

Date de parution : 07 Juin 2013

RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS DU STIF



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

N°96– Février - Mars - Avril - Mai 2013
Conseil du 16 mai 2013

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>Fonctionnement des instances du conseil du STIF</u>	
Délibération du conseil n°2013-083 du 16 mai 2013 – Désignation de membres au sein des commissions et d'un représentant au sein d'Airparif	13
<u>Affaires budgétaires et comptables</u>	
Délibération du conseil n°2013-084 du 16 mai 2013 – Compte financier 2012 du STIF	14
Délibération du conseil n°2013-085 du 16 mai 2013 – Décision modificative n°1 au budget primitif 2013	15
<u>Tarifification</u>	
Délibération du conseil n°2013-086 du 16 mai 2013 – Mise en œuvre du dézonage du 13 juillet au 18 août pour les forfaits Navigo mois et annuels, les forfaits Solidarité Transport mois et les forfaits améthyste	33
<u>Contrats, conventions financières</u>	
Délibération du conseil n°2013-124 du 16 mai 2013 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 et avenant n°1 à la convention partenariale – Réseau BUS EN SEINE	34
Délibération du conseil n°2013-125 du 16 mai 2013 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°4 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau DEUX RIVES DE SEINE	43
Délibération du conseil n°2013-126 du 16 mai 2013 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 et avenant n°1 à la convention partenariale – Réseau SEINE ESSONNE	48
Délibération du conseil n°2013-127 du 16 mai 2013 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 et avenant n°3 à la convention partenariale – Réseau AERIAL	59

Délibération du conseil n°2013-128 du 16 mai 2013 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°2 à la convention partenariale – Réseau GOUSSAINVILLE	70
Délibération du conseil n°2013-129 du 16 mai 2013 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau ARPAJONNAIS	75
Délibération du conseil n°2013-130 du 16 mai 2013 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau DOURDANNAIS	80
Délibération du conseil n°2013-131 du 16 mai 2013 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau DESSERTÉ LONGUE SUD ILE-DE-FRANCE	85
Délibération du conseil n°2013-132 du 16 mai 2013 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°4 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau ETAMPOIS	89
Délibération du conseil n°2013-133 du 16 mai 2013 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°4 au contrat d'exploitation de type 2 et convention partenariale – Réseau LACS DE L'ESSONNE	94
Délibération du conseil n°2013-134 du 16 mai 2013 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°1 au contrat d'exploitation de la ligne pôle à pôle Yerres – Orly - Rungis	124
Délibération du conseil n°2013-088 du 16 mai 2013 – Adoption des orientations du renouvellement de la convention STIF-RFF et mandat à la Directrice générale	130
<u>Marchés publics</u>	
Délibération du conseil n°2013-089 du 16 mai 2013 – Marché 2012-080 : modalités de suivi, de reporting et de mise à jour des investissements prévus dans le cadre des contrats STIF-RATP et STIF-SNCF et de la convention STIF-RFF sur 2012-2015	147
Délibération du conseil n°2013-090 du 16 mai 2013 – Marché 2012-115 : accord-cadre – Tierce Maintenance Applicative des applications informatiques du STIF	148
Délibération du conseil n°2013-092 du 17 avril 2013 – Marché 2012-118 : mise en œuvre de l'automatisation de l'exploitation par l'anonymisation des données du STIF	149
Délibération du conseil n°2013-093 du 16 mai 2013 – Marché 2012-128 : accord-cadre – prestations d'assistance à maîtrise d'ouvrage sur des projets des systèmes d'information du STIF	150
Délibération du conseil n°2013-094 du 16 mai 2013 – Marché 2010-17 : assistance en matière de gestion des marques et noms de domaines et conseil en propriété intellectuelle	151
Délibération du conseil n°2013-095 du 16 mai 2013 – Marché 2012-102 : accord-cadre – organisation et animation des séminaires du STIF – analyse	152

complémentaire

Délibération du conseil n°2013-096 du 16 mai 2013 – Marché 2012-120 : tronçon Champigny centre/Noisy Champs/Saint-Denis Pleyel de la Ligne Orange du Grand Paris Express – mission d’acquisition des données topographiques 154

Délibération du conseil n°2013-097 du 16 mai 2013 – Avenant au marché 2012-62 : tronçon Champigny centre/Noisy Champs/Saint-Denis Pleyel de la Ligne Orange du Grand Paris Express – études préliminaires, dossier de définition de sécurité et schéma de principe 155

Délibération du conseil n°2013-098 du 16 mai 2013 – Marché 2013-19 : débranchement du tram-train T4 jusqu’à Clichy-sous-Bois et Montfermeil – assistance foncière 156

Délibération du conseil n°2013-099 du 16 mai 2013 – Avenant n°1 au marché 2011-26 : TCSP Massy-Saclay phase 2 Ecole polytechnique-Christ de Saclay – mandat de maîtrise d’ouvrage 157

Délibération du conseil n°2013-100 du 16 mai 2013 – Avenant n°1 au marché 2011-110 : étude de la desserte en TCSP de l’agglomération de Cergy-Pontoise 159

Délibération du conseil n°2013-101 du 16 mai 2013 – Marché 2013-16 – 35-II-8° : marché de compensations agricoles, forestières et environnementales 160

Délibération du conseil n°2013-142 du 16 mai 2013 – Avenant n°1 au marché 2012-08 : T7 de Villejuif à Athis-Mons : raccordements de voirie autour du terminus provisoire d’Athis-Mons – création de la gare routière – lot 2 éclairage public – signalisation lumineuse 161

Grands projets d’investissement

Délibération du conseil n°2013-102 du 16 mai 2013 – Bilan de la concertation relative au projet de tramway de Paris à Orly Ville 162

Délibération du conseil n°2013-103 du 16 mai 2013 – TZEN 5 « Vallée de la Seine » : dossier d’objectifs et de caractéristiques principales et modalités de la concertation 164

Délibération du conseil n°2013-104 du 16 mai 2013 – EST TVM : désignation de la maîtrise d’ouvrage, convention de financement des études avant-projet et premières acquisitions foncières 166

Délibération du conseil n°2013-105 du 16 mai 2013 – Projet de prolongement du Tram-train Massy-Evry (TTME) à Versailles : dossier d’objectifs et de caractéristiques principales, modalités de la concertation et convention de financement du dossier de concertation préalable et des études relatives à l’élaboration du schéma de principe, du dossier d’enquête publique et de l’enquête publique associée 194

Offre de transport

Délibération du conseil n°2013-106 du 16 mai 2013 – Plan d’actions prioritaires pour le développement de l’offre bus en Île-de-France à l’horizon 2016 229

Délibération du conseil n°2013-107 du 16 mai 2013 – Avenant n°1 à la convention de délégation de compétence à la commune de Drocourt en matière de services spéciaux de transport public routier réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires)	238
Délibération du conseil n°2013-108 du 16 mai 2013 – Avenant n°1 à la convention de délégation de compétence à la commune de Maurepas en matière de services spéciaux de transport public routier réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires)	241
Délibération du conseil n°2013-110 du 16 mai 2013 – Convention de délégation de compétence à la commune de Rambouillet en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires)	245
Délibération du conseil n°2013-111 du 16 mai 2013 – Convention de délégation de compétence à la Communauté d'agglomération de Roissy Porte de France pour l'organisation d'une desserte de niveau local – Service de transport à la demande	268
Délibération du conseil n°2013-112 du 16 mai 2013 – Convention de délégation de compétence à la commune de Rosny-sous-Bois pour l'organisation d'une desserte de niveau local – Service régulier local de Rosny-sous-Bois	284
Délibération du conseil n°2013-113 du 16 mai 2013 – Avenant n°3 à la convention de délégation de compétence à la Communauté de communes de la Brie Nangissienne pour l'organisation d'une desserte de niveau local – Service de transport à la demande	327
Délibération du conseil n°2013-114 du 16 mai 2013 – Avenant n°3 à la convention de délégation de compétence à la Communauté de communes du Provinois pour l'organisation d'une desserte de niveau local – Service de transport à la demande	347
Délibération du conseil n°2013-115 du 16 mai 2013 – Avenant n°1 à la convention de délégation de compétence à la ville de Villiers-sur-Marne pour l'organisation d'une desserte de niveau local	351
<u>Schémas directeurs</u>	
Délibération du conseil n°2013-116 du 16 mai 2013 – Schéma de secteur du réseau Est et du RER E – programme d'études complémentaires pour l'achèvement du Schéma directeur	354
<u>Qualité de service et matériel roulant</u>	
Délibération du conseil n°2013-117 du 16 mai 2013 – Convention entre le STIF, la SGP et la RATP relative à l'acquisition des matériels roulants de la ligne 14 et de ses prolongements – Convention de fonctionnement phase 1 – Consultation et signature du marché matériels roulants MP 14-CA-8 voitures	355
Délibération du conseil n°2013-118 du 16 mai 2013 – Mise en œuvre du Plan quadriennal d'investissement du contrat STIF-SNCF 2012-2015 : renouvellement d'escaliers mécaniques sur le périmètre SNCF	370

Délibération du conseil n°2013-119 du 16 mai 2013 – Mise en œuvre du Schéma directeur des parcs relais du trois parcs relais – Création des parcs relais de Longueville et Moret Veneux-les-Sablons (77) – Réhabilitation du parc relais d'Ermont Eaubonne sous maîtrise d'ouvrage SNCF 393

Divers

Délibération du conseil n°2013-121 du 16 mai 2013 – Dispositions relatives aux ressources humaines : programme pluriannuel d'accès à l'emploi titulaire 415

Délibération du conseil n°2013-122 du 16 mai 2013 – Dispositions relatives aux ressources humaines : modification de poste au tableau des effectifs 422

Délibération du conseil n°2013-123 du 16 mai 2013 – Dispositions relatives aux ressources humaines : taux de promotion à l'échelon spécial des adjoints administratifs principaux de 1^{ère} classe 423

Décisions de la directrice générale

Tarifification

Décision de la directrice générale n°2013-055 du 4 février 2013 relative à l'approbation de nouvelles conditions générales de délivrance et d'utilisation de la tarification solidarité transport 424

Décision de la directrice générale n°2013-057 du 8 février 2013 relative à la tarification du prolongement de la ligne 4 du métro 431

Décision de la directrice générale n°2013-063 du 21 février 2013 relative à l'indice « transport scolaire » et tarifs des abonnements « carte scolaire bus » et « carte scolaire bus RPI » pour l'année scolaire 2013/2014 432

Décision de la directrice générale n°2013-149 du 19 avril 2013 relative aux conditions générales de vente et d'utilisation des forfaits Imagine'R « scolaire » et « étudiant » pour 2013/2014 434

Décision de la directrice générale n°2013-150 du 19 avril 2013 relatives aux conditions générales d'utilisation des forfaits Améthyste sur Pass Navigo 447

Délégation de signature

Décision de la directrice générale n°2013-143 du 8 avril 2013 portant délégation de signature 452

Décision de la directrice générale n°2013-144 du 8 avril 2013 portant délégation de signature 457

Décision de la directrice générale n°2013-145 du 24 avril 2013 portant délégation de signature 459

Versement transport

Décision de la directrice générale n°2013-135 du 2 avril 2013 relative à l'abrogation d'une décision d'exonération du versement transport	462
Décision de la directrice générale n°2013-138 du 2 avril 2013 relative à l'abrogation d'une décision d'exonération du versement transport	464
Décision de la directrice générale n°2013-140 du 16 avril 2013 relative à l'abrogation d'une décision d'exonération du versement transport	466
Décision de la directrice générale n°2013-141 du 7 mai 2013 relative à l'abrogation d'une décision d'exonération du versement transport	468

Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France

Décision de la directrice générale n°2013-136 du 27 mars 2013 relative aux services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France - Autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n°024-309-001 « Corbeil-Essonnes (SNECMA) – Le Coudray-Montceaux (Terminal David Douillet) » exploitée par l'entreprise STA » - Contrat d'exploitation de type 2 « Seine Essonne »	470
Décision de la directrice générale n°2013-137 du 27 mars 2013 relative aux services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n°016-248-023 « Houilles-Carières RER – Sartrouville RER » exploitée par l'entreprise « Véolia Transport Etablissement de la Boucle »	471

Qualité de service

Décision de la directrice générale n°2013-147 du 23 mai 2013 portant programme d'utilisation du produit des amendes 2013 – Opérations comprises entre 200 000 € et 2 000 000 €	472
Décision de la directrice générale n°2013-148 du 23 mai 2013 portant programme d'utilisation du produit des amendes 2013 – Opérations inférieures à 200 000 €	474

Délibération n° 2013/083
Séance du 16 mai 2013

DESIGNATION :

- **DE MEMBRES AU SEIN DES COMMISSIONS**
- **D'UN REPRESENTANT AU SEIN DE L'ASSOCIATION AIRPARIF**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 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 et notamment son article 4 ;
- VU** le règlement intérieur du conseil du STIF approuvé par la délibération n°2006/0202 du 15 mars 2006 et modifié par la délibération n°2008/0331 du 7 mai 2008 ;
- VU** la délibération n° 2006/0904 en date du 11 octobre 2006 relative à l'adhésion du Syndicat des transports d'Ile de France à l'association Airparif ;
- VU** le rapport n°2013/083 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : M. François KALFON est élu membre de la commission de l'offre de transport du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

ARTICLE 2 : M. François KALFON est élu membre de la commission de la démocratisation du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

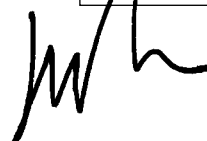
ARTICLE 3 : M. Pierre-Antoine GAILLY est élu membre de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

ARTICLE 4 : M. Pierre-Antoine GAILLY est élu membre de la commission économique et tarifaire du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

ARTICLE 5 : M. François KALFON membre du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), est élu pour représenter le STIF au sein de l'association AIRPARIF.

ARTICLE 6 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera affichée dans les locaux du Syndicat des transports d'Ile-de-France et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130516-2013-083-DE
Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France
Date de réception en préfecture : 17/05/2013



Jean-Paul HUCHON

Délibération n° 2013/084
Séance du 16 mai 2013

COMPTE FINANCIER 2012 DU STIF



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** le code des transports ;
- 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** les arrêtés du 27 décembre 2005 et 13 décembre 2007 relatifs aux règles budgétaires et comptables applicables au Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le compte financier 2012 ;
- VU** le rapport n°2013/084 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le compte financier du Syndicat des Transports d'Ile-de-France pour l'exercice 2012 est approuvé.

ARTICLE 2 : L'excédent cumulé de fonctionnement au 31 décembre 2012 de 81 744 711,70 € est affecté en recettes d'investissement à la ligne codifiée 1068 «excédent de fonctionnement capitalisés» et sera repris dans la décision modificative n°1 de l'exercice 2013.

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

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

Jean-Paul HUCHON

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



**Délibération n° 2013/085
Séance du 16 mai 2013**

DECISION MODIFICATIVE N°1 AU BUDGET PRIMITIF 2013

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** le code des transports ;
- 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** les arrêtés du 27 décembre 2005 et 13 décembre 2007 relatifs aux règles budgétaires et comptables applicables au Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2012/353 du Conseil du STIF approuvant le budget initial 2013 ;
- VU** le rapport n° 2013/085 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : La décision modificative n°1 au budget du syndicat des transports d'Ile-de-France pour l'exercice 2013 est adoptée.

Les comptes 6564311 et 6564321 (contributions versées aux opérateurs) sont respectivement augmentés de 0,6 M€ et de 1,4 M€; l'autofinancement au compte 023 est réduit de 2 M€. En conséquence, le montant de l'autofinancement en recettes d'investissement au compte 021 est diminué de 2M€ et le besoin d'emprunt au compte 16 est augmenté de 2 M€.

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.

REPUBLIQUE FRANCAISE

	Désignation de l'établissement public STIF.....
---	--

POSTE COMPTABLE DE :

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'Ile-De-France
--

DECISION MODIFICATIVE 1 2013

EXERCICE 2013



I - INFORMATIONS GENERALES

LISTE DES COLLECTIVITES MEMBRES
Région Ile de France Ville de Paris Département des Hauts de Seine Département de Seine Saint Denis Département du Val de Marne Département des Yvelines Département de l'Essonne Département du Val d'Oise Département de Seine et Marne

Sommaire

p.1	I	Informations générales		
p.3/5	II	Présentation générale du budget - Balance générale du budget		
p.6/10	III.A.	Vote du budget - Section de fonctionnement		
p.11	III.B.	Section d'investissement - Vue d'ensemble		
p.12	III.B.1	Section d'investissement - Détail par articles		
		1. Dépenses d'équipement non individualisées		
		2. Opérations votées		
		3. Opérations financières		
		4. Opérations d'ordre à l'intérieur de la section		
p.13	III.B.2	Section d'investissement - Détail par articles		
		1. Recettes d'équipement non affectées à une opération		
		2. Recettes affectées aux opérations		
		3. Opérations financières		
		4. Opérations d'ordre à l'intérieur de la section		
ANNEXES			Joint	Sans objet
p.		Annexes - Etat de la dette - Détail		X
p.		Annexes - Etat des engagements donnés et reçus		X
p.14		Annexes - Amortissements et provisions - Charges à répartir	X	
p.		Annexes - Subventions de fonctionnement versées		X
p.		Annexes - Etat du personnel - Méthodes utilisées		X
p.15/16		Annexes - Etat du suivi des autorisations de programme et des autorisations d'engagement -	X	
p.		Annexes - Etat des recettes grevées d'une affectation spéciale		X
p.		Annexes - Détail des opérations pour comptes de tiers		X
p.17		Annexes - Arrêté et signatures	X	

 Dans toute la maquette, les cellules grisées ne doivent pas être remplies.

Les italiques identifient les opérations d'ordre qui ne se traduisent, ni par un encaissement, ni par un décaissement effectifs.

