 9,
- le financement des circuits spéciaux scolaires,
- sous réserve des dispositions de l'article 8, le contrôle de l'exécution des circuits spéciaux scolaires, l'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou de suppression d'offre de transport, ou de qualité de service, en particulier dans le respect du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention,
- sous réserve des dispositions de l'article 8, le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent,

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

- informer le STIF de tout événement majeur concernant l'exécution du service susceptible d'avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- établir un rapport annuel au STIF sur l'exécution de la présente convention conformément à l'article 12 et sur l'usage et la fréquentation du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- mettre en cohérence ses actions de communication relatives aux services délégués avec la politique de communication du STIF.

Article 7- Evolution des circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

Les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétences sont répertoriés en annexe II qui constitue un état initial.

Toutes modifications de la consistance de ces circuits (suppression, création ou modifications de services existants) font l'objet par l'AOP d'une mise à jour annuelle de l'annexe II.

Une mise à jour de l'annexe II est adressée chaque année par l'AOP au STIF, par lettre recommandée avec accusé de réception, avant le 1^{er} décembre de l'année scolaire en cours.

Article 8- Exercice des compétences durant la période transitoire

En application des dispositions de l'article 41-II de la loi n°2004-809 du 13 août 2004, l'AOP continue d'intervenir en matière d'organisation des circuits spéciaux scolaires, en sa qualité d'organisateur local jusqu'au 30 juin 2011.

Néanmoins, entre l'entrée en vigueur de la présente convention et le 30 juin 2011, les parties conviennent que, afin de préparer la rentrée scolaire 2011/2012, l'AOP reçoit délégation de compétence du STIF pour mettre uniquement en œuvre sur le périmètre visé à l'article 5.1, les dispositions de l'article 9 ci-après pour l'exploitation des services visés à l'annexe II.

Article 9- Désignation de l'exploitant de circuits spéciaux scolaires

Pour l'exploitation des circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II mise à jour, l'AOP décide, conformément à l'article 7-II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI) (article L.1221-3 du code des transports) :

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

Dans le second cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, les procédures de passation des conventions d'exploitation. Dans ce cadre, elle s'engage à rechercher le meilleur rapport qualité/coût. La durée de la (des) convention(s) d'exploitation ne peut excéder le terme de la présente convention.

Afin que le STIF puisse tenir à jour le plan régional des transports conformément à l'article 4 de la présente convention, l'AOP s'engage à tenir à la disposition au STIF, à sa demande expresse :

- En cas de régie :
 - la délibération mettant en place ladite régie,
 - l'inscription au registre des transports de la régie.
- En cas de convention avec un tiers :
 - Le cas échéant, la délibération approuvant le choix de l'exploitant ainsi que les modalités d'exploitation du (des) service(s) et autorisant,
 - La convention d'exploitation signée des parties accompagnée de l'acte constatant son entrée en vigueur.
- En cas de régie et de convention avec un tiers :
 - L'acte justifiant la date de mise en service du (des) service(s),
 - Tous les autres actes que l'AOP estimera utile de devoir transmettre au STIF ou que le STIF demandera expressément à l'AOP.

Titre IV - TARIFICATION ET FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 10- Part du financement des circuits spéciaux scolaires incombant à l'utilisateur.

Article 10.1-Tarifs régionaux des circuits spéciaux scolaires

Les tarifs régionaux des abonnements sur circuits spéciaux sont fixés par le STIF comme indiqué dans le règlement régional des circuits spéciaux en annexe I.

Les conditions d'accès aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II sont définies par l'AOP indépendamment des critères d'éligibilité fixés au 2.2 du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I. Par conséquent, seul le tarif « élève non éligible » s'y applique.

Article 10.2- Prix publics locaux des circuits spéciaux scolaires

Le prix public local est le montant que doit régler l'utilisateur en contrepartie de l'abonnement.

Il est égal :

- au tarif régional « élève non éligible » ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par l'AOP ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par le conseil général, dont le financement aurait préalablement fait l'objet d'une convention entre le conseil général et l'AOP ;
- - éventuellement augmenté de frais de dossier.

L'AOP s'engage à informer le STIF des prix publics locaux proposés à l'ensemble des usagers (non éligibles, autres) et le cas échéant, le montant de frais annexes de type frais de dossier et/ou frais de duplicata en cas de perte ou de vol.

Article 11- Financement des circuits spéciaux scolaires par l'autorité organisatrice de proximité

L'AOP assume les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées.

Les conditions d'accès aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II étant définies par l'AOP indépendamment des critères d'éligibilité fixés au 2.2 du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention, aucune dotation financière n'est versée par le STIF dans le cadre de la présente délégation.

Titre V - INFORMATION ET CONTROLE

Article 12- Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées

Le suivi financier a pour objet d'évaluer l'évolution de la dépense.

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

- l'analyse de l'usage du service : le nombre d'utilisateurs inscrits, ainsi que l'évolution trimestrielle de la fréquentation de chaque circuit à chacun des horaires,
- l'offre de transport,
- le coût de l'exploitation,
- le montant des recettes tarifaires, en fonction du prix public local pratiqué,
- les conditions d'exercice des compétences déléguées et les difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées pour l'année scolaire N/N+1 est présenté chaque année aux services du STIF avant le 1^{er} avril N+2.

Par ailleurs, sur demande du STIF, l'AOP s'engage à lui transmettre, à titre d'information, le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les entreprise(s) de transport, ainsi que les rapports de contrôle effectué par l'AOP ou les prestataires mandatés.

Article 13- Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire (demande de documentation, contrôle sur place, audit) pour contrôler la bonne application de la présente convention et convenir avec l'AOP des mesures nécessaires pour que le (les) entreprise(s) de transport remédie(nt) aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à permettre au STIF d'exercer ce droit, ainsi qu'à prévoir dans sa ou ses convention(s) avec le (les) entreprise(s) de transport des dispositions permettant les contrôles et audits.

Titre VI - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 14- Responsabilité

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

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

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

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

Article 15- Résiliation

Article 15.1- Résiliation pour faute

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

La défaillance de l'entreprise de transport exploitant un des services visés à l'article 5 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement de la part de l'AOP. En cas de défaillance, il appartiendra à l'AOP d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 15.2- Résiliation amiable

Les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

Les parties s'engagent à ce que toute décision conjointe de résiliation amiable prise au cours de l'année scolaire N/N+1 aboutisse à une résiliation effective prenant effet à compter du début de l'année scolaire N+2/N+3.