II - PRESENTATION GENERALE : BALANCE GENERALE DU BUDGET - DECISION MODIFICATIVE N° 1

1 - Dépenses

	Opérations de l'exercice (col1)	Résultat reporté (col2)	Restes à réaliser	Cumul section (Col 1+2+3)
Fonctionnement	A1 5 416 447 276,00	D002		5 416 447 276,00
Investissement	B1 741 500 000,00	D001 81 083 504,75	1 616 067,49	824 199 572,24

2 - Recettes

	Opérations de l'exercice (col1)	Résultat reporté (col2)	Affectation (col3)	Restes à réaliser (col4)	Cumul section (Col 1+2+3+4)
Fonctionnement	A2 5 416 447 276,00	R002			5 416 447 276,00
Investissement	B2 742 454 860,54	R001	R1068 81 744 711,70		824 199 572,24

II - PRESENTATION GENERALE : BALANCE GENERALE DU BUDGET - DECISION MODIFICATIVE N° 1

1 - DEPENSES de l'exercice

Chap	FONCTIONNEMENT	Opérations réelles(1)	Opérations d'ordre(2)	TOTAL
	Dépenses de fonctionnement - Total	5 059 247 276,00	357 200 000,00	A1 5 416 447 276,00
60	Achat et variation de stocks	492 150,00		492 150,00
61	Services extérieurs	33 979 182,00		33 979 182,00
62	Autres services extérieurs	12 194 659,00		12 194 659,00
63	Impôts, taxes et versements assimilés	63 353 200,00		63 353 200,00
64	Charges de personnel	22 244 050,00		22 244 050,00
65	Autres charges de gestion courante	4 921 484 035,00		4 921 484 035,00
66	Charges financières	5 500 000,00		5 500 000,00
67	Charges exceptionnelles			
68	Dotations aux amortissements et aux provisions		85 000 000,00	85 000 000,00
71	Production stockée (ou de stockage)			
023	Virement à la section d'investissement		272 200 000,00	272 200 000,00
002	Resultat de fonctionnement reporté			

Chap	INVESTISSEMENT	Opérations réelles	Opérations d'ordre(2)		TOTAL
			de section à section	à l'intérieur de la section	
	Dépenses d'investissement - Total	745 199 572,24	79 000 000,00		B1 824 199 572,24
10	Dotation, fonds divers et réserves				
13	Subventions d'investissement		55 000 000,00		55 000 000,00
16	Emprunts et dettes assimilées	3 800 000,00			3 800 000,00
20	Immobilisations incorporelles	18 659 372,58			18 659 372,58
204	Subvention d'équipement versée	573 364 930,00			573 364 930,00
21	Immobilisations corporelles	21 061 164,91			21 061 164,91
23	Immobilisations en cours	23 630 600,00			23 630 600,00
26	Participations et créances rattachées à des participations				
27	Autres immobilisations financières	12 000 000,00			12 000 000,00
458	Services à comptabilité distincte	11 600 000,00			11 600 000,00
	Dépenses D'ordre(2)	81 083 504,75	24 000 000,00		105 083 504,75
22	<i>Immobilisations reçues en affectation</i>				
24	<i>Immobilisations affectées, concédées, affermées ou mises à disposition</i>				
19	<i>Différences sur réalisation d'immobilisations</i>		24 000 000,00		24 000 000,00
15	<i>Provisions pour risques et charges</i>				
29	<i>Provision pour dépréciation des immobilisations</i>				
001	Solde d'exécution de la section d'investissement reporté				81 083 504,75

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

(2) Voir détail p.12-13 Opérations financières. Les dépenses sont égales aux recettes.

II - PRESENTATION GENERALE : BALANCE GENERALE DU BUDGET - DECISION MODIFICATIVE N° 1

2 - RECETTES de l'exercice

Chap	FONCTIONNEMENT	Opérations réelles(1)	Opérations d'ordre(2)	TOTAL
	Recettes de fonctionnement - Total	5 337 447 276,00	79 000 000,00	A2 5 416 447 276,00
013	Atténuations de charges			
70	Ventes de produits fabriqués, marchandises et prestations de services			
71	Production stockée (ou de stockage)			
72	Travaux en régie			
73	Taxes			
74	Dotations, subventions et participations	1 500 833 906,00		1 500 833 906,00
75	Autres produits de gestion courante	3 636 613 370,00		3 636 613 370,00
76	Produits financiers			
77	Produits exceptionnels	200 000 000,00	79 000 000,00	279 000 000,00
78	Reprise sur amortissements et provisions			
79	Transferts de charges			
002	Resultat de fonctionnement reporté			

Chap	INVESTISSEMENT	Opérations réelles	Opérations d'ordre(2)		TOTAL
			de section à section	à l'intérieur de la section	
	Recettes d'investissement - Total	454 999 572,24	369 200 000,00		B2 824 199 572,24
10	Dotation, fonds divers et réserves	300 000,00			300 000,00
13	Subventions d'investissement	216 694 180,00			216 694 180,00
16	Emprunts et dettes assimilées	132 660 680,54			132 660 680,54
27	Autres immobilisations financières	12 000 000,00			12 000 000,00
458	Services à comptabilité distincte	11 600 000,00			11 600 000,00
	Recettes D'ordre(2)		369 200 000,00		369 200 000,00
22	<i>Immobilisations reçues en affectation</i>				
24	<i>Immobilisations affectées, concédées, affermées ou mises à disposition</i>				
20	<i>Immobilisations incorporelles</i>				
21	<i>Immobilisations corporelles</i>			12 000 000,00	12 000 000,00
23	<i>Immobilisations en cours</i>				
26	<i>Participations et créances rattachées à des participations</i>				
19	<i>Différences sur réalisation d'immobilisations</i>				
28	<i>Amortissement des immobilisations</i>		85 000 000,00		85 000 000,00
15	<i>Provisions pour risques et charges</i>				
29	<i>Provision pour dépréciation des immobilisations</i>				
021	<i>Virement de la section de fonctionnement</i>		272 200 000,00		272 200 000,00
1068	Excédents de fonctionnement capitalisés	81 744 711,70			81 744 711,70
001	Solde d'exécution de la section d'investissement reporté				

I - Le conseil du syndicat a voté le présent budget :

- au niveau(1) du chapitre pour la section de fonctionnement.
 - au niveau(1) du chapitre pour la section d'investissement.
- avec les opérations listées en page 40
- avec (sans) vote formel sur chacun des chapitres (2).

La liste des articles spécialisés sur lesquels la directrice générale ne peut procéder à des virements d'article à article est prévue à l'article 2 Titre III du règlement budgétaire et financier du STIF

La comparaison s'effectue par rapport au budget : - primitif (2)

- cumulé (2) de l'exercice précédent

II - En l'absence de mention au paragraphe I ci-dessus, le budget est réputé voté par chapitre, et , en section d'investissement, sans chapitre d'opérations.

III - La comparaison avec le budget précédent (cf. colonne <<Pour mémoire>>) s'effectue par rapport à la colonne du budget - primitif ou cumulé de l'exercice précédent (2).

Si le présent budget est un budget supplémentaire, reporter le budget primitif et le cumul des décisions budgétaires du budget en cours.

(1) A compléter par <<du chapitre>> ou <<de l'article>>.

(2) Rayer la mention inutile.

III - VOTE DU BUDGET
A - SECTION DE FONCTIONNEMENT

III
A

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 1	Vote du Syndicat
		DEPENSES DE L'EXERCICES(1)	5 154 447 276,00		262 000 000,00	262 000 000,00
014		ATTENUATIONS DE PRODUITS				
60		Achat et variation de stocks	492 150,00			
	60611	Energies électricité	180 000,00			
	60617	Eau et assainissement	10 000,00			
	60621	Combustibles	1 600,00			
	60622	Carburants	15 000,00			
	60628	Autres fournitures non stockées	15 000,00			
	6063	Fournitures d'entretien et de petit équipement	60 550,00			
	6064	Fournitures administratives	150 500,00			
	6068	Autres matières et fournitures	55 500,00			
	607	Achats de marchandises	4 000,00			
61		Services extérieurs	33 979 182,00			
	6132	Locations immobilières	4 909 367,00			
	6135	Locations mobilières	261 300,00			
	614	Charges locatives et de copropriété	560 000,00			
	61522	Bâtiments	20 000,00			
	61551	Matériel roulant	25 600,00			
	6156	Maintenance	1 554 200,00			
	616	Primes d'assurances	200 000,00			
	6171	Etudes générales	15 582 459,00			
	6174	Etudes et divers CPER	5 976 156,00			
	6175	Etudes hors CPER subventionnées	4 189 500,00			
	6181	Documentation générale et technique	180 600,00			
	6184	Versements à des organismes de formation	300 000,00			
	6185	Frais de colloques et séminaires	120 000,00			
	6188	Autres frais divers	100 000,00			

III - VOTE DU BUDGET
A - SECTION DE FONCTIONNEMENT

III
A

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 1	Vote du Syndicat
62		Autres services extérieurs	12 194 659,00			
	6225	Indemnités au comptable et aux régisseurs	6 000,00			
	6226	Honoraires	130 000,00			
	6227	Frais d'actes et de contentieux	200 000,00			
	6228	Divers (honoraires)	150,00			
	6231	Annonces et insertions	2 030 000,00			
	6232	Fêtes et cérémonies	50 800,00			
	6233	Foires et expositions	100 000,00			
	6237	Publications	1 710 000,00			
	6238	Divers	180 000,00			
	6241	Transports de biens	60 000,00			
	6251	Voyages, déplacements et missions	70 500,00			
	6255	Frais de déménagement	4 000,00			
	6257	Réceptions	50 300,00			
	6261	Frais d'affranchissement	100 200,00			
	6262	Frais de télécommunications	347 690,00			
	627	Services bancaires et assimilés	50 000,00			
	6281	Concours divers (cotisations)	100 000,00			
	6286	Frais de nettoyage des locaux	230 000,00			
	6287	Remboursement de frais	640 000,00			
	6288	Autres	6 135 019,00			
63		Impôts, taxes et versements assimilés	63 353 200,00			
	6331	Versement de transport	350 000,00			
	6336	Cotisations au CNFPT et autres	224 000,00			
	63512	Taxes foncières	335 000,00			
	63513	Autres impôts locaux	17 500,00			
	63514	Impôts directs mat. roulant IFER	62 400 000,00			
	6354	Droits d'enregistrement et de timbre	200,00			
	6378	Taxes diverses	26 500,00			
64		Charges de personnel	22 244 050,00			
	64111	Rémunération principale	3 240 000,00			
	64112	NBI, supplément familial de traitement et indemnités de résidence	218 000,00			
	64118	Autres (indemnités, primes)	2 200 000,00			
	64131	Rémunérations	6 460 000,00			
	64132	Supplément familial de traitement	93 000,00			
	64138	Autres (indemnités, primes)	2 800 000,00			
	6451	Cotisations à l'URSSAF	3 290 000,00			
	6453	Cotisations aux caisses de retraites	2 170 000,00			
	6456	Versement au FNC du supplément familial	50 000,00			
	6458	Cotisations aux autres organismes sociaux	37 000,00			
	64731	Versées directement	280 000,00			
	6475	Médecine du travail, pharmacie	30 000,00			
	6476	Restauration collective	470 000,00			
	6478	Autres charges sociales diverses	221 050,00			
	6484	Remboursement des agents mis à disposition	670 000,00			
	6488	Autres charges	15 000,00			

III - VOTE DU BUDGET
A - SECTION DE FONCTIONNEMENT

III
A

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 1	Vote du Syndicat
65		Autres charges de gestion courante	4 893 484 035,00		26 000 000,00	28 000 000,00
	651	Redev pour conces.brevets, licences, procédés, droits et valeurs similaires	252 900,00			
	654	Pertes sur créances irrécouvrables	10 000,00			
	6558	Autres contributions obligatoires	86 000,00			
	65621	Produit des Amendes Qualité de Service	5 000 000,00			
	656411	Frais de recouvrement	32 740 000,00			
	656412	Remboursement aux employeurs	14 300 000,00			
	6564221	Conventions Personnel Mobilité Réduite	11 934 000,00			
	6564224	PDU (réseaux principaux,pôles, expérimentation)	91 400,00			
	65642252	Chèque - mobilité 30%	1 200 000,00			
	65642253	Chèque - mobilité gestion	280 000,00			
	6564227	Gestion tarification "solidarité transport"	4 800 000,00			
	6564228	Autres conventions	1 000 000,00			
	65642292	Bonus QS / Investissements	256 600,00			
	6564311	Contributions versées à la RATP HT	2 051 200 000,00		12 850 000,00	13 450 000,00
	6564321	Contributions versées à la SNCF HT	1 820 000 000,00		2 100 000,00	3 500 000,00
	65645	Compensations, pertes de recettes versées aux transporteurs privés (OPTILE)	605 500 000,00		11 050 000,00	11 050 000,00
	656461	Subventions allouées au titre des circuits spéciaux	36 323 000,00			
	6564621	Contributions versées aux transporteurs (taxis, ambulances, VSL)	84 016 765,00			
	656468	Transports Scolaires Boursiers Imagine'R	2 300 000,00			
	65647	Services délégués (hors OPTILE)	2 800 000,00			
	65738	Autres organismes divers	250 000,00			
	65747	Subv. Créatif	230 000,00			
	65748	Subv. fonct. pers. dr. privé autres	1 600 000,00			
	6581	Redevances RFF sillons	217 313 370,00			
66		Charges financières	5 500 000,00			
	661	Charges d'intérêts	5 500 000,00			
022		DEPENSES IMPREVUES				
67		Charges exceptionnelles				
68		Dotations aux amortissements et aux provisions	85 000 000,00			
	6811	Dotations aux amortissements des immobilisat. incorporelles et corporelles	85 000 000,00			
71		PRODUCTION STOCKEES(OU DESTOCKAGE)				
023		Virement à la section d'investissement	38 200 000,00		236 000 000,00	234 000 000,00
	023	Virement à la section d'investissement	38 200 000,00		236 000 000,00	234 000 000,00

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

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

III - VOTE DU BUDGET
A - SECTION DE FONCTIONNEMENT

III
A

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 1	Vote du Syndicat
		RECETTES DE L'EXERCICES(1)	5 154 447 276,00		262 000 000,00	262 000 000,00
013		Atténuations de charges				
74		Dotations, subventions et participations	1 500 833 906,00			
	747182	Transports scolaires	128 515 302,00			
	74721	Participations statutaires Région Ile de France	615 564 653,00			
	74722	Carte Imagine'R	53 840 000,00			
	74728	Autres subventions et participations	5 253 000,00			
	747283	Subvention CPER	22 000 000,00			
	747284	Participation CG transports scolaires	2 700 000,00			
	747285	Subvention Région tarification sociale	81 536 000,00			
	747311	Participations statutaires département 75	366 683 482,00			
	747312	Participations statutaires département 92	93 421 003,00			
	747313	Participations statutaires département 93	45 262 146,00			
	747314	Participations statutaires département 94	36 330 407,00			
	747315	Participations statutaires département 78	19 191 133,00			
	747316	Participations statutaires département 91	11 828 450,00			
	747317	Participations statutaires département 95	10 983 597,00			
	747318	Participations statutaires département 77	7 724 733,00			
75		Autres produits de gestion courante	3 574 613 370,00		62 000 000,00	62 000 000,00
	751	Redevances pour concessions, brevets, licences, marques, procédés, dr. et valeur	700 000,00			
	752	Revenus des immeubles	1 600 000,00			
	7562	Produit des amendes	5 000 000,00			
	75642	Versement de transport (produit courant)	3 350 000 000,00		62 000 000,00	62 000 000,00
	7581	Produits redev. Sillons RFF	217 313 370,00			
76		Produits financiers				
77		Produits exceptionnels	79 000 000,00		200 000 000,00	200 000 000,00
	775	Produits de cessions d'immobilisation			200 000 000,00	200 000 000,00
	7768	Neutralisation des amortissements	24 000 000,00			
	777	Quote-part des subventions d'investiss. transférées au compte de résultat	55 000 000,00			
78		Reprise sur amortissements et provisions				
002		Résultat de fonctionnement reporté				

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

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

	Opérations de l'exercice (col1)	Résultat reporté (col2)	Restes à réaliser (col3)	Cumul section (Col 1+2+3)
Dépenses I	5 416 447 276,00			5 416 447 276,00
Recettes II	5 416 447 276,00			5 416 447 276,00

III - VOTE DU BUDGET
B - SECTION DE D'INVESTISSEMENT

III
B

VUE D'ENSEMBLE

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 1	Vote du Syndicat
	DEPENSES (I)	724 500 000,00	1 616 067,49	17 000 000,00	18 616 067,49
	<i>Depenses d'équipement</i>	<i>618 100 000,00</i>	<i>1 616 067,49</i>	<i>17 000 000,00</i>	<i>18 616 067,49</i>
20	Immobilisations incorporelles	3 779 800,00	1 579 572,58	13 300 000,00	14 879 572,58
204	Subvention d'équipement versée	556 364 930,00		17 000 000,00	17 000 000,00
21	Immobilisations corporelles	21 024 670,00	36 494,91		36 494,91
23	Immobilisations en cours	36 930 600,00		-13 300 000,00	-13 300 000,00
	<i>Depenses des opérations financières</i>	<i>39 800 000,00</i>			
22	Immobilisations reçues en affectation				
24	Immobilisations affectées, concédées, affermées ou mises à disposition				
16	Emprunts et dettes assimilées	3 800 000,00			
26	Participations et créances rattachées à des participations				
19	Différences sur réalisation d'immobilisations	24 000 000,00			
27	Autres immobilisations financières	12 000 000,00			
	<i>Reprises sur :</i>	<i>66 600 000,00</i>			
10	Dotation, fonds divers et réserves				
13	Subventions d'investissement	55 000 000,00			
15	Provisions pour risques et charges				
29	Provision pour dépréciation des immobilisations				
458	Services à comptabilité distincte	11 600 000,00			
	RÉCÈTTES (II)	724 500 000,00		99 699 572,24	99 699 572,24
	<i>Recettes d'équipement</i>	<i>565 400 000,00</i>		<i>-218 045 139,46</i>	<i>-216 045 139,46</i>
13	Subventions d'investissement	236 300 000,00		-19 605 820,00	-19 605 820,00
16	Emprunts et dettes assimilées	329 100 000,00		-198 439 319,46	-196 439 319,46
	<i>Recettes des opérations financières</i>	<i>159 100 000,00</i>		<i>317 744 711,70</i>	<i>315 744 711,70</i>
22	Immobilisations reçues en affectation				
24	Immobilisations affectées, concédées, affermées ou mises à disposition				
10	Dotation, fonds divers et réserves	300 000,00		81 744 711,70	81 744 711,70
20	Immobilisations incorporelles				
21	Immobilisations corporelles	12 000 000,00			
23	Immobilisations en cours				
26	Participations et créances rattachées à des participations				
19	Différences sur réalisation d'immobilisations				
28	Amortissement des immobilisations	85 000 000,00			
15	Provisions pour risques et charges				
29	Provision pour dépréciation des immobilisations				
27	Autres immobilisations financières	12 000 000,00			
458	Services à comptabilité distincte	11 600 000,00			
021	Virement de la section de fonctionnement	38 200 000,00		236 000 000,00	234 000 000,00

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

	Opérations de l'exercice (col1)	Résultat reporté (col2)	Restes à réaliser (col3)	Affectation c/1068 (col4)	Cumul section (Col: 1+2+3+4)
Dépenses I	741 500 000,00	D001 81 083 504,75	1 616 067,49		824 199 572,24
Recettes II	742 454 860,54			81 744 711,70	824 199 572,24

III - VOTE DU BUDGET	III
B - SECTION D'INVESTISSEMENT - DETAIL PAR ARTICLES	B1

1) DEPENSES D'EQUIPEMENT NON INDIVIDUALISEES

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 1	Vote du Syndicat
		DEPENSES (1)	61 735 070,00	1 616 067,49		1 616 067,49
20		Immobilisations incorporelles	3 779 800,00	1 579 572,58	13 300 000,00	14 879 572,58
	2031	Frais d'études	100 000,00		13 300 000,00	13 300 000,00
	2053	Logiciels	3 548 800,00	1 579 298,18		1 579 298,18
	2058	Concessions et droits similaires, brevets, licences, marques	131 000,00	274,40		274,40
21		Immobilisations corporelles	21 024 670,00	36 494,91		36 494,91
	2111	Terrains nus	5 610 000,00			
	2135	Installations générales, agencements, aménagements des constructions	37 670,00	1 774,86		1 774,86
	2138	Autres constructions	25 000,00			
	2145	Constructions sur sols d'autrui Installations générales, agct, amngt	15 000 000,00			
	2181	Installations générales dont l'établissement n'est pas propriétaire	50 000,00			
	21811	instal, agencts et amenagts div dt l'établ n'est pas prprio site chateaudun	100 000,00	13 048,36		13 048,36
	21831	Matériel de bureau	20 000,00			
	21832	Matériel informatique	152 000,00	19 636,66		19 636,66
	2184	Mobilier	30 000,00	2 035,03		2 035,03
23		Immobilisations en cours	36 930 600,00		-13 300 000,00	-13 300 000,00
	2314	Constructions sur sol d'autrui	36 930 600,00		-13 300 000,00	-13 300 000,00

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

2) OPERATIONS FINANCIERES

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 1	Vote du Syndicat
	DEPENSES (1)	131 730 600,00		-13 300 000,00	-13 300 000,00
	Remboursement d'emprunts et dettes	3 800 000,00			
164	Emprunts auprès des établissements de crédit	3 800 000,00			
	Autres dépenses financières	36 000 000,00			
198	Neutralisation des amortissements	24 000 000,00			
2762	Créances sur transfert de droits à déduction de TVA	12 000 000,00			
	Reprise sur :	55 000 000,00			
139	Subventions d'investissement transférées au compte de résultat	55 000 000,00			
	Charges à répartir				
	Travaux en régie	36 930 600,00		-13 300 000,00	-13 300 000,00
2314	Constructions sur sol d'autrui	36 930 600,00		-13 300 000,00	-13 300 000,00

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

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

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 1	Vote du Syndicat
	DEPENSES (1)				

III - VOTE DU BUDGET	III
B - SECTION D'INVESTISSEMENT - DETAIL PAR ARTICLES	B2

1) RECETTES D'EQUIPEMENT NON AFFECTEES A UNE OPERATION

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 1	Vote du Syndicat
		RECETTES (1)	565 400 000,00		-218 045 139,46	-216 045 139,46
13		Subventions d'investissement	236 300 000,00		-19 605 820,00	-19 605 820,00
	13118	Autres subvention de l'Etat et des établissements nationaux	39 000 000,00			
	1318	Autres	15 500 000,00			
	13228	Subv non transf. région autres	16 000 000,00			
	1332	Produits des amendes	165 800 000,00		-19 605 820,00	-19 605 820,00
16		Emprunts et dettes assimilées	329 100 000,00		-198 439 319,46	-196 439 319,46
	1641	Emprunts en euros	329 100 000,00		-198 439 319,46	-196 439 319,46
		BESOIN DE FINANCEMENT	217 661 206,95			
		EXCEDENT DE FINANCEMENT				

2) RECETTES AFFECTEES AUX OPERATIONS

N° (1)	Pour mémoire Réalisations cumulées au 1/1/N	Restes à réaliser	Recettes affectées à l'opération	Imputation de la recette (2)	BESOIN(-) OU EXCEDENT(+) de financement
....					
....					
....					

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

3) OPERATIONS FINANCIERES

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 1	Vote du Syndicat
	RECETTES (1)	159 100 000,00		317 744 711,70	315 744 711,70
	Ressources propres externes	300 000,00		81 744 711,70	81 744 711,70
10222	F.C.T.V.A.	300 000,00			
1068	Excédents de fonctionnement capitalisés			81 744 711,70	81 744 711,70
	Ressources propres internes	147 200 000,00		236 000 000,00	234 000 000,00
021	Virement de la section de fonctionnement	38 200 000,00		236 000 000,00	234 000 000,00
2145	Constructions sur sols d'autrui Installations générales, agct, amngt	12 000 000,00			
2762	Créances sur transfert de droits à déduction de TVA	12 000 000,00			
281	Amortissements des immobilisations corporelles	85 000 000,00			

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

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 1	Vote du Syndicat
		RECETTES (1)				

IV - ANNEXES

AMORTISSEMENTS, PROVISIONS ET METHODES UTILISEES
CHARGES A REPARTIR

AMORTISSEMENT DES IMMOBILISATIONS

Désignation (localisation pour les immeubles)	Date d'acquisition	Estimation Valeur d'acquisition au 01/01/2013 (a)	Durée d'amortissement	Amortissements (*) au antérieurs (b)	Valeur nette comptable (a)- (b)	Amortissements de l'exercice 2013
204 Subv. d'équipements	2006 à 2012	1 565 644 019,15	5 à 30 ans	136 003 362,03	1 429 640 657,12	80 655 869,84
2031 Frais d'études	2008 à 2012	9 495 455,40	1 ans	9 495 455,40	0,00	0,00
2053 Concessions et droits	1997 à 2012	9 979 612,60	1 à 5 ans	5 551 305,16	4 428 307,44	3 152 877,39
2058 Concessions et droits	2005 à 2012	96 922,11	1 à 5 ans	96 922,11	0,00	0,00
2111 /2113 Terrains	1969 à 2012	3 749 947,42	-	0,00	3 749 947,42	0,00
2131 Bâtiments publics	1969 à 2012	6 595 409,31	0 à 80 ans	1 587 599,54	5 007 809,77	77 598,00
2135 Construction	1983 à 2012	3 770 346,79	7 à 20 ans	1 740 045,00	2 030 301,79	440 483,93
2138 Constructions	1969 à 2012	7 618 530,48	0 à 20 ans	42 076,52	7 576 453,96	25 965,00
21538 Autres	2008 à 2009	57 683,08	10 ans	23 072,93	34 610,15	5 768,00
2181 Installa. générales	2008	1 423,72	10 ans	569,11	854,61	142,00
21811 Installa. générales	2009 à 2012	512 453,20	1 à 10 ans	172 043,34	340 409,86	61 409,29
2182 Mat de transport	1999 à 2012	56 679,09	5 ans	56 679,09	0,00	0,00
21831 Matériel de bureau	1990 à 2012	95 962,82	5 à 12 ans	94 174,81	1 788,01	7 483,74
21832 Matériel informatique	1998 à 2012	2 707 060,48	1 à 6 ans	2 640 118,18	66 942,30	175 234,01
2184 Mobilier	1997 à 2012	1 256 646,42	1 à 10 ans	560 761,85	695 884,57	125 380,11
2314 Immobilisations en cours	2012	212 877,23	-			0,00
TOTAL		1 611 851 029,30		158 064 185,07	1 453 573 967,00	84 728 211,31

PROVISIONS SEMI-BUDGETAIRES

Compte d'imputation	CONSTITUTION		Objet	Montant	Complément date	REPRISE - pour utilisation (1)	SOLDE
	Date	Montant					
6875	27/05/2009	1 000 000	Contentieux SwissLife	1 000 000	07/10/2009		9 873 622,30
6875	01/06/2011	83 400 000	Risque retraites SNCF 2008-2011	83 400 000	07/12/2011	2 273 622,00	83 400 000,00
6875	01/06/2011	5 300 000	Risque sillons grèves 2010 SNCF	5 300 000		6 600 000,30	5 300 000,00
6875	05/10/2011	12 830 000	Risque différents divers sur facture annuelle 2010 SNCF	12 830 000			12 830 000,00
6875	07/12/2011	70 000 000	Risque fiscal RATP (Taxe/salaire) 2011	70 000 000			70 000 000,00
6875	06/06/2012	12 200 000	Risque différents divers sur facture annuelle 2011 SNCF	12 200 000			12 200 000,00
6875	13/12/2012	38 000 000	Risque fiscal RATP (Taxe/salaire) 2012	38 000 000			38 000 000,00
TOTAL		222 730 000,00		222 730 000,00		8 873 622,30	231 603 622,30

IV - ANNEXES

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

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

Référence programme	Intitulé AP	Montant des autorisations de programme					Montants des crédits de paiement					Restes à financer (au dela de 2013) sur AP
		Rappel : AP votées y compris ajustements(*)	Proposition d'AP DM 2013	Cumul engagements juridiques de programme au 26/03/13	Total cumulés AP (4)=(1+2)	Crédits de paiement antérieurs(réalisations cumulées au 01/01/2013	Cumul CP ouverts	Propositions CP	Cumul CP ouverts de la DM 2013	CP réalisés de 2013		
		(1)	(2)	(3)	(4)=(1+2)	(5)	(6)	(7)	(8)=(6)+(7)	(9)	(10)=(4)-(5)+(9)	
Dépenses		4 845 157 675,09	211 482 976,74	3 581 572 148,08	5 056 640 651,83	1 580 455 348,34	586 530 630,00	17 000 000,00	613 930 630,00	28 473 571,00	2 862 254 673,49	
2 Infrastructures	Tangente Nord Intermodalité	16 300 000,00	11 533 312,00	1 000 000,00	27 833 312,00	1 000 000,00	257 000,00		257 000,00		26 576 312,00	
2 Infrastructures	Ligne Orange GPE	23 920 000,00		3 160 264,65	27 080 264,65	1 431 261,37	12 295 800,00		12 295 800,00	602 155,96	10 193 938,63	
2 Infrastructures	AP Etudes Infrastructures	10 208 261,00			10 208 261,00	9 453 254,30					755 006,70	
2 Infrastructures	Automatisation Ligne 4		100 000 000,00		100 000 000,00			2 000 000,00	2 000 000,00		98 000 000,00	
2 Infrastructures	TSCP Massy Sud	89 049 403,00		70 479 268,31	89 049 403,00	1 577 485,03	7 934 800,00		7 934 800,00	189 187,21	79 537 117,97	
2 Infrastructures	T7	41 538 878,00		17 139 108,09	41 538 878,00	2 610 768,03	10 530 000,00		10 530 000,00	2 020 368,77	28 398 109,97	
2 Infrastructures	TTME	254 000 000,00		13 532 041,12	254 000 000,00	929 464,59	4 200 000,00		4 200 000,00	239 910,59	248 870 535,41	
2 Infrastructures	REB B Ouais Signalisation	100 398 000,00		100 398 000,00	100 398 000,00	74 177 737,90	17 879 670,00		17 879 670,00		8 340 582,10	
2 Infrastructures	T4	14 136 000,00		10 257 410,19	14 136 000,00	139 190,06	4 500 000,00		4 500 000,00	165 480,76	9 496 809,94	
2 Infrastructures	L 1Façades de qual	19 450 000,00		17 850 000,00	19 450 000,00	17 013 399,34	315 000,00		315 000,00		2 121 600,66	
2 Infrastructures	Tramway Antony Clamart	4 455 100,00		4 055 952,94	4 455 100,00	173 286,05	1 080 000,00		1 080 000,00	276 769,95	3 201 813,95	
2 Infrastructures	7 RER B Mitry Claye	34 630 000,00		31 630 000,00	34 630 000,00	25 026 974,91	4 020 260,00		4 020 260,00		5 582 765,09	
3 Matériel roulant ferré	Acquisitions ZZN CRNPC	8 250 000,00		8 250 000,00	8 250 000,00		2 175 000,00		2 175 000,00		6 075 000,00	
3 Matériel roulant ferré	Ateliers ZZN	25 540 000,00	780 000,00	10 450 000,00	26 320 000,00	7 968 891,66	3 200 000,00		3 200 000,00		15 151 108,34	
3 Matériel roulant ferré	MPOL Extension Mairie de Saint Ouen	153 500 000,00		153 500 000,00	153 500 000,00	13 000 000,00	37 500 000,00		37 500 000,00		103 000 000,00	
3 Matériel roulant ferré	MPOLigne 9	184 300 000,00		184 300 000,00	184 300 000,00	25 770 110,50	48 900 000,00		48 900 000,00		109 629 889,50	
3 Matériel roulant ferré	MR TLN	99 800 000,00		99 800 000,00	99 800 000,00		97 500 000,00		97 500 000,00		99 800 000,00	
3 Matériel roulant ferré	Francillon	1 047 000 000,00		1 047 000 000,00	1 047 000 000,00	558 321 336,88	92 600 000,00		92 600 000,00		391 178 663,12	
3 Matériel roulant ferré	M109	727 060 000,00		727 060 000,00	727 060 000,00	307 361 309,94	92 600 000,00		92 600 000,00		327 098 690,06	
3 Matériel roulant ferré	M179	165 890 000,00		165 793 000,00	165 890 000,00	84 482 626,40	24 000 000,00		24 000 000,00		57 407 373,60	
3 Matériel roulant ferré	MP05	26 430 000,00		26 430 000,00	26 430 000,00	11 773 155,22	9 900 000,00		9 900 000,00		14 656 844,78	
3 Matériel roulant ferré	ZZN	51 371 000,00		51 371 000,00	51 371 000,00	12 052 787,04	9 900 000,00		9 900 000,00		29 418 202,96	
4 Matériel roulant bus	Matériel Roulant bus RATP	225 000 000,00	100 000 000,00	52 929 898,00	325 000 000,00	40 689 199,00	63 000 000,00	15 000 000,00	78 000 000,00		206 310 801,00	
4 Matériel roulant bus	Matériel roulant bus Opille	256 295 926,56		71 675 453,44	256 295 926,56	87 616 379,15	27 000 000,00		27 000 000,00	6 456 571,89	140 849 212,15	
5 Investissements qualité de service	Investissement Billétique-Venté Intermodalité	38 000 000,00		900 000,00	38 000 000,00	187 785,00	8 318 000,00		8 318 000,00	536 070,00	29 494 215,00	
5 Investissements qualité de service	Accessibilité PMR et SDA	198 586 409,95		111 674 955,50	198 586 409,95	69 250 296,04	15 000 000,00		15 000 000,00	1 460 338,01	114 336 113,91	
5 Investissements qualité de service	Information Voyageurs	475 419 445,95		384 555 216,14	475 419 445,95	80 500 578,90	19 000 000,00		19 000 000,00	1 304 843,82	375 918 867,05	
5 Investissements qualité de service	Optimisation des infrastructures	214 388 367,09		115 166 194,00	214 388 367,09	47 023 078,82	45 130 000,00		45 130 000,00	2 598 151,50	122 235 288,27	
5 Investissements qualité de service	Plan Impact	184 000 477,16		110 289 134,10	184 000 477,16	58 814 278,83	22 200 000,00		22 200 000,00	11 412 823,04	102 986 198,33	
5 Investissements qualité de service	Sécurité	60 031 000,00		57 644 000,00	60 031 000,00	560 508,30	970 000,00		970 000,00	501 376,00	58 500 491,70	
5 Investissements qualité de service	Voies	95 128 891,78		40 159 737,00	95 128 891,78	40 749 010,93	17 500 000,00		17 500 000,00	709 723,50	36 879 880,85	
5 Investissements qualité de service	Recettes	1 080 514,60		1 080 514,60	1 080 514,60	801 184,15	25 100,00		25 100,00		254 230,45	

IV - ANNEXES

ENGAGEMENTS HORS BILAN

AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET CREDITS DE PAIEMENT

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT ET CREDITS DE PAIEMENT

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

Référence programme	Intitulé AE	Montant des autorisations d'engagement					Montants des crédits de paiement					Restes à financer (au delà de 2013) sur AE
		Rappel : AE votées y compris ajustements(*)	Proposition d'AE DM 2013	Cumul engagements juridiques de programme au 26/03/13	Total cumulés AE	Crédits de paiement antérieurs/réalisations cumulées au 01/01/2013	Cumul CP ouverts	Propositions CP	Cumul CP ouverts de la DM 2013	CP réalisés de 2013	(10)=(4)-[5*(8)]	
		(1)	(2)	(3)	(4)=(1+2)	(5)	(6)	(7)	(8)=(6)+(7)	(9)	(10)=(4)-[5*(8)]	
Dépenses		225 292 257,46		106 961 269,85	202 143 930,30	88 502 413,53	25 839 515,00		25 839 515,00	367 125,00	87 802 001,77	
1 Etudes générales		101 231 533,56		57 540 305,66	101 231 533,56	49 285 440,21	13 569 383,00		13 569 383,00	184 500,00	16 394 806,39	
2 Infrastructures		117 167 937,26		46 457 644,38	117 167 937,26	36 368 115,18	12 178 732,00		12 178 732,00	122 625,00	68 621 090,08	
5 Investissements, qualité de service		6 892 786,64		2 963 319,81	6 892 786,64	2 848 858,14	91 400,00		91 400,00	60 000,00	2 786 013,30	
Recettes												

ARRETE - SIGNATURES

Présenté par la Directrice Générale

A Paris le



La Directrice Générale

Nombre d'administrateurs présents : 28

Nombre de suffrages exprimés 28

VOTES Pour : 23

Contre

abs 5

Date de convocation : 03 mai 13

A PARIS le 16 mai 2013

Délibéré par le Conseil réuni en séances

Les membres du syndicat :

Le Président du Conseil du STIF

Jean-Paul HUCHON



Transmis au Préfet le 22/05/13

* Reint du 20 juin 2015 - art 8.

**Délibération n° 2013/086
Séance du 16 mai 2013**

**MISE EN ŒUVRE DU DEZONAGE
DU 15 JUILLET AU 15 AOUT
POUR LES FORFAITS NAVIGO MOIS ET ANNUELS,
LES FORFAITS SOLIDARITE TRANSPORT MOIS ET
LES FORFAITS AMETHYSTE**

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** le rapport n° 2013/086 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Les forfaits Navigo mois, Navigo annuels, Solidarité Transport mois et Améthyste, quelles que soient leurs zones de validité, donneront les droits d'un forfait zones 1-5 du 15 juillet inclus au 15 août. Pour les lignes Noctilien, cette mesure débute durant la nuit du 14 au 15 juillet et se termine durant la nuit du 14 au 15 août.

En 2013, les forfaits Navigo mois, Navigo annuels, solidarité transport mois et Améthyste, quelles que soient leurs zones de validité, donneront les droits d'un forfait zone 1-5 du 13 juillet au 18 août.

ARTICLE 2 : Le prix du forfait Navigo mois 1-5 et le prix du forfait Solidarité Transport mois 1-5 sont réduits de 7,5% pour les mois de juillet et août.

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

Assuré de légalité en Préfecture
075-287500078-20130516-2013-086-DE
Date de télétransmission : 17/05/2013
Date de réception préfecture : 17/05/2013

Jean-Paul HUCHON

**Délibération n° 2013/124
Séance du 16 mai 2013**

**SERVICES 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 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 n°2010/295 du 2 juin 2010 approuvant d'une part le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Établissement de la Boucle, d'autre part la convention partenariale entre le STIF, la Communauté de communes de la Boucle de Seine et la société Veolia Transport Établissement de la Boucle ;
- VU** les délibérations n°2011/611 et 2011/0620 du 6 juillet 2011 approuvant les avenants n°1 et générique G1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Établissement de la Boucle ;
- VU** la délibération 2012/0192 du 11 juillet 2012 approuvant l'avenant générique G2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Établissement de la Boucle ;
- VU** le rapport n° 2013/124 à 133 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 11 avril 2013 et de la Commission économique et tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 et l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le réseau Bus en Seine joints à la présente délibération ainsi que l'ensemble des annexes ;

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

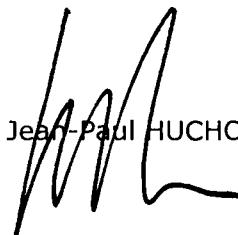
ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec la Communauté de Communes de la Boucle de la Seine et la société Établissement de la Boucle ;

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

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130516-2013-124-DE
Date de réception en préfecture : 21/05/2013

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N° 2
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 17 avril 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

Veolia Transport Établissement de La Boucle, société anonyme au capital de 195.936.240 €, inscrite au RCS de Nanterre sous le n°382 607 090, dont le siège est situé 169, avenue Georges Clemenceau, 92000 Nanterre, représentée, par délégation, par le directeur de l'établissement, Jérôme Studer.