Durant ce délai, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 16- Fin de la convention et renouvellement

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les futures modalités d'organisation et d'exercice des compétences déléguées.

12 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à avoir décidé ensemble :

- soit du renouvellement de la délégation de compétence au profit de l'AOP,
- soit de la reprise des compétences déléguées par le STIF.

Dans la seconde hypothèse, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 17- Litiges

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

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

Fait à _____
Le _____

En double exemplaire,

Le STIF

L'AOP

Sophie MOUGARD

ANNEXES

Annexe I : Règlement régional des circuits spéciaux scolaires

Annexe II : Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

Annexe II

Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

Etablissement(s) scolaire(s) desservi(s) :

MONTMAGNY Collège	Copernic N.
----------------------	-------------

Conditions de fonctionnement :

Fonctionnement à partir du:	Jours de fonct.	Kilométrage journalier		Prix/jour TTC		Nb jours				
		à vide	en ch.	Tot.	2008/2009	2009/2010	T1	T2-T3 année		
02/09/2009	02/07/2010	L.Ma.Me.J.V.	44,7	26,9	71,6	258,89 €	271,63 €	70	107	177
Total annuel :			7 912	4 761	12 673		48 078,51 €	70	107	177

Véhicule(s) :

N° véh.	Age	Nombre de places assises	Nombre de places debout	Type de véhicule
1	8	57	0	Car

Course(s) :

N° véh.	Horaires		Jours de fonct.	Fonctionnement à partir du:	jusqu'au:	Itinéraire
	départ	arrivée				
1	07:30	08:00	L.Ma.Me.J.V.	02/09/2009	02/07/2010	GROSLAY, circuit interne à la commune, collège Copernic à MONTMAGNY.
1	08:30	09:00	L.Ma.Me.J.V.	02/09/2009	02/07/2010	GROSLAY, circuit interne à la commune, collège Copernic à MONTMAGNY.
1	12:00	12:30	Me.	02/09/2009	02/07/2010	retour.
1	13:00	13:30	Me.	02/09/2009	02/07/2010	retour.
1	15:30	16:00	L.Ma.Me.J.V.	02/09/2009	02/07/2010	retour.
1	16:30	17:00	L.Ma.Me.J.V.	02/09/2009	02/07/2010	retour.
1	17:30	18:00	L.Ma. J.V.	02/09/2009	02/07/2010	retour.

Etablissement(s) scolaire(s) desservi(s) :

MONTMAGNY	Collège	Copernic N.
-----------	---------	-------------

Conditions de fonctionnement :

Fonctionnement à partir du:	jusqu'au:	Jours de fonct.		Kilométrage journalier		Prix/jour TTC		Nb jours			
		à vide	en ch.	Tot.	2008/2009	2009/2010	T1	T2-T3	année		
02/09/2009	02/07/2010	L.Ma.Me.J.V.		36,3	10,7	47,0	258,89 €	271,63 €	70	107	177
Total annuel :				6 425	1 894	8 319		48 078,51 €	70	107	177

Véhicule(s) :

N° véh.	Age	Nombre de places assisés	debut	Type de véhicule
1	8	54	0	Car

Course(s) :

N° véh.	Horaires		Jours de fonct.	Fonctionnement à partir du:	Itinéraire	
	départ	arrivée				
1	07:30	08:00	L.Ma.Me.J.V.	02/09/2009	02/07/2010	GROSLAY, circuit interne à la commune, collège Copernic à Montmagny.
1	08:30	09:00	L.	02/09/2009	02/07/2010	GROSLAY, circuit interne à la commune, collège Copernic à Montmagny.
1	12:00	12:30	Me.	02/09/2009	02/07/2010	retour.
1	16:30	17:00	Ma.	02/09/2009	02/07/2010	retour.

Etablissement(s) scolaire(s) desservi(s) :

MONTMAGNY	Collège	Copernic N.
-----------	---------	-------------

Conditions de fonctionnement :

Fonctionnement à partir du:	Jusqu'au:	Jours de fonct.	Kilométrage journalier		Prix/jour TTC		Nb jours			
			à vide	en ch.	Tot.	2008/2009	2009/2010	T1	T2-T3	année
02/09/2009	02/07/2010	L.Ma.Me.J.V.	44,7	26,9	71,6	258,89 €	271,63 €	70	107	177
Total annuel :			7 912	4 761	12 673	48 078,51 €		70	107	177

Véhicule(s) :

N° véh.	Age	Nombre de places assisés	Nombre de places debout	Type de véhicule
1	8	57	0	Car

Course(s) :

N° véh.	Horaires départ	Horaires arrivée	Jours de fonct.	Fonctionnement à partir du:	Jusqu'au:	Itinéraire
1	07:30	08:00	L.Ma.Me.J.V.	02/09/2009	02/07/2010	GROSLAY, circuit interne à la commune, collège Copernic à Montmagny.
1	08:30	09:00	L.Ma.Me.J.V.	02/09/2009	02/07/2010	GROSLAY, circuit interne à la commune, collège Copernic à Montmagny.
1	12:00	12:30	Me.	02/09/2009	02/07/2010	retour.
1	13:00	13:30	Me.	02/09/2009	02/07/2010	retour.
1	15:30	16:00	L.Ma. J.V.	02/09/2009	02/07/2010	retour.
1	17:30	18:00	L.Ma. J.	02/09/2009	02/07/2010	retour.

Etablissement(s) scolaire(s) desservi(s) :

MONTMAGNY	Collège	Copernic N.
-----------	---------	-------------

Conditions de fonctionnement :

Fonctionnement à partir du:	Jours de fonct.	Kilométrage journalier		Prix/jour TTC		Nb jours				
		à vide	en ch.	Tot	2008/2009	2009/2010	T1	T2-T3 année		
02/09/2009	02/07/2010	L.Ma.Me.J.V.	17,0	5,2	22,2	255,53 €	268,10 €	70	107	177
Total annuel :			3 009	920	3 929	47 453,70 €		70	107	177

Véhicule(s) :

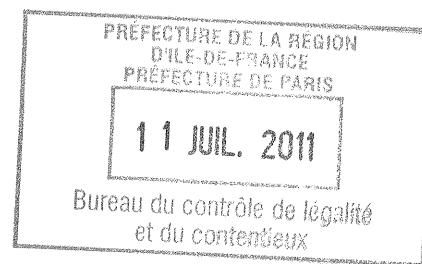
N° véh.	Age	Nombre de places assises debout	Type de véhicule
1	8	54	0 Car

Course(s) :

N° véh.	Horaires		Jours de fonct.		Fonctionnement		Itinéraire
	départ	arrivée	à partir du:	jusqu'au:	à partir du:	jusqu'au:	
1	07:30	08:00	L.Ma.Me.J.V.	02/09/2009	02/07/2010	GROSLAY, circuit interne à la commune, collège Copernic à Montmagny.	
1	12:00	12:30	Me.	02/09/2009	02/07/2010	retour.	
1	16:30	17:00	V.	02/09/2009	02/07/2010	retour.	