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 Bus en Seine le 2 juin 2010.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 6 juillet 2011, ayant pour objet une modification de l'annexe F4 ;
- avenant Générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance ;
- avenant Générique G2 voté le 11/07/2012, ayant pour objet la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA.

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

Cette modification concerne :

- L'extension du service de la ligne 016-248-023 aux heures creuses du lundi au vendredi ainsi que le samedi et le dimanche toute la journée afin de desservir le centre aquatique intercommunal de Sartrouville.

La date de mise en service est le : 8 avril 2013.

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° 2 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 8 avril 2013 et le 31 décembre 2016.

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

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation,

**La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy**

Pour l'entreprise

**AVENANT N° 1
à la
Convention Partenariale
du Réseau
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 17 avril 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté de communes de la Boucle de Seine (CCBS), dont le siège est situé 51-57, boulevard de la République, 78400 Chatou, représentée par Christian Murez, Président, autorisé à signer la présente par délibération n°..... en date du

Ci-après dénommée « La Collectivité »

d'une deuxième part,

Veolia Transport Établissement de La Boucle, société anonyme au capital de 195.936.240 €, inscrite au RCS de Nanterre sous le n°382 607 090, dont le siège est situé 169, avenue Georges Clemenceau, 92000 Nanterre, représentée, par délégation, par le directeur de l'établissement, Jérôme Studer.

Ci-après dénommé « l'Entreprise »,

d'une troisième 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 Bus en Seine le 2 juin 2010.

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

Cette modification concerne :

1. La déclinaison de l'identité régionale sur les autobus neufs du réseau intégrant le parc à compter de l'année 2013, cette découpe étant complétée par le logo du réseau ;
2. L'extension du service de la ligne 016-248-023 aux heures creuses du lundi au vendredi ainsi que le samedi et le dimanche toute la journée, et l'été afin de desservir le centre aquatique intercommunal de Sartrouville.

La date de mise en service de l'extension de la ligne 016-248-023 est le : 8 avril 2013.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1

Article 1.1

L'article 9.2 de la convention, relatif au « Recours à la procédure d'avenants – Cas Particuliers », est modifié comme suit :

« 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.2 : Service de référence. Cette annexe sera modifiée par simple courrier uniquement dans le cas où la participation financière de la Collectivité n'a pas subi d'évolution ;*
- *Annexe B.4 : SDA ;*
- *Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par la Collectivité ;*
- *Ces modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties. »*

Article 1.2

Le dernier alinéa de l'article 10.1 de la convention, relatif aux « Engagements financiers des parties – Principes généraux », est modifié comme suit :

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

	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence (en k€ constants valeur 2008)	9.944	9.938	10.024	10.018

Article 1.3

Le premier alinéa de l'article 10.2 de la convention, relatif aux « Engagements financiers des Parties – 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 elle, une contribution financière annuelle fixée à :

	2013	2014	2015	2016
Contribution financière du STIF (en k€ constants valeur 2008)	7.131	7.121	7.205	7.196

Article 1.4

Le premier alinéa de l'article 10.3 de la convention, relatif aux « Engagements financiers des Parties – Engagements financiers de la CCBS », est modifié comme suit :

« Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10-1 ci-dessus, la CCBS versera une participation financière forfaitaire annuelle d'un montant de 2.136.000 € valeur au 1^{er} janvier 2008 incluant l'accès à la gare routière de Sartrouville et le fonctionnement du SAEIV. »

Article 1.5

Deux 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 :

- B2 – Service de référence ;
- B7 – Livrée des véhicules.

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 8 avril 2013 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 trois exemplaires, le

<p>Pour le STIF, Pour la Directrice générale et par délégation, La Directrice de l'exploitation, Catherine Bardy</p>	<p>Pour la Collectivité, Le Président, Christian Murez</p>
<p>Pour l'Entreprise, Le Directeur d'établissement, Jérôme Studer</p>	

Délibération n°2013/125
Séance du 16 mai 2013

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°4 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 n°2010/0373 du 07 juillet 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société des autocars Tourneux et les Courriers de Seine t Oise, et la convention partenariale entre le STIF, la communauté d'Agglomération 2-Rives de Seine, le Sivom de Verneuil-sur-Seine et Vernouillet, la Commune de Maurecourt, et les sociétés Autocars Tourneux et Courriers de Seine et Oise ;
- VU** Les délibérations n° 2011/0073 du 9 février 2011, n° 2011/0608 du 6 juillet 2011 et n° 2011/0942 du 7 décembre 2011 approuvant les avenants n°1, n°2 et n°3 au contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et la société des Autocars Tourneux et les Courriers de Seine et Oise ;
- VU** Les délibérations n° 2011/620 du 6 juillet 2011 et n° 2012/192 du 11 juillet 2012 approuvant les avenants génériques n°G1 et n°G2 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Autocars Tourneux et Courriers de Seine et Oise ;
- VU** les délibérations n° 2011/0119 du 9 février 2011, n° 2011/0471 du 01 juin 2011 et n° 2011/0942 du 7 décembre 2011, approuvant les avenants n°1, n° 2 et n°3 à la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'Agglomération 2 Rives de Seine, le Sivom de Verneuil-sur-Seine et Vernouillet, la commune de Maurecourt et les sociétés Autocars Tourneux et Courriers de Seine et Oise ;
- VU** les rapports n°2013/124 à 133 ;
- VU** l'avis de la Commission de l'offre de transport du 11 avril 2013 et l'avis de la commission économique et tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°4 au contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau Deux Rives de Seine joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société des Autocars Tourneux et la société des 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 et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

Accusé de réception en préfecture
075-28750978-20130516-2013-125-DE
Date de télétransmission : 21/05/2013
Dans le respect de l'article 121-10 du Code de Procédure

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

Jean-Paul HUCHON

**AVENANT N° 4
au
CONTRAT DE TYPE II
2 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 17 avril 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

Les Autocars Tourneux, SA au capital de 840 000€ inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 352 220 172, n° de SIRET 352 220 172 00030, dont le siège est situé à ZAE du Rouillard – Parc des 3 Etang, 78 480 Verneuil-sur-Seine, représenté par Lazhar Mira, Directeur des Autocars Tourneux ;

d'une deuxième part,

ET

La Société des Courriers de Seine et Oise, société SAS au capital de 190 600 €, inscrite au RCS de Versailles B 572 045 573, n° de SIRET : 572 045 573 00050, dont le siège est situé, 18 rue de la Senette 78955 Carrières-sous-Poissy, représentée par son Directeur, Monsieur **Pierre BONICEL**.

d'une troisième 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 Deux Rives de Seine ainsi que la convention partenariale le 07/07/2010

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat:

- avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet l'intégration au contrat du dispositif de prévention et de sécurité
- avenant n° 2 voté le 06/07/2011, ayant pour objet l'assouplissement temporaire de la procédure de notification des subventions véhicules
- avenant n° 3 le 07/12/2011 ayant pour objet le renfort de la ligne 11 et la suppression de la ligne 15, ainsi que la distribution de Ticket T+ en substitution aux titres locaux.
- avenant générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- avenant générique G2, voté le 11/07/2012, ayant pour objet la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA.

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 :

- L'intégration d'une course entre Chanteloup et Poissy Gare à la ligne 015-015-025 ;
- La modification du Programme Prévisionnel d'Investissement permettant le renouvellement d'un véhicule standard par un bus articulé.

Leurs dates de mise en service sont respectivement le :

- 20/ 04/ 2013 pour l'intégration de la course Chanteloup-Poissy-Gare
- 01/ 12/ 2013 pour la modification du PPI

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

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

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

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe D5 Etat du Parc
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4bis subvention CT2

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 4 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 20 avril 2013 et le 31 décembre 2016.

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

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation

Pour l'entreprise
Pour les Autocars Tourneux

**La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy**

**Le Directeur,
Lazhar Mira**

Pour C.S.O

**Le Directeur,
Pierre Bonicel**

Délibération n° 2013/126
Séance du 16 mai 2013

SERVICES 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 SEINE ESSONNE

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°2012/0087 du 11 avril 2012 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société STA concernant le réseau Seine Essonne ;
- VU** la délibération 2012/0192 du 11 juillet 2012 approuvant l'avenant générique G2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société STA ;
- VU** la délibération 2012/0402 du 13 décembre 2012 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société STA et la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'Agglomération Seine Essonne et la société STA ;
- VU** l'autorisation provisoire relative à la ligne 024-309-001 exploitée par la société STA ;
- VU** les rapports n°2013/124 à 133 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 11 avril 2013 et de la Commission économique et tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et la société STA pour le réseau Seine Essonne joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble des annexes ;

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

ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n°1 à la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'Agglomération Seine Essonne et la société STA pour le réseau Seine Essonne joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble des annexes ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la Communauté d'Agglomération Seine Essonne et la société STA ;

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.

Accusé de réception en préfecture
2013-21703-2013-017
Date de télétransmission : 21/05/2013
Date de réception préfecture : 21/05/2013

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

Jean-Paul HUCHON

**AVENANT N° 2
au
CONTRAT DE TYPE II
Seine Essonne – 002-066**

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 17 avril 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La Société de Transports par Autocars (STA), SARL au capital de 40 000 €, inscrite au RCS d'Evry (n° SIRET 314 988 619 000 24), dont le siège est situé 110 route nationale 191 - 91540 ORMOY, représentée par son gérant Monsieur Jean Rémy NICOLE et son Directeur Patrice CHAUTARD

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le contrat d'exploitation a été approuvé par une délibération en date du 11 avril 2012.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- L'avenant générique G2 voté le 11 juillet 2012, ayant pour objet la valeur des contributions C16 et C17, les clés de partage des recettes des forfaits entre les transporteurs privés.
- L'avenant n°1 voté le 13 décembre 2012, ayant pour objet la desserte de la zone d'activités des Haies Blanches par la ligne 024-309-001.

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 :

- Le développement de la desserte du centre-ville de Corbeil-Essonnes par la sous-ligne n°20 de la ligne 024-309-001

Date de prise d'effet de l'avenant : 1^{er} mai 2013

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 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. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} mai 2013 et le 31 décembre 2016.

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

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

Pour la Directrice générale et par
délégation

**Catherine Bardy
Directrice de l'Exploitation**

Pour l'Entreprise,

Le Directeur
Le Gérant

**Patrice Chautard
Jean-Rémy Nicole**

**AVENANT N°1
à la
Convention Partenariale du Réseau
SEINE ESSONNE – 002 066**

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 17 avril 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'Agglomération Seine Essonne (CASE), dont le siège social est situé rond point de la Demi Lune – RN7 – 91830 Le Coudray-Montceaux, représentée par son Président M. Jean-Pierre BECHTER, autorisé à signer la présente par délibération en date du

ET

Le San de Sénart-en-Essonne, domicilié 1 rue de la Mare à Tissier, BP95, 91280 Saint-Pierre du Perray, représentée par son Président Dominique Vérots, autorisé à signer la présente par délibération en date du

Ci-après ensemble dénommées « les Collectivités »,

d'une seconde part,

ET

La Société de Transports par Autocars (STA), SARL au capital de 40 000 €, inscrite au RCS d'Evry (n° SIRET 314 988 619 000 24), dont le siège est situé 110 route nationale 191 - 91540 ORMOY, représentée par son gérant Monsieur Jean Rémy NICOLE et son Directeur Patrice CHAUTARD

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

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

Préambule

Les conseils du STIF et de la Communauté d'Agglomération de Seine Essonne ont approuvé la convention partenariale du réseau Seine Essonne respectivement le 13/12/2012 et le 24/10/2012.

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

Ces modifications concernent :

- la refonte de la desserte du centre-ville de Corbeil-Essonnes par la ligne 024-309-001 ;
- l'intégration du SAN de Sénart en Essonne au dispositif contractuel concernant sa participation financière pour la ligne 024-309-002.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Article 1.1

L'article 9-1 de la convention, relatif aux «Principes Généraux» est modifié comme suit:

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

(k€ constants 2008)	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	4 460	4 410	4 415	4 439

»

Article 1.2

L'article 9-2 de la convention, relatif aux « Engagements Financiers du STIF » est modifié comme suit :

« Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 9.1 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)	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	3 094	3 045	3 001	3 027

»

Article 1.3

L'article 9-3 de la convention, relatif aux « Engagements financiers des Collectivités », est remplacé comme suit :

« Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 9.1 ci-dessus, la communauté d'agglomération Seine Essonne versera à l'Entreprise une participation

forfaitaire financière annuelle révisable d'un montant de 946 k€ HT (valeurs économiques 2008).

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 9.1 ci-dessus, le SAN 91 versera à l'Entreprise une participation forfaitaire financière annuelle révisable d'un montant de 84 487 € HT (valeurs économiques 2008).

En année pleine, ces participations sont payables sous forme d'acomptes à terme échu chaque trimestre (la date d'exigibilité de l'acompte étant le 1^{er} jour du premier mois du trimestre). Elles seront indexées chaque année à compter du 1^{er} janvier 2013 selon la formule prévue à l'Annexe B5 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. »

Article 1.4.

Un article 9-4 relatif à « l'expérimentation de la desserte du centre-ville de Corbeil-Essonnes » est intégré à la convention comme suit :

« La ligne commerciale 300, sous ligne de la ligne 024-309-001, a été mise en place le 18 mars 2013 pour améliorer la desserte du centre-ville de Corbeil-Essonnes. Ce service fait l'objet d'une expérimentation jusqu'au 31 décembre 2014, période qui sera mise à profit afin d'optimiser les aspects techniques et de fréquentation de ce développement.

Les parties conviennent de se rencontrer au plus tard le 1^{er} septembre 2014, afin de faire un bilan de l'expérimentation, qui portera tant sur l'exploitation du service que sur sa fréquentation.

Ce bilan devra permettre de déterminer les évolutions à apporter à ce développement : pérennisation en l'état ou avec ajustements du niveau de service et/ou recalage des objectifs de recettes fixés à l'Entreprise, ou abandon de l'exploitation de la sous-ligne. Dans ce dernier cas, l'abandon entraînera de fait le transfert des moyens alloués par le STIF (y compris les matériels subventionnés) et la Collectivité à ce développement sur un autre projet de transport en faveur du territoire.

Les parties conviennent que le type de véhicule retenu dans le cadre de l'expérimentation est un bus standard thermique. En cas de pérennisation, l'effort d'investissement sera porté en priorité sur un véhicule de type hybride ou électrique, en fonction de l'évolution des technologies.

Dans le cadre de cette expérimentation, l'Entreprise s'est engagée à un niveau de recettes moyen par course correspondant à 20 voyages.

La Collectivité s'engage à mettre en œuvre une politique de promotion de ce nouveau service afin de répondre à des besoins périscolaires. Toutefois, afin de prendre en compte le délai nécessaire à la mise en place d'un tel dispositif et à la montée en charge du service, la Collectivité convient de la mise en œuvre d'un dispositif de prise en charge de l'écart qui serait constaté entre les engagements portés par l'Entreprise et la fréquentation réelle. Ceci se fera dans le cadre d'un réinvestissement de l'économie dont la Collectivité bénéficie du fait de l'exonération de TVA sur l'ensemble de ses contributions.

La fréquentation réelle sera examinée à l'issue de l'expérimentation, sur la base des validations et donnera lieu à une compensation par la Collectivité d'une partie de l'éventuel écart constaté selon les modalités suivantes (les valeurs suivantes sont pour l'année 2013) :

	Moyenne voyages/course	€ HT valeur 2008 /an
Engagement contractuel	20	42 000
Engagement pris par l'entreprise	7,5	15 750
Différence	12,5 dont 6,25 risque STIF et 6,25 risque Collectivité	→ plafonné à 13 125

Ainsi :

- dans le cas d'une fréquentation inférieure à 7,5 voyageurs en moyenne par course, le risque est partagé à parts égales entre le STIF et l'Entreprise conformément aux dispositions du contrat de type 2
- dans le cas d'une fréquentation comprise entre 7,5 voyageurs et 20 voyageurs en moyenne par course, le risque est partagé à parts égales entre le STIF et la Collectivité.
- dans le cas d'une fréquentation supérieure à 20 voyageurs en moyenne par course, l'écart positif est partagé à parts égales entre le STIF et l'Entreprise conformément aux dispositions du contrat de type 2.

Le montant de l'engagement contractuel évoluant, la participation financière de la collectivité sera indexée sur l'évolution des recettes inscrite dans la requête delta, qui prévoit une augmentation de 3% entre 2013 et 2014.

L'Entreprise produira aux 31 décembre 2013 et 2014 un état précis de la fréquentation réelle, et un comparatif avec les objectifs de fréquentation afin de facturer le montant de la contribution de la CASE. »

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} janvier 2013 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,
Pour la directrice générale et par délégation

Pour l'Entreprise,
Le Directeur
Le Gérant

Catherine Bardy

Patrice Chautard
Jean-Rémy Nicole

Directrice d'exploitation

Pour la communauté d'agglomération Seine
Essonne,
Le Président,

Jean-Pierre Bechter

Pour le SAN de Sénart-en-Essonne,
Le Président

Dominique Verots

Délibération n° 2013/127
Séance du 16 mai 2013

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°3 A LA CONVENTION PARTENARIALE ET
AVENANT N°3 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
Réseau AERIAL

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°2011/0079 du 09/02/2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF, la société Losay Voyages et la société Veolia Transport et la convention partenariale entre le STIF, la Communauté de Communes du Pays de Fontainebleau et la société Veolia Transport ;
- VU** les délibérations n°2011/0470 du 01/06/2011 et n°2012/0113 du 11/04/2012 approuvant l'avenant n°1 et l'avenant n°2 au contrat d'exploitation entre le STIF, la société Losay Voyages et la société Veolia Transport ;
- VU** les délibérations n°2011/0470 du 01/06/2011 et n°2012/0113 du 11/04/2012 approuvant l'avenant n°1 et l'avenant n°2 à la convention partenariale entre le STIF, la Communauté de Communes du Pays de Fontainebleau et la société Veolia Transport ;
- VU** le rapport n° 2013/124 à 133 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 11 avril 2013 et de la Commission économique et tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°3 au contrat d'exploitation pour le réseau Aerial joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant au contrat d'exploitation et ses annexes avec la société Losay Voyages et la société Veolia Transport

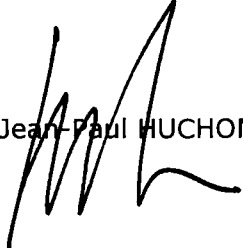
ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n°3 à la convention partenariale pour le réseau Aerial joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;



ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec la Communauté de Communes du Pays de Fontainebleau et la société Veolia Transport ;

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° 3
au
CONTRAT DE TYPE II
Aerial – 002 062**

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 17 avril 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

VEOLIA TRANSPORT SA, société anonyme 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 Pascal GROSSETETE, directeur de l'établissement secondaire VEOLIA TRANSPORT VULAINES SUR SEINE (SIRET : 383 607 090 00313, dûment habilité à cet effet.