Délibération n°2011/0561

Séance du 6 juillet 2011



**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNE D'HERBLAY**

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-3, L.3111-14, L.3111-15 et 3111-16 ;
- VU** la loi 83-634 modifiée du 13 juillet 1983 et la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1984 ;
- VU** la loi n° 20046809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié 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 en particulier ses articles 25 à 30 ;
- VU** la délibération n° 2010/0116 du 17 février 2010 approuvant le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires ;
- VU** le rapport général Transports Scolaires du 6 juillet 2011 ;
- VU** les avis de la commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 et de la commission de l'offre de transport du 30 juin 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La commune d'Herblay reçoit délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France en matière de services spéciaux de transport public routier réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires) sur son territoire.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence en matière de transport scolaire du Syndicat des Transports d'Ile de France à la commune d'Herblay est approuvée pour une durée de 9 ans soit du 1^{er} juillet 2011 au 30 juin 2020.

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

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

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JPH'.

**Convention
de délégation de compétence
en matière de services spéciaux de transport public routiers
réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires)**

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis-41 Rue de Châteaudun à Paris 9ème, (n°SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2011- ____ du _____ 2011 ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La commune d'HERBLAY, ayant son siège Hôtel de Ville, 43 rue du Général de Gaulle 95221, et représentée par Monsieur Patrick BARBE, en vertu de la délibération du Conseil municipal n° _____ du _____ 2011, ci-après désignée « L'autorité organisatrice de proximité » ou « L'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code de l'éducation, notamment ses articles L.213-13, R.213-4 à R.213-9, R.213.20,
- VU** la loi n° 83-634 modifiée du 13 juillet 1983, la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1983, la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2010/0116 du 17 février 2010,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2011/____ du _____ 2011 portant délégation de compétences du STIF à la commune d'HERBLAY en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves,
- VU** la délibération du Conseil municipal n° _____ du _____ 2011 (*délibération de l'AOP*) ;

PREAMBULE

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

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (ci-après désignée AOP) par l'article 1^{er} de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 (codifié à l'article L.1231-10 du code des transports) et par le décret du 10 juin 2005.

En vertu de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée (article L.3111-4 du code des transports), et depuis le 1^{er} juillet 2005, le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires.

Conformément à l'article 1^{er}-II de l'ordonnance précitée (article L.1231-10 du code des transports), le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, dans le cadre d'une convention.

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

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

Titre I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1- Objet

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

Sur le périmètre défini à l'article 5, les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de transports scolaires comprennent l'organisation et le financement des services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves, ci-après désignés « circuits spéciaux scolaires ».

A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention, la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des services délégués sera exercée de plein droit par l'AOP.

L'AOP sera subrogée dans les droits et obligations du STIF ou, le cas échéant et sous réserve des dispositions de l'article 8, de l'organisateur local maintenu durant la période transitoire, pour l'exécution des contrats en cours.

Il est rappelé que, compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable

de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'article 15, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2- Entrée en vigueur, durée

La présente convention entre en vigueur :

- à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception adressée par le STIF à l'AOP, uniquement dans le cadre des dispositions de l'article 8 de la présente convention,
- à compter du 1^{er} juillet 2011, dans la totalité de ses dispositions.

Sous réserve des dispositions de l'article 8, la présente convention prend fin le 30 juin 2020.

Article 3- Principes généraux

Article 3.1- Principe d'exclusivité

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

Article 3.2- Principe de coopération et de transparence

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

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion, notamment dans le cadre des dispositions de l'article 12 de la présente convention.

Article 3.3- Délégation des transports scolaires au Département

Dans l'hypothèse d'une délégation de compétence en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires conclue entre le STIF et le Département du Val d'Oise, ce dernier sera subrogé dans les droits et obligations du STIF au titre de la présente convention, dès l'entrée en vigueur de la convention de délégation de compétence conclue entre le Département et le Syndicat.

Titre II - DROITS ET OBLIGATIONS DU STIF

Article 4- Droits et obligations du STIF

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

- Il établit et tient à jour le plan régional des transports, après avis des collectivités locales et de leurs groupements.

- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation (consistance générale et conditions de fonctionnement des services) et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I.
- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.
- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.

En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :

- participe au financement des services en fonction des critères d'éligibilité définis à l'annexe I si ceux-ci sont pris en compte par le délégataire pour définir les conditions d'accès au service,
- contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP ses conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
- étudie toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
- informe dans un délai raisonnable l'AOP de tout projet d'évolution significative de l'offre de transport public sur son territoire, ainsi que des projets de décisions tarifaires liées au transport scolaire.

Titre III - DROITS ET OBLIGATIONS DE L'AUTORITE ORGANISATRICE DE PROXIMITE

Chapitre I- PERIMETRE DE LA DELEGATION DE COMPETENCE

Article 5- Périmètre de la délégation : les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

La délégation de compétence consentie à l'AOP porte sur les circuits listés en annexe II.

Chapitre II- COMPETENCES DELEGUEES EN MATIERE D'ORGANISATION ET DE FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 6- Compétences déléguées en matière de circuits spéciaux scolaires

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

- sous réserve des dispositions de l'article 8, l'organisation des circuits spéciaux scolaires dont l'exploitation peut se faire, soit directement en régie, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'AOP après mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'article 9,
- le financement des circuits spéciaux scolaires,
- sous réserve des dispositions de l'article 8, le contrôle de l'exécution des circuits spéciaux scolaires, l'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou de suppression d'offre de transport, ou de qualité de service, en particulier dans le respect du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention,
- sous réserve des dispositions de l'article 8, le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent,

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

- informer le STIF de tout événement majeur concernant l'exécution du service susceptible d'avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- établir un rapport annuel au STIF sur l'exécution de la présente convention conformément à l'article 12 et sur l'usage et la fréquentation du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- mettre en cohérence ses actions de communication relatives aux services délégués avec la politique de communication du STIF.

Article 7- Evolution des circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

Les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétences sont répertoriés en annexe II qui constitue un état initial.