LOSAY VOYAGES, société par actions simplifiées au capital de 40 000 €, inscrite au RCS de MELUN sous le numéro B 382 681 823, dont le siège est situé au Domaine des Joncs, 77950 Montereau-sur-le-Jard, représentée par Michel KLYMKO, Président dûment habilité à cet effet.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 ainsi que la convention partenariale du réseau Aerial le 9 février 2011.

Le conseil a ensuite validé:

- l'avenant n°1 au contrat d'exploitation et à la convention partenariale voté le 1er juin 2011, ayant pour objet la restructuration du réseau Aerial sur le territoire de Fontainebleau et Avon.
- l'avenant n°2 au contrat d'exploitation et à la convention partenariale voté le 11 avril 2012, ayant pour objet la mise en place d'un dispositif provisoire concernant le pass'local sur l'année 2012.
- l'avenant Générique G1 au contrat d'exploitation voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- l'avenant Générique G2 au contrat d'exploitation voté le 11/07/2012, ayant pour objet à la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA

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.

La modification concerne les objectifs de recettes de l'entreprise Losay Voyages ainsi que les contributions financière du STIF.

A l'automne 2012, le STIF s'est aperçu qu'une erreur avait été faite lors de la contractualisation initiale de ce réseau avec l'entreprise Losay Voyage, impliquant une surévaluation des objectifs de recettes des cartes scolaires.

En conséquence et à titre exceptionnel, afin d'assurer l'équilibre économique du contrat, le STIF augmentera sa contribution financière forfaitaire de 26k€ (en K€ constants 2008), les objectifs de recettes de l'entreprise étant diminués à due concurrence.

La date de mise en service est le : 01/01/2013

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 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°3 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2013 et le 31 décembre 2016.

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

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation

**La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy**

Pour l'entreprise

Pour VEOLIA TRANSPORT	Pour LOSAY VOYAGES
Le Directeur de l'établissement Pascal GROSSETETE	Le Président Michel KLYMKO

**AVENANT N° 3 A LA
CONVENTION PARTENARIALE STIF / COMMUNAUTE DE COMMUNES
FONTAINEBLEAU - AVON/ VEOLIA TRANSPORT DANS LE CADRE DE
LA CONCLUSION DU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 DU
RESEAU AERIAL**

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 17 avril 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté de Communes du Pays de Fontainebleau, 44 rue du Château 77300 FONTAINEBLEAU, représentée par **Frédéric VALLETOUX**, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...].

Ci-après dénommées « la Collectivité »,

d'une deuxième part,

ET

VEOLIA TRANSPORT SA, société anonyme 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 Pascal GROSSETETE, directeur de l'établissement secondaire VEOLIA TRANSPORT VULAINES SUR SEINE (SIRET : 383 607 090 00313), 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 par « les Parties ».

Préambule

La convention partenariale STIF / COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE FONTAINEBLEAU / VEOLIA TRANSPORT a été approuvée par le conseil d'administration du STIF en date du 9 février 2011.

Lors des négociations de la convention partenariale précitée, il est apparu que des titres locaux étaient distribués sur le réseau par la Communauté de Communes. Afin de pouvoir disposer de données de mobilité fiables, la Communauté de Communes a opté pour le dispositif transitoire Pass'Local forfaitaire en 2012 et souhaite continuer à offrir de la mobilité à ses bénéficiaires via le dispositif Pass'Local facturé à la validation. La création d'un tel dispositif nécessite de passer des avenants afin de modifier la convention partenariale.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

L'article 10.5 de la convention partenariale est modifié et remplacé par :

« Article 10-5 - Distribution et financement du Pass'Local

La Communauté de Communes du Pays de Fontainebleau définit ses propres critères caractérisant les personnes pouvant obtenir un Pass'Local. La Communauté de Communes du Pays de Fontainebleau instruit les demandes, identifie les personnes pouvant bénéficier du Pass'Local et détermine la période sur laquelle ce droit leur est accordé, période exprimée en année(s) calendaires(s).

Il revient à la Communauté de Communes du Pays de Fontainebleau et à l'Entreprise de s'accorder dans les termes qui leur conviennent sur :

- l'organisation de la distribution des cartes nominatives et des coupons de circulation ;
- le recueil et la gestion des participations payées par les usagers si une participation est demandée ;
- le partage du financement des coûts de fabrication des cartes nominatives et des coupons de circulation (Les principes de financement du dispositif Pass'Local explicités dans la suite du présent article concernent uniquement le financement de la mobilité des bénéficiaires à l'exclusion du coût des supports).

Le coupon précise l'année calendaire de validité du titre.

La Collectivité s'engage à distribuer 280 Pass'Local par an pour une mobilité prévisionnelle (notée Mob_{prev}) équivalent à 123,38 ticket t+.

Véolia Transport perçoit directement la part des bénéficiaires fixée par décision du conseil communautaire et facture le restant à la Communauté de Communes

du Pays de Fontainebleau. Pour information, lors de la séance du 17 janvier 2013, le conseil communautaire a fixé à 65 € TTC la part usager.

L'Entreprise établit au nom de la collectivité les factures trimestrielles du Pass'Local.

Sur une année N, le nombre de validations de coupons de circulation locale facturables est encadré

- par une borne supérieure notée $MaxNPL_N$;
- et une borne inférieure notée $MinNPL_N$.

* Pour 2013 :

$$MaxNPL_{2013} = \text{Nombre de Pass'Local délivrés pour 2013} \times Mob_{prev} \times 1,25$$

$$MinNPL_{2013} = \text{Nombre de Pass'Local délivrés pour 2013} \times Mob_{prev} \times 0,75$$

Pour l'année N (N allant de 2014 à 2016) :

$$MaxNPL_N = \text{Nombre de Pass'Local délivrés pour l'année N} \times Mob_{N-1} \times 1,25$$

$$MinNPL_N = \text{Nombre de Pass'Local délivrés pour l'année N} \times Mob_{N-1} \times 0,75$$

Où

- * Mob_{prev} est la mobilité prévisionnelle prise en compte pour déterminer le montant ajouté à l'objectif de recettes tel qu'indiqué aux alinéas précédents.
- * Mob_N est la mobilité pour l'année N calculée en divisant le nombre de validations de coupons de circulation locale recueillies pour l'année N par le nombre de Pass'Local délivrés pour l'année N.

Le nombre annuel de validations de coupons de circulation locale facturées, noté NVPL est déterminé comme suit :

Si le nombre de validations de coupons de circulation locale recueillies pour l'année N est inférieur à $MinNPL_N$ alors $NVPL = MinNPL_N$;

Si le nombre de validations de coupons de circulation locale recueillies pour l'année N est compris entre $MinNPL_N$ et $MaxNPL_N$ alors NVPL est égal au nombre de validations de coupons de circulation locale recueillies pour l'année N :

Si le nombre de validations de coupons de circulation locale recueillies pour l'année N est supérieur à $MaxNPL_N$ alors $NVPL = MaxNPL_N$.

Le montant global dû par la collectivité à l'Entreprise au titre du Pass'Local pour l'année N est égal à :

$$(\text{NVPL} \times \text{prix du ticket } t+ \text{ en carnet plein-tarif}) - (\text{part du bénéficiaire} \times \text{Nombre de Pass'Local distribués})$$

Les modalités de règlement de ce montant par trimestre sont au libre choix de la collectivité et de l'Entreprise. L'Entreprise présente la facture à la Collectivité au plus tard 45 jours après la fin de chaque trimestre.

L'Entreprise déclare à la Collectivité le nombre de validations de coupons de circulation locale par mois et par ligne de bus ainsi que les éléments pris en compte pour établir le nombre de validations facturées.

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

Article 2. 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 1^{er} janvier 2013 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.

SIGNATAIRES

Établi en 3 exemplaires originaux.
Fait à Paris, le

**Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,**
Pour la Directrice générale et par délégation

La directrice de l'exploitation
Catherine Bardy

Pour La Communauté de Communes du Pays de Fontainebleau,
Le Président

Frédéric VALLETOUX

Pour Véolia Transport Vulaines-sur-Seine,
Le Directeur,

Pascal GROSSETETE

Délibération n° 2013/128
Séance du 16 mai 2013

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°2 A LA CONVENTION PARTENARIALE
RESEAU GOUSSAINVILLE

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°2009/1057 du 09/12/2009 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société CIF et la convention partenariale entre le STIF, la commune de Goussainville et la société CIF ;
- VU** la délibération n°2011/0943 du 07/12/2011 approuvant l'avenant n°1 à la convention partenariale entre le STIF, les communes de Goussainville, de Stains et les CIF ;
- VU** les rapports n° 2013/124 à 133 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 11 avril 2013 et de la Commission économique et tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 à la convention partenariale pour le Réseau de Goussainville joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec la Communauté d'Agglomération de Roissy Porte de France, la commune de Stains et l'entreprise CIF ;

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

Accusé de réception en préfecture
075-287600078-20130516-2013-128-DE
Date de télétransmission : 21/05/2013
Date de réception préfecture : 21/05/2013

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N° 2
à la
Convention Partenariale de
Réseau
Goussainville – 002 008**

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 17 avril 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'Agglomération Roissy Porte de France, Etablissement Public de Coopération Intercommunale, sise au 6, bis avenue Charles de Gaulle 95700 Roissy-en-France représentée par son vice-président chargé des transports, André SPECQ, dûment habilité aux fins des présentes par délibération en date du 21 février 2013.

ET

La Ville de STAINS, représentée par son Maire M. **Michel BEAUMALE**, autorisé à signer la présente par délibération du Conseil Municipal en date du [...]

Ci-après dénommée « les Collectivités »,

d'une seconde part,

Les Courriers d'Ile de France, société par actions simplifiée au capital de 343 696 €, inscrite au RCS de Meaux sous le numéro 562 091 132, dont le siège est située 34 rue de Guivry 77990 Le Mesnil Amelot, 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 de bassin de Goussainville le 09/12/2009 et le contrat d'exploitation de type 2.

Le Conseil a ensuite approuvé l'avenant suivant à la convention partenariale :

- avenant n°1 voté le 07/12/2011, ayant pour objet l'association de la ville de STAINS à la convention partenariale.

Afin de prendre en compte l'intégration de la commune de Goussainville dans la communauté d'Agglomération de Roissy Porte de France depuis le 1^{er} janvier 2013, il apparaît nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

Ces modifications concernent :

- L'intégration de la commune de Goussainville à la Communauté d'Agglomération de Roissy Porte de France et la substitution de la Communauté d'Agglomération de Roissy Porte de France à la commune de Goussainville dans le financement de la convention partenariale.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Article 1.1 Engagement financier de la Communauté d'Agglomération de Roissy Porte de France

Afin de prendre en compte la substitution de la Communauté d'Agglomération de Roissy Porte de France à la commune de Goussainville, l'article 10.3 sur l'engagement financier des collectivités est complété par les dispositions suivantes :

« Pour la réalisation du service de référence décrit à l'annexe B2 de la convention partenariale, la Communauté d'Agglomération de Roissy Porte de France versera une participation financière forfaitaire annuelle d'un montant de 58 K€ (HT2008). »

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1^{er} jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'annexe B5 des présentes.

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} janvier 2013 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,
Pour la Directrice générale et par délégation

**La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy**

Pour l'Entreprise

***Pour la Communauté d'Agglomération Roissy
Porte de France***

Pour la ville de STAINS,

Délibération n°2013/129
Séance du 16 mai 2013

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
RESEAU ARPAJONNAIS

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° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0081 du 9 février 2011 et approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Ormont Transport, Transport Daniel Meyer, C.E.A.T et Véolia Transport Brétigny ;
- VU** les délibérations n°2011/620 du 6 juillet 2011 et n°2012/192 du 11 juillet 2012 approuvant les avenants génériques n°G1 et n°G2 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Ormont Transport, Transport Daniel Meyer, C.E.A.T et Véolia Transport Brétigny;
- VU** les rapports n°2013/124 à 133 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 11 avril 2013 et de la Commission économique et tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant au contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec les sociétés Ormont Transport, Transport Daniel Meyer, C.E.A.T et Véolia Transport Brétigny ;

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.

Accusé de réception en préfecture
N° 2013-00129-DE
Date de télétransmission : 21/05/2013
Date de réception préfecture : 21/05/2013

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

Jean-Paul HUCHON

**AVENANT N° 1
au
CONTRAT DE TYPE II
Arpajonnais– 002 083**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 17 avril 2013
Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Société Ormont Transport, société par actions simplifiée au capital de 380 000€, inscrite au RCS d'Evry sous le numéro 305 731 523, dont le siège social est situé au 12/14 rue des Epinants ZAC du Bois Bourdon 91 150 ETAMPES, représentée par sa Présidente, Madame Michèle Meyer, dûment habilitée à cet effet,

D'une deuxième part,

La Société TRANSPORTS DANIEL MEYER, société par actions simplifiée au capital de 240000 Euros, inscrit au RCS d'EVRY sous le numéro 958 201 428 dont le siège social est situé au 123 Rue Paul Fort 91310 MONTLHERY, représentée par son Président Monsieur Daniel MEYER, dûment habilité à cet effet.

d'une troisième part,

Etablissement Veolia Transport Brétigny, SA au capital de 293 072 240 € inscrite au RCS de B 383 607 090 (n° SIREN 383 607 090 000 73), dont le siège est situé au Parc des Fontaines-169 avenue Georges Clémenceau-92735 NANTERRE cedex, représentée (par délégation) par Anne BRUNNER, en sa qualité de Directrice d'Etablissement.

d'une quatrième part,

CEA Transport, SAS au capital de 762 250 €, inscrite au RCS d'Evry sous le numéro 305 041 745 dont le siège social est situé au 1 avenue de la résistance – ZI La Croix Blanche 91 700 Sainte-Geneviève des Bois, représenté par son Président, Monsieur Loic BLANDIN.

d'une cinquième part,

Ci-après dénommées « l'Entreprise »,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau de l'Arpajonnais ainsi que la convention partenariale le 09/02/2011

Le conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance,
- avenant générique G2 voté le 11/07/2012, ayant pour objet la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA.

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 modification du programme prévisionnel d'investissement de la société Ormont-transport.

La date de mise en place est le 1^{er} janvier 2013.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT:

Article 1. Annexes 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 D2 Programme d'investissement
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E1 Compte prévisionnel
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Annexe F4 bis Subventions véhicules

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.

Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2013 et le 31 décembre 2016.

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

<p>Pour Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France Pour la Directrice générale et par délégation</p> <p>La Directrice de l'exploitation Catherine Bardy</p>	<p>L'Entreprise Pour Véolia Transport Brétigny La Directrice d'établissement</p> <p>Anne BRUNNER</p>
<p>Pour Ormont Transport La Présidente</p> <p>Michelle Meyer</p>	<p>Pour TRANSPORTS DANIEL MEYER Le président</p> <p>Daniel MEYER</p>
<p>Pour CEA Transport Le président</p> <p>Loic BLANDIN</p>	

Délibération n°2013/130
Séance du 16 mai 2013

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
RESEAU DOURDANNAIS

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° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0089 du 9 février 2011 et approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Ormont Transport, Cars Perron et Véolia Transport Rambouillet ;
- VU** les délibérations n°2011/620 du 6 juillet 2011 et n°2012/192 du 11 juillet 2012 approuvant les avenants génériques n°G1 et n°G2 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Ormont Transport, Cars Perron et Véolia Transport Rambouillet ;
- VU** les rapports n°2013/124 à 133 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 11 avril 2013 et de la Commission économique et tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

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

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant au contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec les sociétés Ormont Transport, Cars Perron et Véolia 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.

Accusé de réception en préfecture
013-2013-2013-2013-2013-20-DE
Date de télétransmission : 21/05/2013
Date de réception préfecture : 21/05/2013

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

Jean-Paul HUCHON

**AVENANT N° 1
au
CONTRAT DE TYPE II
Dourdannais– 002 061**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 17 avril 2013
Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Société 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 169, avenue Georges Clémenceau 92 000 Nanterre, représentée, par délégation par Monsieur Nicolas Verwaerde, en sa qualité de Directeur d'établissement,

d'une deuxième part,

ET

La Société Ormont Transport, société par actions simplifiée au capital de 380 000€, inscrite au RCS d'Evry sous le numéro 305 731 523, dont le siège social est situé au 12/14 rue des Epinants ZAC du Bois Bourdon 91 150 ETAMPES, représentée par sa Présidente, Madame Michèle Meyer, dûment habilitée à cet effet,

D'une troisième part,

ET

La Société Cars Perron, société à responsabilité limitée au capital de 36 000€ inscrite au RCS d'Evry (n° SIREN 313 740 987), dont le siège est situé route de Gommerville, 91 740 PUSSAY, représentée par délégation par Monsieur Patrice Perron, en sa qualité de Gérant.

D'une quatrième part,

Ci-après dénommées « l'Entreprise »,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau du Dourdannais ainsi que la convention partenariale le 09/02/2011

Le conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance,
- avenant générique G2 voté le 11/07/2012, ayant pour objet la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA.

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 modification du programme prévisionnel d'investissement de la société Ormont-transport.

La date de mise en place est le 1^{er} janvier 2013.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT:

Article 1. Annexes 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 D2 Programme d'investissement
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E1 Compte d'exploitation prévisionnel
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Annexe F4 bis Subventions véhicules

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.

Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2013 et le 31 décembre 2016.