Toutes modifications de la consistance de ces circuits (suppression, création ou modifications de services existants) font l'objet par l'AOP d'une mise à jour annuelle de l'annexe II.

Une mise à jour de l'annexe II est adressée chaque année par l'AOP au STIF, par lettre recommandée avec accusé de réception, avant le 1^{er} décembre de l'année scolaire en cours.

Article 8- Exercice des compétences durant la période transitoire

En application des dispositions de l'article 41-II de la loi n°2004-809 du 13 août 2004, l'AOP continue d'intervenir en matière d'organisation des circuits spéciaux scolaires, en sa qualité d'organisateur local jusqu'au 30 juin 2011.

Néanmoins, entre l'entrée en vigueur de la présente convention et le 30 juin 2011, les parties conviennent que, afin de préparer la rentrée scolaire 2011/2012, l'AOP reçoit délégation de compétence du STIF pour mettre uniquement en œuvre sur le périmètre visé à l'article 5.1, les dispositions de l'article 9 ci-après pour l'exploitation des services visés à l'annexe II.

Article 9- Désignation de l'exploitant de circuits spéciaux scolaires

Pour l'exploitation des circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II mise à jour, l'AOP décide, conformément à l'article 7-II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI) (article L.1221-3 du code des transports) :

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

Dans le second cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, les procédures de passation des conventions d'exploitation. Dans ce cadre, elle s'engage à rechercher le meilleur rapport qualité/coût. La durée de la (des) convention(s) d'exploitation ne peut excéder le terme de la présente convention.

Afin que le STIF puisse tenir à jour le plan régional des transports conformément à l'article 4 de la présente convention, l'AOP s'engage à tenir à la disposition au STIF, à sa demande expresse :

- En cas de régie :
 - la délibération mettant en place ladite régie,
 - l'inscription au registre des transports de la régie.
- En cas de convention avec un tiers :
 - Le cas échéant, la délibération approuvant le choix de l'exploitant ainsi que les modalités d'exploitation du (des) service(s) et autorisant,
 - La convention d'exploitation signée des parties accompagnée de l'acte constatant son entrée en vigueur.
- En cas de régie et de convention avec un tiers :
 - L'acte justifiant la date de mise en service du (des) service(s),
 - Tous les autres actes que l'AOP estimera utile de devoir transmettre au STIF ou que le STIF demandera expressément à l'AOP.

Titre IV - TARIFICATION ET FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 10- Part du financement des circuits spéciaux scolaires incombant à l'utilisateur.

Article 10.1-Tarifs régionaux des circuits spéciaux scolaires

Les tarifs régionaux des abonnements sur circuits spéciaux sont fixés par le STIF comme indiqué dans le règlement régional des circuits spéciaux en annexe I.

Les conditions d'accès aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II sont définies par l'AOP indépendamment des critères d'éligibilité fixés au 2.2 du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I. Par conséquent, seul le tarif « élève non éligible » s'y applique.

Article 10.2- Prix publics locaux des circuits spéciaux scolaires

Le prix public local est le montant que doit régler l'utilisateur en contrepartie de l'abonnement.

Il est égal :

- au tarif régional « élève non éligible » ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par l'AOP ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par le conseil général, dont le financement aurait préalablement fait l'objet d'une convention entre le conseil général et l'AOP ;
- - éventuellement augmenté de frais de dossier.

L'AOP s'engage à informer le STIF des prix publics locaux proposés à l'ensemble des usagers (non éligibles, autres) et le cas échéant, le montant de frais annexes de type frais de dossier et/ou frais de duplicata en cas de perte ou de vol.

Article 11- Financement des circuits spéciaux scolaires par l'autorité organisatrice de proximité

L'AOP assume les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées.

Les conditions d'accès aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II étant définies par l'AOP indépendamment des critères d'éligibilité fixés au 2.2 du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention, aucune dotation financière n'est versée par le STIF dans le cadre de la présente délégation.

Titre V - INFORMATION ET CONTROLE

Article 12- Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées

Le suivi financier a pour objet d'évaluer l'évolution de la dépense.

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

- l'analyse de l'usage du service : le nombre d'utilisateurs inscrits, ainsi que l'évolution trimestrielle de la fréquentation de chaque circuit à chacun des horaires,
- l'offre de transport,
- le coût de l'exploitation,
- le montant des recettes tarifaires, en fonction du prix public local pratiqué,
- les conditions d'exercice des compétences déléguées et les difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées pour l'année scolaire N/N+1 est présenté chaque année aux services du STIF avant le 1^{er} avril N+2.

Par ailleurs, sur demande du STIF, l'AOP s'engage à lui transmettre, à titre d'information, le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les entreprise(s) de transport, ainsi que les rapports de contrôle effectué par l'AOP ou les prestataires mandatés.

Article 13- Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire (demande de documentation, contrôle sur place, audit) pour contrôler la bonne application de la présente convention et convenir avec l'AOP des mesures nécessaires pour que le (les) entreprise(s) de transport remédie(nt) aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à permettre au STIF d'exercer ce droit, ainsi qu'à prévoir dans sa ou ses convention(s) avec le (les) entreprise(s) de transport des dispositions permettant les contrôles et audits.

Titre VI - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 14- Responsabilité

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

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

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

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

Article 15- Résiliation

Article 15.1- Résiliation pour faute

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

La défaillance de l'entreprise de transport exploitant un des services visés à l'article 5 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement de la part de l'AOP. En cas de défaillance, il appartiendra à l'AOP d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 15.2- Résiliation amiable

Les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

Les parties s'engagent à ce que toute décision conjointe de résiliation amiable prise au cours de l'année scolaire N/N+1 aboutisse à une résiliation effective prenant effet à compter du début de l'année scolaire N+2/N+3.

Durant ce délai, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 16- Fin de la convention et renouvellement

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les futures modalités d'organisation et d'exercice des compétences déléguées.

12 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à avoir décidé ensemble :

- soit du renouvellement de la délégation de compétence au profit de l'AOP,
- soit de la reprise des compétences déléguées par le STIF.

Dans la seconde hypothèse, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 17- Litiges

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

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

Fait à _____
Le _____

En double exemplaire,

Le STIF

L'AOP

Sophie MOUGARD

ANNEXES

Annexe I : Règlement régional des circuits spéciaux scolaires

Annexe II : Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

Annexe II

Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

Etablissement(s) scolaire(s) desservi(s) :

HERBLAY	MOULIN J.
Ec. primaire	

Conditions de fonctionnement :

Fonctionnement à partir du:	Jours de fonct.	Kilométrage journalier à vide en ch.	Tot.	Prix/jour TTC 2010/2011	Nb jours				
					T1	T2-T3 année			
02/09/2010	01/07/2011	L.Ma.	J.V.	0,0	12,0	12,0	0	0	0
Total annuel :					0	0	0	0	0

Véhicule(s) :

N° véh.	Age	Nombre de places assisées debout	Type de véhicule	
1		55	0	Car

Course(s) :

N° véh.	Horaires		Jours de fonct.	Fonctionnement à partir du:	Itinéraire		
	départ	arrivée					
1	08:05	08:25	L.Ma.	J.V.	02/09/2010	01/07/2011	circuit interne à la commune.
1	16:30	16:40	L.Ma.	J.V.	02/09/2010	01/07/2011	retour.

Délibération n°2011/0562

Séance du 06 juillet 2011



**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNE DE LA CELLE SAINT-CLOUD**

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-3, L.3111-14, L.3111-15 et 3111-16 ;
- VU** la loi 83-634 modifiée du 13 juillet 1983 et la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1984 ;
- VU** la loi n° 20046809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié 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 en particulier ses articles 25 à 30 ;
- VU** la délibération n° 2010/0116 du 17 février 2010 approuvant le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires ;
- VU** la délibération n° 2011.02.24 du 24/05/2011 du Conseil Municipal de La Celle Saint-Cloud ;
- VU** le rapport général Transports Scolaires du 6 juillet 2011 ;
- VU** les avis de la commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 et de la commission de l'offre de transport du 30 juin 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La commune de La Celle Saint-Cloud reçoit délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France en matière de services spéciaux de transport public routier réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires) sur son territoire.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence en matière de transport scolaire du Syndicat des Transports d'Ile de France à la commune de La Celle Saint-Cloud est approuvée pour une durée de 6 ans soit du 1^{er} juillet 2011 au 30 juin 2017.

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

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

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

Jean-Paul HUCHON

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

PREAMBULE

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

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (ci-après désignée AOP) par l'article 1^{er} de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 (codifié à l'article L.1231-10 du code des transports) et par le décret du 10 juin 2005.

En vertu de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée (article L.3111-4 du code des transports), et depuis le 1^{er} juillet 2005, le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires.

Conformément à l'article 1^{er}-II de l'ordonnance précitée (article L.1231-10 du code des transports), le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, dans le cadre d'une convention.

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

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

Titre I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1- Objet

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

Sur le périmètre défini à l'article 5, les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de transports scolaires comprennent l'organisation et le financement des services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves, ci-après désignés « circuits spéciaux scolaires ».

A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention, la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des services délégués sera exercée de plein droit par l'AOP.

L'AOP sera subrogée dans les droits et obligations du STIF ou, le cas échéant et sous réserve des dispositions de l'article 8, de l'organisateur local maintenu durant la période transitoire, pour l'exécution des contrats en cours.

Il est rappelé que, compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention,

d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'article 15, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2- Entrée en vigueur, durée

La présente convention entre en vigueur :

- à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception adressée par le STIF à l'AOP, uniquement dans le cadre des dispositions de l'article 8 de la présente convention,
- à compter du 1^{er} juillet 2011, dans la totalité de ses dispositions.

Sous réserve des dispositions de l'article 8, la présente convention prend fin le 30 juin 2020.

Article 3- Principes généraux

Article 3.1- Principe d'exclusivité

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

Article 3.2- Principe de coopération et de transparence

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

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion, notamment dans le cadre des dispositions de l'article 12 de la présente convention.

Article 3.3- Délégation des transports scolaires au Département

Dans l'hypothèse d'une délégation de compétence en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires conclue entre le STIF et le Département des Yvelines, ce dernier sera subrogé dans les droits et obligations du STIF au titre de la présente convention, dès l'entrée en vigueur de la convention de délégation de compétence conclue entre le Département et le Syndicat.

Titre II - DROITS ET OBLIGATIONS DU STIF

Article 4- Droits et obligations du STIF

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

- Il établit et tient à jour le plan régional des transports, après avis des collectivités locales et de leurs groupements.

- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation (consistance générale et conditions de fonctionnement des services) et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I.
- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.
- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.

En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :

- participe au financement des services en fonction des critères d'éligibilité définis à l'annexe I si ceux-ci sont pris en compte par le délégataire pour définir les conditions d'accès au service, définie par le Règlement Régional figurant à l'annexe 1
- contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP ses conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
- étudie toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
- informe dans un délai raisonnable l'AOP de tout projet d'évolution significative de l'offre de transport public sur son territoire, ainsi que des projets de décisions tarifaires liées au transport scolaire.

Titre III - DROITS ET OBLIGATIONS DE L'AUTORITE ORGANISATRICE DE PROXIMITE

Chapitre I- PERIMETRE DE LA DELEGATION DE COMPETENCE

Article 5- Périmètre de la délégation : les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

La délégation de compétence consentie à l'AOP porte sur les circuits listés en annexe II.

Chapitre II- COMPETENCES DELEGUEES EN MATIERE D'ORGANISATION ET DE FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 6- Compétences déléguées en matière de circuits spéciaux scolaires

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

- sous réserve des dispositions de l'article 8, l'organisation des circuits spéciaux scolaires dont l'exploitation peut se faire, soit directement en régie, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'AOP après mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'article 9,
- le financement des circuits spéciaux scolaires,
- sous réserve des dispositions de l'article 8, le contrôle de l'exécution des circuits spéciaux scolaires, l'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou de suppression d'offre de transport, ou de qualité de service, en particulier dans le respect du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention,
- sous réserve des dispositions de l'article 8, le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent,

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

- informer le STIF de tout événement majeur concernant l'exécution du service susceptible d'avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- établir un rapport annuel au STIF sur l'exécution de la présente convention conformément à l'article 12 et sur l'usage et la fréquentation du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- mettre en cohérence ses actions de communication relatives aux services délégués avec la politique de communication du STIF.

Article 7- Evolution des circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

Les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétences sont répertoriés en annexe II qui constitue un état initial.

Toutes modifications de la consistance de ces circuits (suppression, création ou modifications de services existants) font l'objet par l'AOP d'une mise à jour annuelle de l'annexe II.

Une mise à jour de l'annexe II est adressée chaque année par l'AOP au STIF, par lettre recommandée avec accusé de réception, avant le 1^{er} décembre de l'année scolaire en cours.