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

Pour Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France
Pour la Directrice générale et par délégation

La Directrice de l'exploitation
Catherine Bardy

L'Entreprise
Pour Véolia Transport Rambouillet

Le Directeur d'établissement
Nicolas Verwaerde

Pour Ormont Transport

La Présidente
Michelle Meyer

Pour les Cars Perron

Le gérant
Patrice Perron

Délibération n° 2013/131
Séance du 16 mai 2013

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
RESEAU DESSERTE LONGUE SUD ILE DE FRANCE

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°2011/0088 du 09/02/2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés STDM (Société de Transports Daniel Meyer) et CEAT ;
- VU** la délibération n°2011/0620 du 06/07/2011 approuvant l'avenant générique G1 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés STDM (Société de Transports Daniel Meyer) et CEAT ;
- VU** la délibération n°2012/0192 du 11/07/2012 approuvant l'avenant générique G2 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés STDM (Société de Transports Daniel Meyer) et CEAT ;
- VU** les rapports n° 2013/124 à 133 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 11 avril 2013 et de la Commission économique et tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Desserte Longue Sud Ile de France joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

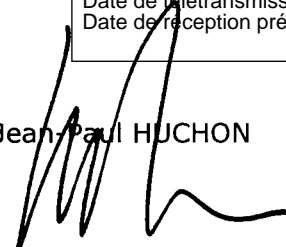
ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés STDM (Société de Transports Daniel Meyer) et CEAT ;

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

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

Accusé de réception en préfecture 07520750067820130516-2013-131-DE Date de télétransmission : 21/05/2013 Date de réception préfecture : 21/05/2013

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N° 1
au
CONTRAT DE TYPE II
Desserte Longue Sud Ile de
France – 002 098**

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 17 avril 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La Société TRANSPORTS DANIEL MEYER, société par actions simplifiée au capital de 240000 Euros, inscrit au RCS d'EVRY sous le numéro 958 201 428 dont le siège social est situé au 123 Rue Paul Fort 91310 MONTLHERY, représentée par son Président Monsieur Daniel MEYER, dûment habilité à cet effet.

d'une deuxième part,

ET

La Société CEA TRANSPORT, SAS au capital de 762 250 Euros ayant son siège social 1, avenue de la Résistante – ZI Croix Blanche à Sainte Geneviève des Bois (91700) immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés d'EVRY, sous le numéro RCS 335 041 745, représentée par son Président Loïc BLANDIN, dûment habilité à cet effet.

d'une troisième part,

Ci-après dénommées « l'Entreprise »,

Le STIF et les Entreprises étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Desserte Longue Sud Ile de France le 01/04/2011.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- avenant G2 voté le 11/07/2012, ayant pour objet la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA.

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

Ces modifications concernent :

La révision du programme pluriannuel d'investissements (Transports Daniel Meyer). Il s'agit de rectifier le programme pluriannuel d'investissements de l'entreprise Daniel Meyer afin qu'il prenne en compte les schémas de financement choisis par le STIF (le compte prévisionnel ne comprenait pas de subvention), et des taux d'affectation des véhicules au contrat conformes à la réalité.

Leur date de mise en service est le : 01/01/2013

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 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 F4bis 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. Il est conclu pour la période comprise entre le 2 janvier 2013 et le 31 décembre 2016.

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

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation

Pour l'entreprise

**La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy**

Délibération n° 2013/132
Séance du 16 mai 2013

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°4 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
RESEAU ETAMPOIS

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°2011/0091 du 9 février 2011 et approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Cars Dunois, CEA Transports et Ormont Transport ;
- VU** les délibérations n°2011/620 du 6 juillet 2011 et n°2012/192 du 11 juillet 2012 approuvant les avenants génériques n°G1 et n°G2 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Cars Dunois, CEA Transports et Ormont Transport ;
- VU** les délibérations n°2012/34 du 8 février 2012, n°2012/118 du 11 avril 2012 et n°2013/38 du 13 février 2013 approuvant les avenants n°1, n°2 et n°3 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Cars Dunois, CEA Transports et Ormont Transport ;
- VU** les rapports n° 2013/124 à 133 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 11 avril 2013 et de la Commission économique et tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,


DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°4 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Etampois joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant au contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec les sociétés Cars Dunois, CEA Transports et Ormont Transport ;

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

Accusé de réception en préfecture 075-287500078-20130516-2013-132-DE Date de télétransmission : 21/05/2013 Date de réception préfecture : 21/05/2013

**AVENANT N° 4
au
CONTRAT DE TYPE II
ETAMPOIS – 002 080**

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 17 avril 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La Société ORMONT TRANSPORT, société par actions simplifiée au capital de 380 000 Euros, inscrit au RCS d'EVRY sous le numéro 305 731 523 dont le siège social est situé au 12 /14 rue des Epinants ZAC du Bois Bourdon 91150 ETAMPES, représentée par sa Présidente, Madame Michèle MEYER, dûment habilitée à cet effet.

d'une deuxième part,

ET

La Société CEA TRANSPORT, SAS au capital de 762 250 Euros ayant son siège social 1, avenue de la Résistante – ZI Croix Blanche à Sainte Geneviève des Bois (91700) immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés d'EVRY, sous le numéro RCS 335 041 745, représentée par son Président Loïc BLANDIN, dûment habilité à cet effet.

d'une troisième part,

ET

La SOCIETE CARS DUNOIS, société anonyme au capital de 480 000 € inscrite au RCS de ORLEANS sous le numéro 777 338 070, dont le siège est situé 14, Rue Charles Sanglier à Orléans, représentée par M. Laurent LHOMME, Directeur Général, dûment habilité à cet effet.

d'une quatrième part,

Ci-après dénommées « l'Entreprise »,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau ETAMPOIS et sa convention partenariale le 9 février 2011.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant générique G1 voté le 6 juillet 2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance ;
- avenant n°1 voté le 8 février 2012, ayant pour objet le Pass'Local ;
- avenant n°2 voté le 11 avril 2012, ayant pour objet le taux de réemploi de la ligne 073-073-001 ;
- avenant n°3 voté le 13 février 2013, ayant pour objet la restructuration de la ligne 010-303-001 ;
- avenant générique G2 voté le 11 juillet 2012, ayant pour objet la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA.

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 évolution concerne le programme pluriannuel d'investissements (PPI) de l'entreprise Ormont Transport afin qu'il prenne en compte les schémas de financement choisis par le STIF. Le compte prévisionnel ne prenait pas en compte les subventions versées par le STIF, et les taux d'affectation des véhicules n'étaient pas conformes à la réalité.

Cette modification du PPI permet un ajustement des données au 1^{er} janvier 2013

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 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 F4bis - Subventions CT2.

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. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2013 et le 31 décembre 2016.

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

Pour le Syndicat des transports d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation,

Pour la société Ormont Transport,

La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy

La Présidente,
Michèle Meyer

Pour la société CEAT Transport,

Pour la société Cars Dunois,

Le Président,
Loïc Blandin

Le Directeur général,
Laurent Lhomme

Délibération n° 2013/133
Séance du 16 mai 2013

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°4 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
CONVENTION PARTENARIALE
RESEAU LACS DE L'ESSONNE

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°2011/0963 du 7 décembre 2011 approuvant le contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF, la société Cars Sœur et la société de transport Daniel Meyer;
- VU** la délibération n°2012/0130 du 11 avril 2012 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF, la société Cars Sœur et la société de transport Daniel Meyer;
- VU** la délibération n°2012/0192 du 11 juillet 2012 approuvant l'avenant générique G2 au contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF, la société Cars Sœur et la société de transport Daniel Meyer;
- VU** la délibération n°2012/0400 du 13 décembre 2012 approuvant l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF, la société Cars Sœur et la société de transport Daniel Meyer;
- VU** la délibération n°2013/0037 du 13 février 2013 approuvant l'avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF, la société Cars Sœur et la société de transport Daniel Meyer;
- VU** les rapports n° 2013/124 à 133 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 11 avril 2013 et de la Commission économique et tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°4 au contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF, la société Cars Sœur et la société de transport Daniel Meyer pour le réseau Lacs de L'Essonne joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble des annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société Cars Sœur et la société de transport Daniel Meyer ;

ARTICLE 3 : d'approuver la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'Agglomération Seine Essonne et la société Cars Sœur pour le réseau Lacs de L'Essonne joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble des annexes ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention et ses annexes avec la Communauté d'Agglomération Seine Essonne et la société Cars Sœur ;

Accusé de réception en préfecture
075-287590078-20130516-2013-133-DE
Date de télétransmission : 21/05/2013
Date de dépôt : 16/05/2013

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

**AVENANT N° 4
au
CONTRAT DE TYPE II
Lacs de l'Essonne – 002-100**

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 17 avril 2013

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

LES CARS SOEUR, société SARL de 121 959,21 €, inscrite au RCS de Corbeil-Essonnes (n° 314 438 557 00022), dont le siège est situé 33, avenue de La Pointe Ringale - B.P. 28 - 91250 SAINT GERMAIN LES CORBEIL, représentée par son Gérant, Monsieur Ernest Soeur.

ET

TRANSPORTS DANIEL MEYER, SAS au capital de 240 000 Euros, inscrit au RCS d'EVRY sous le numéro 958 201 428 dont le siège social est situé au 123 Rue Paul Fort 91310 MONTLHERY, représentée par son Président Monsieur Daniel MEYER

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 Lacs de l'Essonne le 7 décembre 2011.

Le Conseil a ensuite approuvé les modifications suivantes :

- avenant n°1 voté le 11 avril 2012, ayant pour objet l'intégration de la ligne 055-300-001
- avenant générique G2 voté le 11 juillet 2012, ayant pour objet la valeur des contributions C16 et C17, les clés de partage des recettes des forfaits entre les transporteurs privés.
- avenant n°2 voté le 13 décembre 2012, ayant pour objet la résorption de la surcharge sur les lignes 055-055-003 et 055-055-022.
- avenant n°3 voté le 13 février 2013, ayant pour objet le prolongement et le renforcement de la ligne 055-300-001.

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 :

- La régularisation du compte d'exploitation prévisionnel de l'entreprise Cars Sœur.

Date de prise d'effet de l'avenant : 1^{er} janvier 2013.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

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

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

Les annexes circonstanciées visées sont, pour l'entreprise Cars Sœur :

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

Les annexes de l'entreprise Daniel Meyer restent inchangées.

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant n°2 prend effet à compter de sa notification. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2013 et le 31 décembre 2016.

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

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

Pour la Directrice générale et par
délégation

**Catherine Bardy
Directrice de l'Exploitation**

Pour l'Entreprise,

Pour Transports Daniel Meyer,
Le Président

Pour Les Cars Soeur,
Le Gérant

Daniel Meyer

Ernest Soeur

**CONVENTION PARTENARIALE STIF / COLLECTIVITE / ENTREPRISE
DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION DU CONTRAT
D'EXPLOITATION DE TYPE 2 DU RESEAU LACS DE L'ESSONNE**

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 17 avril 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'Agglomération Seine Essonne (CASE), dont le siège social est situé rond point de la Demi Lune – RN7 – 91830 Le Coudray-Montceaux, représentée par son Président M. Jean-Pierre BECHTER, autorisé à signer la présente par délibération en date du

Ci-après dénommée « la Collectivité »,

d'une seconde part,

Les Cars Soeur, société SARL de 121 959,21 €, inscrite au RCS de Corbeil-Essonnes (n° 314 438 557 00022), dont le siège est situé 33, avenue de La Pointe Ringale B.P. 28 91250 SAINT GERMAIN LES CORBEIL, représentée par son Gérant, Monsieur Ernest SOEUR.

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
Objet de la convention	5
Article 1 - Durée.....	5
Article 2 - Réseau / lignes entrant dans le champ d'application de la convention – offre de référence	5
Article 3 - Le comité de suivi.....	6
Article 4 - Modifications du service de référence et programmation de l'offre	7
Article 5 - Mise à disposition de biens par la collectivité	10
Article 6 - Association de la collectivité au fonctionnement du réseau.....	11
Article 7 - Communication.....	18
Article 8 - Recours à la procédure d'avenant	20
Article 9 - Engagements financiers des Parties.	21
Article 10 - Résiliation.....	22
Article 11 - Autres conventions	22
Article 12 - Règlement des litiges	22
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. 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.

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.

Pour rappel, la collectivité est membre du Syndicat Mixte de Transport Essonne Centre (SMITEC).

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.

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 des lignes de transport public du réseau Lacs de l'Essonne, desservant les communes de Corbeil-Essonnes, Courcouronnes, Evry, Saintry sur Seine, Saint-Germain-les-Corbeil, Saint-Pierre-du-Perray et Tigery, définies dans le contrat d'exploitation de type 2 n° 002-100-070 conclu avec l'Entreprise.

Article 1 - Durée.

La présente convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à la dernière des parties, qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Elle est conclue pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2013 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 2 - 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
070-070-001	70-01	Corbeil-Essonnes Courcouronnes Evry Saintry sur Seine Saint-Germain-les-Corbeil Saint-Pierre-du-Perray Tigery
070-070-002	70-02	Courcouronnes Etiolles Evry Soisy-Sur-Seine
070-070-005	70-05	Corbeil-Essonnes Morsang-sur-Seine Saintry sur Seine Saint-Germain-les-Corbeil
070-070-006	70-06	Corbeil-Essonnes Saint-Germain-les-Corbeil

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

Article 3 - Le comité de suivi

Article 3-1 - 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 Collectivité.

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 Lacs de l'Essonne et de guider son évolution.

Article 3-2 - 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 3-3 - 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 4 - 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 4-1 - 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 4-2 - 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 4-3 - 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 4-4 - 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 lignes existantes, etc.... ;
- Efficiences de la modification : rapport entre kilométrage, nombre de courses, moyens humains et besoins satisfaits.

Article 5 - Mise à disposition de biens par la collectivité

Article 5-1 - 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 5-2 - 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 5-3 - 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 6 - Association de la collectivité au fonctionnement du réseau

Article 6-1 - 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.

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 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 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 par 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 6-2 - 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 6-3 - 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 d'intérêt communautaire et par les communes pour les voies communales.

La gestion des feux situés sur les routes départementales se trouvant sur son territoire relève quant à elle du Conseil Général de l'ESSONNE.

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 ;
- 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 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.

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 la Collectivité conviennent d'un commun accord que la Collectivité assure la gestion des gares routières.

Article 6-4 - 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 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.

Dans le cas où la Collectivité constitue un groupement de communes, elle s'engage alors à faire son affaire avec ses communes membres de la mise à jour de la base des points d'arrêt.

En début de convention, le STIF fournit à la Collectivité un recensement de l'ensemble des points d'arrêts situés sur son territoire de toutes les lignes inscrites au plan de Transport d'Ile de France, qu'elles soient ou non visées par le contrat d'exploitation de type 2.

Présenté sous la forme d'un tableur normalisé, ce document constitue la « *base accessibilité des points d'arrêt* » qui sera communiquée aux collectivités dans les deux mois à compter de la prise d'effet de la présente convention.

Pour chacun des points d'arrêts identifiés présents sur les communes concernées, le tableur mentionnera :

- les identifiants STIF et transporteurs garantissant notamment leur traçabilité ;
- les coordonnées géographiques permettant une exploitation par un SIG ;
- l'adresse dès lors qu'elle est connue ;
- le nom de la commune et les lignes qui le desservent.

Dans un premier temps, le STIF fournira sur demande, un jeu de cartographies couvrant le territoire de la Collectivité sur lequel figureront les points d'arrêts sur des fonds permettant leur repérage, orthophotos, réseau routier avec noms de voies ou autres.

A moyen terme et pour faciliter l'ensemble de ce travail, le STIF engage la réalisation d'un accès extranet, accessible aux collectivités, donnant accès notamment à l'ensemble des cartographies des points d'arrêts et aux renseignements associés sur l'accessibilité.

De façon plus précise, il incombe à la Collectivité de:

- Compléter l'identification des points d'arrêts en renseignant les noms de voies, le côté pair ou impair de la voie, optionnellement l'adresse complète ;
- Renseigner l'état d'accessibilité « Usagers en Fauteuil Roulant » (UFR) des points d'arrêt ainsi que la présence d'abris voyageurs dotés ou non d'un cadre d'information ; proposer éventuellement des modifications de localisation (coordonnées XY) des points en cas d'erreur.

Les réunions du comité de suivi seront l'occasion de faire un point d'étape de l'accessibilité des points d'arrêts, de partager l'information, d'effectuer les mises à jour et les corrections nécessaires.

Ainsi, au cours de la réunion annuelle du comité de suivi :

- La Collectivité présente un bilan de l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts situés sur son territoire en s'appuyant notamment sur la « *base accessibilité des points d'arrêts* » ;
- L'Entreprise fournit les données relatives aux modifications intervenues pendant l'année écoulée sur le réseau et impactant les points d'arrêts ;
- Le STIF fait état des incohérences et différences entre les informations communiquées par la Collectivité et les informations renseignées par l'Entreprise via la base communautaire de l'offre théorique de transport.

Afin de permettre au STIF une comparaison avec les informations renseignées par l'Entreprise via la base communautaire, la Collectivité devra envoyer au STIF la base accessibilité des points d'arrêts, mise à jour, un mois avant la date de la réunion du comité de suivi.

Elle devra être envoyée par mail et sous forme de tableur conforme au format normalisé initial.

Une double mise à jour des données échangées lors de la réunion annuelle du comité de suivi est ensuite effectuée dans un délai de deux mois. La première porte sur la base communautaire et est réalisée par l'entreprise ; la seconde porte sur la base accessibilité des points d'arrêts et est réalisée par la collectivité, elle est envoyée par la collectivité et par mail au STIF dans un délai de deux mois.

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 7 - 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 7-1 - 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 7-2 - Cas particulier de la découpe des véhicules

Le voyageur francilien doit percevoir la cohérence et l'unité du système de transport. A ce titre, le rôle du STIF en tant qu'autorité organisatrice doit être clairement exprimé.

Par ailleurs, la contractualisation à l'échelle d'un bassin requiert l'identification d'un territoire particulier. A défaut, le rappel de la marque STIF est au minimum obligatoire.

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 s'il y a lieu.

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 n'ont à ce jour pas validé d'habillage spécifique des véhicules. L'habillage présenté en **Annexe B.7** est un habillage régional par défaut proposé par le STIF. Ce nouvel habillage sera mis en place pour les véhicules neufs, si la collectivité ne souhaite pas plus personnaliser son réseau.

Le financement de l'habillage des véhicules est réparti comme suit :

- | | |
|--|-------------------|
| • Peinture vif argent sur le véhicule | 100% STIF |
| • Symbolique réseau + bloc marque STIF | 100% STIF |
| • Dénomination du transporteur | 100% Transporteur |
| • Habillage spécifique du réseau aux couleurs de la collectivité | 100% collectivité |
| • Si habillage régional STIF | 100% STIF |

L'entreprise et/ou la Collectivité feront valider par le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur son réseau (logo, habillage réseau).

Article 7-3 - 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 7-4 - 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.

Si l'Entreprise est propriétaire de dénominations en relation avec le réseau, cette dernière devra soit céder les noms, soit en informer le STIF et la collectivité afin de que nouvelles dénominations soient déposées.

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 8 - Recours à la procédure d'avenant

Article 8-1 - 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 8-2 - 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.2 : Service de référence, uniquement dans le cas où la participation de la collectivité n'a pas subi d'évolution.
- Annexe B.4 : SDA
- Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par la Collectivité
- Annexe B.7 : livraison des véhicules

Pour les annexes A1, B4, B6 et B7, les modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties.

Pour l'annexe B2, les modifications sont notifiées par courrier en recommandé avec accusé de réception aux Parties.

Article 9 - Engagements financiers des Parties.

Article 9-1 - Principes généraux

Le Contrat d'exploitation de type 2 est constitué d'un service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise qui est décrit en **Annexe B.2** à la présente convention.

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

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

Le coût total du service de référence est fixé annuellement à

(k€ constants 2008)	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	993	999	988	935

Article 9-2 - 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)	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	881	888	879	825

Article 9-3 - 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 40 K€ HT (TVA en sus au taux en vigueur au moment du fait générateur, valeurs économiques 2008).

En année pleine, cette participation est payable sous forme d'acomptes à terme échu chaque trimestre (la date d'exigibilité de l'acompte étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'**Annexe B5** de la présente convention. La facture d'actualisation annuelle sera émise avant le 31 décembre de chaque année sous réserve de la parution des indices.