Article 8- Exercice des compétences durant la période transitoire

En application des dispositions de l'article 41-II de la loi n°2004-809 du 13 août 2004, l'AOP continue d'intervenir en matière d'organisation des circuits spéciaux scolaires, en sa qualité d'organisateur local jusqu'au 30 juin 2011.

Néanmoins, entre l'entrée en vigueur de la présente convention et le 30 juin 2011, les parties conviennent que, afin de préparer la rentrée scolaire 2011/2012, l'AOP reçoit délégation de compétence du STIF pour mettre uniquement en œuvre sur le périmètre visé à l'article 5.1, les dispositions de l'article 9 ci-après pour l'exploitation des services visés à l'annexe II.

Article 9- Désignation de l'exploitant de circuits spéciaux scolaires

Pour l'exploitation des circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II mise à jour, l'AOP décide, conformément à l'article 7-II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI) (article L.1221-3 du code des transports) :

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

Dans le second cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, les procédures de passation des conventions d'exploitation. Dans ce cadre, elle s'engage à rechercher le meilleur rapport qualité/coût. La durée de la (des) convention(s) d'exploitation ne peut excéder le terme de la présente convention.

Afin que le STIF puisse tenir à jour le plan régional des transports conformément à l'article 4 de la présente convention, l'AOP s'engage à tenir à la disposition au STIF, à sa demande expresse :

- En cas de régie :
 - la délibération mettant en place ladite régie,
 - l'inscription au registre des transports de la régie.
- En cas de convention avec un tiers :
 - Le cas échéant, la délibération approuvant le choix de l'exploitant ainsi que les modalités d'exploitation du (des) service(s) et autorisant,
 - La convention d'exploitation signée des parties accompagnée de l'acte constatant son entrée en vigueur.
- En cas de régie et de convention avec un tiers :
 - L'acte justifiant la date de mise en service du (des) service(s),
 - Tous les autres actes que l'AOP estimera utile de devoir transmettre au STIF ou que le STIF demandera expressément à l'AOP.

Titre IV - TARIFICATION ET FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 10- Part du financement des circuits spéciaux scolaires incombant à l'usager.

Article 10.1-Tarifs régionaux des circuits spéciaux scolaires

Les tarifs régionaux des abonnements sur circuits spéciaux sont fixés par le STIF comme indiqué dans le règlement régional des circuits spéciaux en annexe I.

Les conditions d'accès aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II sont définies par l'AOP indépendamment des critères d'éligibilité fixés au 2.2 du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I. Par conséquent, seul le tarif « élève non éligible » s'y applique.

Prix publics locaux des circuits spéciaux scolaires

Article 10.2- Le prix public local est le montant que doit régler l'utilisateur en contrepartie de l'abonnement.

Il est égal :

- au tarif régional « élève non éligible » ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par l'AOP ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par le conseil général, dont le financement aurait préalablement fait l'objet d'une convention entre le conseil général et l'AOP ;
- - éventuellement augmenté de frais de dossier.

L'AOP s'engage à informer le STIF des prix publics locaux proposés à l'ensemble des usagers (non éligibles, autres) et le cas échéant, le montant de frais annexes de type frais de dossier et/ou frais de duplicata en cas de perte ou de vol.

Article 11- Financement des circuits spéciaux scolaires par l'autorité organisatrice de proximité

L'AOP assume les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées.

Les conditions d'accès aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II étant définies par l'AOP indépendamment des critères d'éligibilité fixés au 2.2 du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention, aucune dotation financière n'est versée par le STIF dans le cadre de la présente délégation.

Titre V - INFORMATION ET CONTROLE

Article 12- Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées

Le suivi financier a pour objet d'évaluer l'évolution de la dépense.

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

- l'analyse de l'usage du service : le nombre d'utilisateurs inscrits, ainsi que l'évolution trimestrielle de la fréquentation de chaque circuit à chacun des horaires,
- l'offre de transport,
- le coût de l'exploitation,
- le montant des recettes tarifaires, en fonction du prix public local pratiqué,
- les conditions d'exercice des compétences déléguées et les difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées pour l'année scolaire N/N+1 est présenté chaque année aux services du STIF avant le 1^{er} avril N+2.

Par ailleurs, sur demande du STIF, l'AOP s'engage à lui transmettre, à titre d'information, le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les entreprise(s) de transport, ainsi que les rapports de contrôle effectué par l'AOP ou les prestataires mandatés.

Article 13- Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire (demande de documentation, contrôle sur place, audit) pour contrôler la bonne application de la présente convention et convenir avec l'AOP des mesures nécessaires pour que le (les) entreprise(s) de transport remédie(nt) aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à permettre au STIF d'exercer ce droit, ainsi qu'à prévoir dans sa ou ses convention(s) avec le (les) entreprise(s) de transport des dispositions permettant les contrôles et audits.

Titre VI - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 14- Responsabilité

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

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

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

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

Article 15- Résiliation

Article 15.1- Résiliation pour faute

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

La défaillance de l'entreprise de transport exploitant un des services visés à l'article 5 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement de la part de l'AOP. En cas de défaillance, il appartiendra à l'AOP d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 15.2- Résiliation amiable

Les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

Les parties s'engagent à ce que toute décision conjointe de résiliation amiable prise au cours de l'année scolaire N/N+1 aboutisse à une résiliation effective prenant effet à compter du début de l'année scolaire N+2/N+3.

Durant ce délai, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 16- Fin de la convention et renouvellement

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les futures modalités d'organisation et d'exercice des compétences déléguées.

12 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à avoir décidé ensemble :

- soit du renouvellement de la délégation de compétence au profit de l'AOP,
- soit de la reprise des compétences déléguées par le STIF.

Dans la seconde hypothèse, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 17- Litiges

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

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

Fait à _____
Le _____

En double exemplaire,

Le STIF

L'AOP

Sophie MOUGARD

ANNEXES

Annexe I : Règlement régional des circuits spéciaux scolaires

Annexe II : Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

Annexe II

Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

Annexe 2

SECTEUR	COMMUNES DESERVIES	Num_sire	ETABLISSEMENTS DESERVIES	Jours de circulation					Nb d'élèves transportés	Type de véhic e	Horaires et itinéraire du circuit	fonctionnement
				Lundi	Mardi	Merc	Jeudi	Vend				
LA CELLE SAINT CLOUD	LA-CELLE-SAINT-CLOUD	CZTC	ÉCOLE PRIMAIRE HENRY DUNANT	X	X		X	X	43	CAR	Aller : 8h30 - 8h40 Retour : 16h40 - 16h55 LA CELLE SAINT- CLOUD (Petit Beaurégard, groupe scolaire Henri Dunand).	1 car le matin / 1 car le soir

Délibération n°2011/0562

Séance du 06 juillet 2011



**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNE DE LA CELLE SAINT-CLOUD**

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-3, L.3111-14, L.3111-15 et 3111-16 ;
- VU** la loi 83-634 modifiée du 13 juillet 1983 et la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1984 ;
- VU** la loi n° 20046809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié 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 en particulier ses articles 25 à 30 ;
- VU** la délibération n° 2010/0116 du 17 février 2010 approuvant le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires ;
- VU** la délibération n° 2011.02.24 du 24/05/2011 du Conseil Municipal de La Celle Saint-Cloud ;
- VU** le rapport général Transports Scolaires du 6 juillet 2011 ;
- VU** les avis de la commission économique et tarifaire du 29 juin 2011 et de la commission de l'offre de transport du 30 juin 2011;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La commune de La Celle Saint-Cloud reçoit délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France en matière de services spéciaux de transport public routier réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires) sur son territoire.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence en matière de transport scolaire du Syndicat des Transports d'Ile de France à la commune de La Celle Saint-Cloud est approuvée pour une durée de 6 ans soit du 1^{er} juillet 2011 au 30 juin 2017.

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

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

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

Jean-Paul HUCHON

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

PREAMBULE

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

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (ci-après désignée AOP) par l'article 1^{er} de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 (codifié à l'article L.1231-10 du code des transports) et par le décret du 10 juin 2005.

En vertu de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée (article L.3111-4 du code des transports), et depuis le 1^{er} juillet 2005, le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires.

Conformément à l'article 1^{er}-II de l'ordonnance précitée (article L.1231-10 du code des transports), le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, dans le cadre d'une convention.

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

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

Titre I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1- Objet

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

Sur le périmètre défini à l'article 5, les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de transports scolaires comprennent l'organisation et le financement des services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves, ci-après désignés « circuits spéciaux scolaires ».

A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention, la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des services délégués sera exercée de plein droit par l'AOP.

L'AOP sera subrogée dans les droits et obligations du STIF ou, le cas échéant et sous réserve des dispositions de l'article 8, de l'organisateur local maintenu durant la période transitoire, pour l'exécution des contrats en cours.

Il est rappelé que, compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention,

d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'article 15, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2- Entrée en vigueur, durée

La présente convention entre en vigueur :

- à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception adressée par le STIF à l'AOP, uniquement dans le cadre des dispositions de l'article 8 de la présente convention,
- à compter du 1^{er} juillet 2011, dans la totalité de ses dispositions.

Sous réserve des dispositions de l'article 8, la présente convention prend fin le 30 juin 2020.

Article 3- Principes généraux

Article 3.1- Principe d'exclusivité

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

Article 3.2- Principe de coopération et de transparence

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

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion, notamment dans le cadre des dispositions de l'article 12 de la présente convention.

Article 3.3- Délégation des transports scolaires au Département

Dans l'hypothèse d'une délégation de compétence en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires conclue entre le STIF et le Département des Yvelines, ce dernier sera subrogé dans les droits et obligations du STIF au titre de la présente convention, dès l'entrée en vigueur de la convention de délégation de compétence conclue entre le Département et le Syndicat.

Titre II - DROITS ET OBLIGATIONS DU STIF

Article 4- Droits et obligations du STIF

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

- Il établit et tient à jour le plan régional des transports, après avis des collectivités locales et de leurs groupements.

- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation (consistance générale et conditions de fonctionnement des services) et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I.
- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.
- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.

En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :

- participe au financement des services en fonction des critères d'éligibilité définis à l'annexe I si ceux-ci sont pris en compte par le délégataire pour définir les conditions d'accès au service, définie par le Règlement Régional figurant à l'annexe 1
- contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP ses conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
- étudie toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
- informe dans un délai raisonnable l'AOP de tout projet d'évolution significative de l'offre de transport public sur son territoire, ainsi que des projets de décisions tarifaires liées au transport scolaire.

Titre III - DROITS ET OBLIGATIONS DE L'AUTORITE ORGANISATRICE DE PROXIMITE

Chapitre I- PERIMETRE DE LA DELEGATION DE COMPETENCE

Article 5- Périmètre de la délégation : les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

La délégation de compétence consentie à l'AOP porte sur les circuits listés en annexe II.

Chapitre II- COMPETENCES DELEGUEES EN MATIERE D'ORGANISATION ET DE FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 6- Compétences déléguées en matière de circuits spéciaux scolaires

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

- sous réserve des dispositions de l'article 8, l'organisation des circuits spéciaux scolaires dont l'exploitation peut se faire, soit directement en régie, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'AOP après mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'article 9,
- le financement des circuits spéciaux scolaires,
- sous réserve des dispositions de l'article 8, le contrôle de l'exécution des circuits spéciaux scolaires, l'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou de suppression d'offre de transport, ou de qualité de service, en particulier dans le respect du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention,
- sous réserve des dispositions de l'article 8, le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent,

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

- informer le STIF de tout événement majeur concernant l'exécution du service susceptible d'avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- établir un rapport annuel au STIF sur l'exécution de la présente convention conformément à l'article 12 et sur l'usage et la fréquentation du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- mettre en cohérence ses actions de communication relatives aux services délégués avec la politique de communication du STIF.

Article 7- Evolution des circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétence

Les circuits spéciaux scolaires faisant l'objet de la délégation de compétences sont répertoriés en annexe II qui constitue un état initial.

Toutes modifications de la consistance de ces circuits (suppression, création ou modifications de services existants) font l'objet par l'AOP d'une mise à jour annuelle de l'annexe II.

Une mise à jour de l'annexe II est adressée chaque année par l'AOP au STIF, par lettre recommandée avec accusé de réception, avant le 1^{er} décembre de l'année scolaire en cours.

Article 8- Exercice des compétences durant la période transitoire

En application des dispositions de l'article 41-II de la loi n°2004-809 du 13 août 2004, l'AOP continue d'intervenir en matière d'organisation des circuits spéciaux scolaires, en sa qualité d'organisateur local jusqu'au 30 juin 2011.

Néanmoins, entre l'entrée en vigueur de la présente convention et le 30 juin 2011, les parties conviennent que, afin de préparer la rentrée scolaire 2011/2012, l'AOP reçoit délégation de compétence du STIF pour mettre uniquement en œuvre sur le périmètre visé à l'article 5.1, les dispositions de l'article 9 ci-après pour l'exploitation des services visés à l'annexe II.