Article 10 - 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 11 - 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 et intègre les dispositions qui devaient figurer dans la convention en cours de négociation entre la Collectivité et l'Entreprise.

Article 12 - 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,
Pour la Directrice générale et par délégation

Pour l'Entreprise,
Le Gérant

Catherine Bardy
Directrice de l'exploitation

Ernest Soeur

Pour la Collectivité,
Le Président,

Jean-Pierre Bechter

Délibération n° 2013/134
Séance du 16 mai 2013

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION
DE LA LIGNE POLE A POLE
YERRES – ORLY - RUNGIS

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°2006/0573 du 05/07/2006 relative au renforcement de l'offre sur un réseau structurant de transport routier en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2008/0444 du 09/07/2008 approuvant la procédure de consultation relative à la création de nouvelles liaisons routières de pôle à pôle dans le cadre de la mise en place d'un réseau régional structurant ;
- VU** la délibération n°2009/0117 du 11/02/2009 relative à la création de la ligne de services routiers de pôle à pôle « Montgeron – Orly – Rungis » ;
- VU** le rapport n° 2013/134 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 11 avril 2013 et de la Commission économique et tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de la ligne pôle à pôle « Yerres – Orly – Rungis » joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble des annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec le mandataire du groupement Athis Car, Garrel et Navarre et Strav ;

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

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

Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
074-287500078-20130516-2013-0134-DE
Date de télétransmission : 17/05/2013
Date de réception préfecture : 17/05/2013



AVENANT N° 1

**AU CONTRAT D'EXPLOITATION
DE LA LIGNE DE SERVICES ROUTIERS
POLE A POLE**

« Yerres - Montgeron – Orly – Rungis »

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 17 avril 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

Le groupement solidaire dont le mandataire est l'entreprise Garrel et Navarre, 19 rue Charles Mory à Draveil (91210), représenté par son directeur Frédéric DAVID.

Le groupement est composé de trois entreprises, Athis Cars et Garrel et Navarre filiale du groupe Kéolis et Strav filiale du groupe Véolia Transport

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

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

Par délibération du Conseil du 11 février 2009, le STIF a inscrit la ligne 021-191-100 « Montgeron – Orly – Rungis » au plan régional des transports et a autorisé la signature du contrat d'exploitation par la directrice générale avec le groupement solidaire Athis Car, Garrel et Navarre et Strav.

Par échange de courrier, conformément à l'article 29 relatif aux modifications pérennes, la ligne 191-100 a été prolongée jusqu'à la gare de Yerres au 1^{er} avril 2012. L'offre a été adaptée aux horaires de fonctionnement du marché international de Rungis et de l'aéroport d'Orly. L'Interdiction de Trafic Local appliquée entre l'arrêt « Pavillon Flore » à Montgeron et l'arrêt « gare de Juvisy-sur-Orge » a été levée à la même date.

Le présent avenant a pour objet de proroger l'exploitation de la ligne « Yerres - Montgeron – Orly – Rungis » jusqu'à la mise en service du TCSP Villejuif – Athis-Mons et au plus tard le 31 décembre 2013.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1^{er} - MODIFICATION DU CONTRAT

1. La deuxième phrase de l'article 3 du contrat, relatif à la durée est modifiée comme suit

Il est conclu jusqu'au 31 décembre 2013.

2. L'article 5 du contrat, relatif à la production du service à assurer est modifié comme suit :

La ligne «Yerres - Montgeron – Orly - Rungis » relie le terminus «Rungis Marché International» (Commune de Rungis) au terminus « Gare RER » (Commune de Yerres).

L'itinéraire précis de la ligne est présenté en Annexe n°1.

Le niveau de service de référence détaillé en Annexe n°2 consiste en :

- 52 courses en jour/semaine,
- 33 courses le samedi,
- 32 courses les dimanches et jours fériés

Le service est assuré 365 jours par an. Il répond à la norme des lignes Express défini par la Charte bus du PDUIF.

3. Le paragraphe 5 de l'article 6 relatif à l'habillage du véhicule est modifié comme suit :

La ligne 021-191-100 étant classée Express, les véhicules sont habillés selon la charte d'habillage Express définie par le STIF. Cette charte précise les conditions de coexistence avec une éventuelle identité autre que celle du STIF. En cas de détérioration de l'habillage, le prestataire devra le rétablir à son initiative et à sa charge dans les meilleurs délais (maximum 2 mois).

4. Le paragraphe 18 de l'article 11 relatif aux principes généraux de la rémunération est modifié comme suit :

Le compte financier prévisionnel du service actant la prorogation du service est proposé, traduisant l'équilibre économique du contrat entre le STIF et l'Entreprise. 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 présent compte financier intègre la régularisation des kilomètres suite à la modification de l'offre de référence intervenue en d'avril 2012.

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

Pour l'année 5 d'exploitation, le montant de la participation est calculé selon la règle du prorata temporis, compte tenu des dispositions relative à sa durée prévues à l'article 3.

Article 2 - MODIFICATION DES ANNEXES

Les annexes ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes visées sont :

- Annexe 1 : Description de la ligne
- Annexe 2 : Service de référence
- Annexe 5 : Coûts d'exploitation
- Annexe 6 : Recettes voyageurs

Article 3 – DISPOSITIONS GENERALES

Toutes les clauses de la convention du 20 août 2009 et de ses avenants n°1 et 2, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, restent applicables de plein droit jusqu'au 19 août 2015.

Article 4 – APPLICATION DU PRESENT AVENANT

L'avenant n°1 entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF à l'Entreprise et prend effet à compter du 1^{er} mai 2013.

Fait à Paris, en 2 exemplaires, le _____

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

Pour l'entreprise

Pour la Directrice générale et par délégation
La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2013/088
Séance du 16 mai 2013

**ADOPTION DES ORIENTATIONS DU RENOUELEMENT
DE LA CONVENTION STIF-RFF**

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** le rapport n° 2013/088 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : La directrice générale est mandatée pour renouveler et approfondir le partenariat entre le STIF et RFF sur la base des orientations présentées dans le rapport de présentation annexé à la présente délibération.

ARTICLE 2 : La directrice générale du STIF rendra compte de l'état d'avancement de la négociation à chaque conseil du STIF.

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

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130516-2013-088-DE
Date de télétransmission : 17/05/2013
Date de réception préfecture : 17/05/2013



Orientations pour la prochaine convention STIF-RFF

Rapport n° 2013/088

au Conseil du Syndicat des transports d'Ile de France
Séance du 16 mai 2013

Rubrique : contrats, conventions financières

Les administrateurs du STIF sont particulièrement attachés au développement et à la qualité du service public de transport. Cet attachement, réaffirmé à l'occasion de la signature des contrats STIF – SNCF et STIF – RATP, avait déjà conduit le STIF à engager avec le gestionnaire d'infrastructure une démarche de conventionnement innovante, alors même qu'aucun dispositif législatif ou réglementaire ne l'y obligeait. Cette convention a été élaborée à l'issue des audits sur le réseau ferré national de 2005 à 2007 et l'audit conjoint STIF – RFF sur l'état du réseau francilien en 2007.

Les audits nationaux et francilien du réseau ferroviaire réalisés entre 2005 et 2007 font le constat d'un besoin croissant d'investissements afin de pérenniser le réseau ferroviaire.

En 2005, la SNCF et RFF ont conjointement commandé un audit de l'état du réseau ferré national à l'École polytechnique fédérale de Lausanne¹. Cet audit avait mis en avant :

- l'état vieillissant des infrastructures ferroviaires françaises en raison d'un sous investissement sur les lignes classiques ;
- la nécessité d'augmenter les investissements de renouvellement et modernisation du réseau, qui devait permettre d'améliorer la qualité produite et de réduire significativement les coûts d'exploitation/entretien.

Ces constats alarmants sur l'état du Réseau Ferré National ont incité le STIF à diligenter un audit sur le réseau utilisé par Transilien. Cet audit a été réalisé conjointement par le STIF et RFF en 2007, afin d'affiner l'analyse initiée par l'audit Rivier et de prendre en compte les spécificités franciliennes.

L'audit faisait ainsi état d'un réseau densément exploité : 94% des voies sont très chargées (UIC 2 à 4) ou chargées (UIC 5 et 6). Le réseau en Île-de-France présente également des difficultés d'exploitation structurelles liées à la longueur de certaines lignes (RER C et D notamment) et à la très forte concentration des circulations sur les terminus des lignes situés dans les gares parisiennes. L'audit pointait également les difficultés liées à la mixité des circulations et des activités opérant sur le réseau (Transilien, Inter-cités, TGV, fret et TER) et aux interactions avec la RATP sur les lignes RER A, B et D qui en compliquent l'exploitation.

Par ailleurs, il ressortait de l'audit que le réseau parcouru par Transilien était dans un « état moyen convenable ». Ainsi, le réseau était globalement moins âgé que l'ensemble du réseau ferré national. Il était « correctement entretenu », mais accusait néanmoins en 2007 un retard important dans son programme de renouvellement : 26% des appareils de voie et 10 % des voies du réseau avaient dépassé leur fin de vie théorique, pour une durée de vie comprise entre 30 et 80 ans en fonction des composants. Les auteurs rapportaient également un retard dans le renouvellement des ouvrages d'art et des ouvrages en terre. Les postes d'aiguillage et de signalisation étaient estimés « opérationnels », mais ils formaient un ensemble hétérogène et de plus en plus vétuste. Enfin, les installations électriques étant soumises à une sollicitation importante du réseau, les risques d'incidents dans l'alimentation électrique étaient mis en évidence.

Les conclusions de l'audit mettaient en avant la nécessité d'optimiser les politiques d'entretien et de renouvellement du réseau, notamment dans un contexte d'anticipation d'une augmentation forte du trafic dans les années à venir.

L'audit préconisait notamment de :

¹ Cet audit, également connu sous l'appellation « Audit Rivier », a fait l'objet d'une actualisation en 2012.

- renforcer le renouvellement du réseau connaissant un vieillissement important, notamment sur le parc des appareils de voies ;
- fiabiliser certaines installations ou sections du réseau en vue de mieux garantir la régularité des circulations (notamment en fonction de la densité et de la nature des trafics en Ile-de-France) ;
- moderniser les systèmes d'exploitation et de régulation des circulations, via notamment la mise en place de la commande centralisée des postes d'aiguillages et de signalisation (à horizon 2020).

Par ailleurs, l'audit avait également pour objectif d'apprécier l'équilibre économique et financier de l'infrastructure francilienne, en mettant en rapport les redevances d'infrastructure versées par le STIF et les coûts d'entretien et de renouvellement du réseau francilien. Les différentes analyses réalisées ont permis de mettre en avant que :

- les péages payés par le STIF couvraient largement le coût complet de l'utilisation de l'infrastructure,
- l'activité Transilien était excédentaire (dégageant un autofinancement dont l'allocation couvre les investissements), et ce dès l'origine. Les autres activités étaient en revanche à l'équilibre ou déficitaires.

Fort de ces constats partagés, le STIF et RFF ont souhaité intensifier les efforts déjà engagés afin d'assurer la pérennité du réseau francilien tout en continuant à améliorer la qualité du service rendu à l'utilisateur. Les recommandations issues de ces audits ont ainsi fait l'objet d'un conventionnement entre le STIF et RFF sur la période 2009-2012, afin de définir les orientations à poursuivre pour améliorer la qualité, la fiabilité et la régularité du réseau francilien.

1. La convention partenariale 2009-2012

1.1. La convention partenariale 2009-2012 signée entre le STIF et RFF visait à améliorer l'exploitation et accélérer le renouvellement du réseau francilien.

A l'époque, le STIF et RFF n'avaient pas de lien financier direct. Les redevances d'utilisation du réseau ferré national étaient déterminées par un arrêté ministériel et facturées par RFF à la SNCF. Aucun dispositif d'intéressement à la qualité, adossé à un système de bonus/malus ou de réfaction de péage, ne pouvait être conclu entre le STIF et RFF.

Les évolutions annuelles du barème des péages, fixées par l'Etat sur proposition de RFF, n'étaient pas alors soumises à l'obtention d'un avis conforme de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF), dont la mise en place n'a été effective que début 2011. Le STIF ne disposait donc pas de leviers de contrôle du niveau des redevances d'infrastructure.

La prise en compte des enjeux liés à la régularité des circulations et la contractualisation des mécanismes d'incitation correspondant sont assurées via les contrats d'exploitation signés avec la SNCF. Dans un cadre de coresponsabilité avec RFF, le STIF incite RFF et la SNCF à mieux travailler ensemble. La SNCF supporte les incitations à la régularité, charge à elle de les répercuter le cas échéant sur RFF.

C'est dans ce cadre qu'a été signée une convention de partenariat entre le STIF et RFF. Celle-ci n'est pas issue d'une obligation réglementaire, à la différence des contrats d'exploitation signés avec la SNCF et la RATP. Ainsi, les relations avec RFF sont jusqu'à ce jour fondées uniquement sur les engagements acceptés volontairement par RFF.

RFF avait déjà conclu des conventions avec des autorités organisatrices régionales (notamment avec Midi-Pyrénées), mais ces « plans rails » portaient principalement sur le financement de programmes d'investissement, avec le concours de l'Etat et de l'Union Européenne. La convention partenariale entre le STIF et RFF constituait cependant une nouveauté dans le paysage ferroviaire français, dans la mesure où, au-delà du programme d'investissements, elle visait à établir un cadre formel permettant de définir des modalités de gouvernance et d'échanges spécifiques avec RFF.

Dans le cadre de la convention, un accroissement du volume total d'investissements (+45 % en moyenne par rapport à la période 2005-2008) avait été entériné. RFF s'était également engagé à définir un référentiel de maintenance et de renouvellement adapté aux besoins franciliens, permettant d'améliorer de la qualité de service rendue aux voyageurs.

Le tableau ci-dessous synthétise le programme d'investissement prévu à la convention et les prévisions d'atterrissage en 2012² :

<i>En M€ nets de subvention</i>	Investissements réalisés 2005-2008 (A)	Investissements prévus 2009-2012 (B)	Ecart (B) - (A)	Prévisions 2009-2012 (C)	Ecart (C) - (B)
Renouvellement	550,00	660,00	110,00	655,60	-4,40
Amélioration QS	105,00	295,00	190,00	169,10	-125,90
Développement	22,00	27,50	5,50	27,50	0,00
TOTAL	677,00	982,50	305,50	852,20	-130,30

Le programme quadriennal défini dans le cadre de la convention prévoyait notamment les **programmes de renouvellement** suivants :

- renouvellement de la voie et des appareils de voie pour un montant total de 384 millions d'euros sur la période, afin de rénover le réseau francilien et d'améliorer sa performance et sa fiabilité (engagement physique sur la durée de la convention : dont 8 opérations phare renouvellement des voies sur les lignes C, D, J, N et P) ;
- renouvellement des ouvrages d'art et des ouvrages en terre pour un montant total de 143 millions d'euros sur la période afin de maintenir la sécurité et la performance des ouvrages d'art (opérations phares : Castor sur RER C Est et remplacement des tabliers métalliques anciens) ;
- renouvellement des installations fixes de traction électrique pour un montant total de 39 millions d'euros sur la période, afin de mener à bien les opérations de renouvellement des Installations Fixes de Traction Electrique (opérations phare sur le remplacement de fils de contact 1500V et sur la caténaire RER C) ;
- renouvellement de la signalisation, pour un montant total de 83 millions d'euros sur la période, afin de mener l'ensemble des opérations relatives à « la commande centralisée du réseau et renouvellement des installations de signalisation » (engagement physique de 720 signaux et aiguilles passant en phase réalisation, et opérations phare de renouvellement de postes à Gare de Lyon, Paris Nord, au Bourget, à Montereau et à Sens).

Enfin, **l'équilibre économique** de la convention repose sur un double principe :

- la couverture au coût complet de la gestion de l'infrastructure (exploitation et investissement) est assurée via les péages versés par le STIF ;
- les péages acquittés par le STIF sont affectés exclusivement au financement de l'exploitation et des investissements du réseau francilien.

² Les chiffres définitifs de 2012 communiqués tout récemment par RFF font ressortir un écart global de plus de 100 M€. Ils sont en cours d'examen.

Ainsi, l'article 18 de la convention rappelle les principes généraux du régime économique et financier établi entre le STIF et RFF dans ce cadre: « *l'audit réalisé conjointement en 2007 a montré que les redevances acquittées par le STIF permettaient de couvrir le coût complet d'exploitation et de maintenance imputable à l'activité Transilien, et donc de participer de manière soutenable au financement des investissements de renouvellement du réseau* ». L'équilibre économique défini dans la convention devait permettre d'atteindre les objectifs suivants :

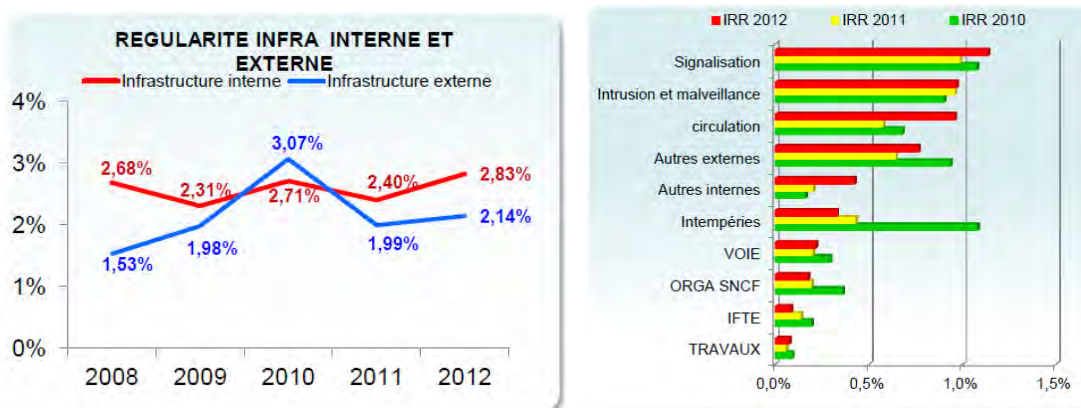
- le financement durable de l'exploitation et du renouvellement du réseau parcouru par Transilien ;
- la garantie d'un principe d'équité : l'utilisation du réseau parcouru par Transilien couvre le coût complet, ce qui permet d'assurer l'exploitation du réseau au niveau de performance requis et de faire contribuer de manière équitable toutes les activités au financement des investissements réalisés ;
- la prévisibilité des flux financiers entre RFF et le STIF avec un barème de redevances applicable au STIF stabilisé qui évolue en fonction d'une formule d'indexation conventionnelle ;
- l'incitation à investir grâce à la logique de retour sur investissement dans laquelle s'inscrit le modèle économique sous-jacent.

Le bilan partagé avec RFF au terme de la convention 2009-2012 a permis d'établir que les objectifs initialement définis n'ont été que partiellement atteints. Les apports de la convention en termes de formalisation des objectifs partagés, d'échanges entre le STIF et RFF et de renforcement des investissements et de la maintenance ont malgré tout permis d'augmenter de 26 % les montants d'investissements sur le réseau francilien en 2009-2012, par rapport à la période 2005-2008.