Article 9- Désignation de l'exploitant de circuits spéciaux scolaires

Pour l'exploitation des circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II mise à jour, l'AOP décide, conformément à l'article 7-II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI) (article L.1221-3 du code des transports) :

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

Dans le second cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, les procédures de passation des conventions d'exploitation. Dans ce cadre, elle s'engage à rechercher le meilleur rapport qualité/coût. La durée de la (des) convention(s) d'exploitation ne peut excéder le terme de la présente convention.

Afin que le STIF puisse tenir à jour le plan régional des transports conformément à l'article 4 de la présente convention, l'AOP s'engage à tenir à la disposition au STIF, à sa demande expresse :

- En cas de régie :
 - la délibération mettant en place ladite régie,
 - l'inscription au registre des transports de la régie.
- En cas de convention avec un tiers :
 - Le cas échéant, la délibération approuvant le choix de l'exploitant ainsi que les modalités d'exploitation du (des) service(s) et autorisant,
 - La convention d'exploitation signée des parties accompagnée de l'acte constatant son entrée en vigueur.
- En cas de régie et de convention avec un tiers :
 - L'acte justifiant la date de mise en service du (des) service(s),
 - Tous les autres actes que l'AOP estimera utile de devoir transmettre au STIF ou que le STIF demandera expressément à l'AOP.

Titre IV - TARIFICATION ET FINANCEMENT DES CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

Article 10- Part du financement des circuits spéciaux scolaires incombant à l'usager.

Article 10.1-Tarifs régionaux des circuits spéciaux scolaires

Les tarifs régionaux des abonnements sur circuits spéciaux sont fixés par le STIF comme indiqué dans le règlement régional des circuits spéciaux en annexe I.

Les conditions d'accès aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II sont définies par l'AOP indépendamment des critères d'éligibilité fixés au 2.2 du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I. Par conséquent, seul le tarif « élève non éligible » s'y applique.

Prix publics locaux des circuits spéciaux scolaires

Article 10.2- Le prix public local est le montant que doit régler l'utilisateur en contrepartie de l'abonnement.

Il est égal :

- au tarif régional « élève non éligible » ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par l'AOP ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par le conseil général, dont le financement aurait préalablement fait l'objet d'une convention entre le conseil général et l'AOP ;
- - éventuellement augmenté de frais de dossier.

L'AOP s'engage à informer le STIF des prix publics locaux proposés à l'ensemble des usagers (non éligibles, autres) et le cas échéant, le montant de frais annexes de type frais de dossier et/ou frais de duplicata en cas de perte ou de vol.

Article 11- Financement des circuits spéciaux scolaires par l'autorité organisatrice de proximité

L'AOP assume les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées.

Les conditions d'accès aux circuits spéciaux scolaires répertoriés en annexe II étant définies par l'AOP indépendamment des critères d'éligibilité fixés au 2.2 du règlement régional des circuits spéciaux scolaires figurant en annexe I de la présente convention, aucune dotation financière n'est versée par le STIF dans le cadre de la présente délégation.

Titre V - INFORMATION ET CONTROLE

Article 12- Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées

Le suivi financier a pour objet d'évaluer l'évolution de la dépense.

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

- l'analyse de l'usage du service : le nombre d'utilisateurs inscrits, ainsi que l'évolution trimestrielle de la fréquentation de chaque circuit à chacun des horaires,
- l'offre de transport,
- le coût de l'exploitation,
- le montant des recettes tarifaires, en fonction du prix public local pratiqué,
- les conditions d'exercice des compétences déléguées et les difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées pour l'année scolaire N/N+1 est présenté chaque année aux services du STIF avant le 1^{er} avril N+2.

Par ailleurs, sur demande du STIF, l'AOP s'engage à lui transmettre, à titre d'information, le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les entreprise(s) de transport, ainsi que les rapports de contrôle effectué par l'AOP ou les prestataires mandatés.

Article 13- Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire (demande de documentation, contrôle sur place, audit) pour contrôler la bonne application de la présente convention et convenir avec l'AOP des mesures nécessaires pour que le (les) entreprise(s) de transport remédie(nt) aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à permettre au STIF d'exercer ce droit, ainsi qu'à prévoir dans sa ou ses convention(s) avec le (les) entreprise(s) de transport des dispositions permettant les contrôles et audits.

Titre VI - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 14- Responsabilité

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

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

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

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

Article 15- Résiliation

Article 15.1- Résiliation pour faute

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

La défaillance de l'entreprise de transport exploitant un des services visés à l'article 5 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement de la part de l'AOP. En cas de défaillance, il appartiendra à l'AOP d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 15.2- Résiliation amiable

Les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

Les parties s'engagent à ce que toute décision conjointe de résiliation amiable prise au cours de l'année scolaire N/N+1 aboutisse à une résiliation effective prenant effet à compter du début de l'année scolaire N+2/N+3.

Durant ce délai, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 16- Fin de la convention et renouvellement

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les futures modalités d'organisation et d'exercice des compétences déléguées.

12 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à avoir décidé ensemble :

- soit du renouvellement de la délégation de compétence au profit de l'AOP,
- soit de la reprise des compétences déléguées par le STIF.

Dans la seconde hypothèse, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service. L'AOP s'engage à transmettre au STIF, dans les meilleurs délais, tous les éléments nécessaires à la reprise de l'exercice des compétences déléguées.

Article 17- Litiges

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

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

Fait à _____
Le _____

En double exemplaire,

Le STIF

L'AOP

Sophie MOUGARD

ANNEXES

Annexe I : Règlement régional des circuits spéciaux scolaires

Annexe II : Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

Annexe II

Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

Annexe 2

SECTEUR	COMMUNES DESERVIES	Num_ligne	ETABLISSEMENTS DESERVIES	Jours de circulation					Nb d'élèves transportés	Type de véhicule	Horaires et itinéraire du circuit	fonctionnement
				Lundi	Mardi	Merc	Jeudi	Vend				
LA CELLE SAINT CLOUD	LA-CELLE-SAINT-CLOUD	C2TC	ÉCOLE PRIMAIRE HENRY DUNANT	X	X		X	X	43	CAR	Aller : 8h30 - 8h40 Retour : 16h40 - 16h55 LA CELLE SAINT- CLOUD (Petit Beaurégard, groupe scolaire Henri Dunand).	1 car le matin / 1 car le soir