1.2. Bilan de la convention partenariale 2009-2012

1.2.1. La régularité liée aux infrastructures ne s'est pas significativement améliorée sur la période 2009-2012

La régularité des circulations ferroviaires dépend de nombreux facteurs, parmi lesquels les infrastructures génèrent environ un quart des retards sur le réseau RFF en Ile-de-France. La convention STIF-RFF avait pour objectif une amélioration significative de la qualité du service rendu aux voyageurs, notamment à travers une amélioration de la régularité des circulations. Or, à l'issue de l'exécution de la convention, il apparaît que l'irrégularité due à l'infrastructure n'a pas significativement décliné sur la période 2009-2012 : si le nombre d'incidents a diminué, leur impact a globalement augmenté sur le réseau Transilien.



L'irrégularité interne liée aux infrastructures est générée en majorité par des incidents sur les installations, parmi lesquelles le domaine de la signalisation est le plus impactant. Le STIF a donc demandé à RFF d'évaluer l'effet des politiques de maintenance de chaque

système en fonction de ses effets sur la régularité. Les éléments d'analyse remis par RFF sont précisés ci-dessous. L'irrégularité interne est également générée par la réalisation de travaux sur le réseau, dont la préparation et le déroulement méritent une plus grande vigilance de RFF. Enfin, une meilleure gestion des situations perturbées a vocation à limiter les effets sur la régularité des incidents.

L'irrégularité externe liée aux infrastructures renvoie notamment aux intrusions sur le réseau et à la malveillance, qui font également l'objet d'actions de la part de RFF ayant vocation à être renforcées. La très forte augmentation des vols de câbles, en particulier sur le territoire du Nord de l'Île-de-France, a été particulièrement impactante sur la durée de la convention.

1.2.2. Les modalités de gestion des chantiers ne prennent pas suffisamment en compte les impacts voyageurs et laissent apparaître des marges d'optimisation

Le constat à l'issue de la convention fait état d'une augmentation de l'irrégularité et des substitutions routières pour cause de travaux. Ce constat est à mettre au regard d'une insuffisante prise en compte des répercussions sur le service offert aux voyageurs par RFF lors de la programmation des chantiers, en lien avec les exploitants (SNCF, mais aussi RATP), et d'une insuffisante anticipation dans la préparation de ceux-ci.

Par ailleurs, le STIF déplore que le gestionnaire d'infrastructure n'ait pas fait le choix de chiffrer et d'intégrer en amont dans le coût général de chacun des programmes de travaux effectués le montant estimé des surcoûts liés aux substitutions routières. Ce parti pris a conduit à des différends impliquant RFF et la SNCF sur les modalités de prise en charge financière de ces surcoûts.

Enfin, les modalités de gestion de chantier choisies par RFF n'apparaissent que partiellement satisfaisantes : il apparaît que le GI a insuffisamment anticipé certaines opérations, notamment de renouvellement des voies et du ballast sur le RER C, entraînant des retards généraux dans la conduite des travaux. Le gestionnaire d'infrastructures dispose de marges d'optimisation dans la programmation, la planification et la conduite de ses travaux, qui lui permettraient d'optimiser ses délais de réalisation. Les sollicitations du STIF ont conduit RFF à réexaminer ses procédés de réalisation des travaux.

1.2.3. Les politiques de maintenance et d'investissements de fiabilité prévues dans le cadre de la convention n'ont pas toutes été réalisées au niveau attendu.

Sur la base des audits réalisés préalablement à sa signature, la convention prévoyait une optimisation des politiques d'entretien et de renouvellement en fonction des conditions du réseau. Ont ainsi été prévues les mises en œuvre :

- d'un référentiel de maintenance renforcée spécifique aux caractéristiques et aux besoins du réseau francilien ;
- d'un programme d'investissements de renouvellement du réseau ;
- d'un programme d'investissements de modernisation et de fiabilisation du réseau.

Le référentiel de maintenance renforcée spécifique à l'Île de France qui devait être disponible dès 2009 n'a pas été formalisé, en raison de divergences entre RFF et SNCF Infra. Ce référentiel devait préciser les actions de maintenance préventive à mettre en œuvre pour limiter les risques de défaillance et les dispositions particulières à prévoir en matière de renouvellement sur des installations jugées sensibles (rails, caténaires, installations de signalisation).

Si le cadre formalisé n'a pu aboutir, RFF a cependant mis en œuvre des actions³ de maintenance renforcée (entretien courant supplémentaire et opérations de gros entretien) correspondant globalement au budget supplémentaire prévu dans la convention.

Les Investissements de renouvellement, système par système :

	Prévus (M€)	Réalisés (M€)	%
Renouvellement des voies et appareils de voie	384,3	421,3	110%

Parmi les opérations phares prévues au plan quadriennal, le renouvellement de voies & ballast du tronçon Mantes – Vernon de la ligne J a été achevé en décembre 2009, pour un montant total de 40,7 M€. Le renouvellement de voies & ballast du tronçon de la ligne P entre Gretz et Flamboin l'a été en mai 2010, pour un montant total de 58 M€ et celui du tronçon de la bifurcation Eragny/Neuville l'a été en septembre 2012 pour un montant total de 10.5M€. Enfin, le renouvellement de deux tronçons de la ligne D (La Ferté Alais-Malesherbes et Grigny-Corbeil) a pu être mené à son terme en juillet 2011, pour un investissement total de 31,1 M€.

Le nombre de rails cassés a ainsi pu diminuer sensiblement sur la période, passant de 115 en moyenne en début de convention à environ 90 en 2012. La régularité liée aux infrastructures voies s'est ainsi sensiblement améliorée (-5% de trains touchés en 2011/2012 par rapport à 2009/2010).

Malgré quelques retards, RFF a pu mener à bien la plupart des opérations phares programmées dans la convention. En revanche, de nouvelles modalités de réalisation de tels chantiers, permettant à la fois de réaliser l'intégralité du programme prévu, et de limiter au maximum les impacts sur les voyageurs, méritent d'être prises en compte.

	Prévus (M€)	Réalisés (M€)	%
Ouvrages d'art et ouvrages en terres	142,8	113	79%

Le programme Castor de confortement des tunnels (radiers, appuis et voûtes) du RER C, opération principale de renouvellement des ouvrages d'art et des ouvrages en terre, est en cours de réalisation. 48 M€ ont été investis sur la période 2009-2012.

A l'inverse, des remplacements de tabliers métalliques de ponts (Canal de St Denis, Evangile) ont pris du retard.

Ce domaine n'a que peu d'effets directs et immédiats sur la régularité, mais est indispensable pour la sécurité du réseau.

	Prévus (M€)	Réalisés (M€)	%
Installations fixes de traction électrique (IFTE)	39,4	34	87%

Les incidents liés aux composants d'Installation Fixe et de Traction Electrique (IFTE) sont rares, mais particulièrement impactants : l'incident caténaire du 14 février 2013 sur Paris Sud Est a ainsi touché 346 circulations Transilien, l'incident à la sous-station de Drancy le

³ Ces opérations supplémentaires consistaient à raccourcir le cycle de surveillance des zones critiques du réseau, le renforcement du lavage des rails à l'automne ou encore le remplacement de sous-composants de signalisation.

30 juin 2012 a causé un retard sur 366 Transiliens. Ces incidents génèrent donc des pics annuels d'irrégularité.

Le programme de renouvellement des Installations Fixes de Traction Electrique comportait des opérations de remplacement de fils de contact de 1500 V sur les lignes RER C et D. Ces opérations ont pu être menées à leur terme courant 2009-2010.

Le remplacement des poutres caténaires mené sur le RER C a pris du retard.

Suite à la succession d'incidents le 27 juin 2011 sur le RER C, le plan caténaire mis en œuvre par RFF sur la ligne du RER C a permis de prendre les mesures d'urgence sur la ligne la plus critique du réseau, et de définir une véritable politique de renouvellement qui faisait défaut. RFF a depuis engagé des études similaires en 2012 sur les lignes B et D.

	Prévus (M€)	Réalisés (M€)	%
Signalisation	83	78	94%

Malgré les efforts prévus dans la convention pour le renouvellement global des équipements, le domaine de la signalisation (incidents concernant les appareils de voie, les zones de circuit de voies et autres installations de signalisation) est de loin le plus impactant dans les causes d'irrégularité, en nombre d'incidents et de trains touchés.

Des norias de renouvellement de composants de signalisation portent leurs effets en termes de nombre d'incidents, mais n'ont pas réussi à diminuer le volume des retards.

Les opérations majeures de renouvellement des postes d'aiguillage, en cours sur la période de la convention (postes du Bourget, poste de la Gare de Lyon), préparent la mise en place de la commande centralisée du réseau (CCR).

Les Investissements de qualité-amélioration du réseau

	Prévus (M€)	Réalisés (M€)	%
Fiabilité - Régularité	51,4	27,7	54%

La réalisation de ce programme d'investissement, principalement axé sur l'amélioration de la régularité, a souffert d'une pénurie de projets suite à la mise en œuvre du programme IMPAQT en 2009.

Face à l'augmentation forte des vols de câbles, RFF a identifié les actions à mettre en œuvre pour limiter ces incidents, mais sans être en capacité de consommer les enveloppes sur la période donnée. Cette situation est profondément regrettable dans ce contexte.

De la même manière, la protection du réseau face aux intrusions mérite un renforcement important dans le cadre de cette enveloppe. La non consommation des enveloppes financières interroge fortement dans un contexte d'augmentation des intrusions.

	Prévus (M€)	Réalisés (M€)	%
Complément fiabilisation (hors alimentation électrique)	137	70	51%

RFF a proposé en 2009 la mise en place d'un programme d'investissements supplémentaires de 137 M€ (hors alimentation électrique) consacrés à la fiabilisation des zones critiques du réseau francilien. Ce programme a principalement consisté à réaliser des opérations de renouvellement anticipé, focalisé sur les secteurs les plus sensibles

identifiés par RFF. Mi-2012, RFF anticipait la réalisation de seulement la moitié environ de ce programme d'investissements.

Un tel niveau de consommation des enveloppes financées par le STIF est particulièrement critique dans le contexte d'augmentation de l'irrégularité pour causes infrastructures précité.

	Prévus (M€)	Réalisés (M€)	%
Complément fiabilisation (alimentation électrique)	46,9	2	3%

Le programme d'investissements pour la fiabilisation de l'alimentation électrique a enregistré un à deux ans de retard sur l'ensemble des investissements prévus : RFF devait avoir engagé la phase réalisation pour la fiabilisation de 10 sous-stations d'alimentation électrique sur la durée de la convention. Trois opérations de fiabilisation de sous-stations seulement avaient été engagées fin 2012, aucune n'ayant été intégralement réalisée au terme de la convention.

Cette situation est particulièrement anormale dans le contexte précité d'augmentation des incidents liés au système d'alimentation électrique.

Au final, il apparaît donc que les investissements réalisés par RFF dans le cadre de la convention sont nettement supérieurs à ceux de la période précédente, mais restent en deçà des montants prévus dans la convention. RFF accuse ainsi un retard estimé entre 100 M€ et 130 M€, alors même que le STIF a acquitté le montant des péages prévus à la convention : le montant de redevances d'infrastructures (hors RCTE) acquittées sur la période 2009-2012 par le STIF est de 2 597,9 millions d'euros, soit un surplus de +0,9% (22 M€) par rapport à la prévision initiale.

Face à ce retard, RFF n'a pas à ce jour proposé de programme de rattrapage.

1.2.4. En matière d'exploitation, une augmentation non maîtrisée des charges et du montant annuel des péages est constatée

Il convient de noter que depuis 2008, la variation annuelle des barèmes a été volatile et régulièrement au-dessus du niveau de l'inflation de base. Ainsi, elle a été de +2% en 2009, +4,8% en 2010 (notamment à cause de la réforme de la tarification), +2,2% en 2011 et +2,7% en 2012 ; elle sera de +4,3% en 2013 et de +4,8% en 2014⁴. Cette évolution ne reflète pas les coûts réels du périmètre francilien, et apparaît particulièrement injustifiée au regard des retards constatés. Elle manifeste une maîtrise insuffisante des coûts de l'infrastructure par RFF, régulièrement pointée par l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF).

Par ailleurs, une évolution non maîtrisée des charges sur la période 2009-2012 est constatée. En effet, le total des coûts réels de RFF est supérieur de 26,8 M€ à la prévision de la convention. Les principaux écarts s'expliquent notamment par une hausse⁵ de la « rémunération de la gestion déléguée » versée à la SNCF-Infra (+20,6 M€), des « autres charges opérationnelles » (supérieures de +20,7% au montant initialement prévu soit une hausse de 22,9 Millions d'euros sur la période), justifiée par RFF à ce stade par une augmentation d'activité de la direction régionale Ile-de-France de RFF (études) et des charges informatiques de structures au siège national de RFF.

⁴ L'évolution des péages annoncée par RFF a été contestée par l'ARAF. L'évolution définitive n'est pas communiquée à ce jour.

⁵ On note également une diminution des « autres charges d'infrastructures », qui s'explique non pas par des économies, mais une moindre montée en puissance du PPP souscrit par RFF sur le RTMS.

Cette augmentation des charges d'exploitation est à mettre au regard de l'absence d'amélioration significative du service rendu sur la même période.

2. Le contexte de la renégociation de la convention STIF-RFF

A partir du bilan qui ressort de la convention partagée avec RFF et des attentes exprimées par les élus à l'occasion de la mission confiée par le STIF à un cabinet-conseil, le présent rapport propose les grandes orientations et les objectifs poursuivis par le STIF dans le cadre de l'élaboration de la prochaine convention.

2.1. Mise en œuvre d'un programme de rattrapage des investissements

Le tableau de la page 4 fait apparaître une sous-consommation des enveloppes d'investissement à hauteur de 130 M€. Un programme de rattrapage des investissements sans impact sur les redevances versées doit donc être élaboré et mis en œuvre par RFF, conformément à l'article 20 de la convention 2009-2012. Cette enveloppe pourrait être notamment utilisée afin de financer notamment les opérations de lutte contre les vols de câbles et de prévention contre les intrusions annoncées le 21 mars dernier par le Ministre des Transports et le Président du STIF.

2.2. Le « décret gares », une opportunité pour le STIF d'introduire un dispositif de suivi de la performance de la gestion des gares par RFF

Les fondements juridiques sur lesquels le STIF peut appuyer sa démarche de conventionnement avec RFF ont évolué en 2012, suite à la parution du décret du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire. En effet, celui-ci précise que « les prévisions de charges prises en compte pour la détermination des redevances tiennent compte des coûts constatés en comptabilité pour l'exercice le plus récent et des objectifs de performance et de productivité pour la gestion des gares de voyageurs ». Il est donc désormais juridiquement possible de définir des objectifs de performance et de qualité de service au gestionnaire des gares.

Compte tenu des prérogatives du STIF en matière d'organisation des services de transport régional de voyageurs et de fixation des niveaux de service, il apparaît légitime que le STIF définisse ces objectifs de performance, en cohérence avec ceux convenus avec d'autres gestionnaires d'infrastructures (RATP ou SNCF-Gares&Connexions).

2.3. La création du GIU permettra d'optimiser l'exécution des missions de RFF

Le contexte actuel de renégociation de la convention est marqué par la réforme ferroviaire présentée par le ministère des transports, de la mer et de la pêche le 30 octobre 2012, et qui devrait conduire à l'unification des fonctions de gestionnaires d'infrastructure par la création d'un Gestionnaire d'Infrastructure Unique (GIU regroupant RFF, SNCF Infra et DCF).

Le projet de création d'un Gestionnaire d'Infrastructure Unique (GIU) devrait remédier à l'émiettement de la gestion du réseau, la dilution des responsabilités et la multiplication des coûts d'interface. La création du GIU ainsi devrait permettre d'optimiser l'exécution des missions de maintenance et de fiabilisation du réseau. Incidemment, les charges liées à ces activités sont appelées à décroître.

L'Etat a décidé de préparer dès aujourd'hui la mise en place d'un gestionnaire d'infrastructure unifié en Ile de France. Le gestionnaire d'infrastructure unifié sera ainsi préfiguré en Ile-de-France. Il sera chargé d'intégrer le suivi des circulations, la planification et le suivi des travaux et l'entretien du réseau. C'est avec le GIU que le STIF propose de négocier puis de signer la nouvelle convention.

3. Les grandes orientations de la prochaine convention STIF/RFF.

3.1. Améliorer la régularité des circulations et la qualité du service rendu

Les enjeux majeurs de ponctualité des trains et la qualité du service rendu en gare sont liés à l'exploitation du réseau par la SNCF. Cependant, ceux-ci peuvent être fortement impactés par les activités de RFF, par exemple lors de la réalisation de travaux ou en cas de défaillance de l'infrastructure. Or à ce jour, ni la relation STIF-RFF ni la relation SNCF-RFF n'intègrent de dispositif d'incitation financière concernant la régularité des circulations.

En effet, le contrat d'exploitation STIF-SNCF intègre des incitations à l'amélioration de la régularité pour l'ensemble du système ferroviaire, principalement sur la base de l'indicateur de ponctualité des voyageurs (% de voyageurs arrivant à leur gare de destination avec moins de 5 minutes de retard, mesuré sur l'ensemble de la journée).

Cependant, les enjeux de qualité de service en gare relevant du périmètre de RFF sont neutralisés dans le contrat d'exploitation signé avec la SNCF.

3.1.1. L'articulation des relations STIF-RFF-SNCF sur la régularité

Afin d'inciter RFF à mettre en œuvre un pilotage plus proche du terrain et des voyageurs, il apparaît primordial que RFF soit également responsabilisé sur l'enjeu de la régularité par des engagements chiffrés et contraignants financièrement. Il est privilégié, au lieu d'un engagement direct STIF-RFF, d'instaurer une coresponsabilité RFF-SNCF sur ces sujets. Ainsi, l'ensemble des incitations financières seraient maintenues entre le STIF et la SNCF, comme le prévoit le contrat STIF-SNCF pour la période 2012-2015. La responsabilité de RFF devrait prendre la forme d'une (nouvelle) contractualisation entre RFF et la SNCF, associée à des indicateurs cohérents avec ceux inscrits au contrat STIF-SNCF, et des incitations financières adaptées.

Par ailleurs, pour s'assurer de la pertinence des choix réalisés par RFF sur le programme d'investissements de la convention et du plein effet de ses actions, le Gestionnaire d'Infrastructure devra en parallèle proposer dans la future convention avec le STIF une démarche de suivi des effets des actions menées (notamment des investissements de maintenance et de fiabilisation, par système et par ligne) sur la régularité, sans que celle-ci ne soit associée à des incitations financières.

Il est enfin souhaitable d'intégrer dans la nouvelle convention la démarche initiée par le STIF relative à l'amélioration de la gestion des situations perturbées, déjà inscrite dans les contrats STIF-SNCF et STIF-RATP.

3.1.2. La gestion des travaux

L'introduction dans la convention de nouveaux engagements similaires à ceux figurant déjà dans le contrat STIF-SNCF permettrait également d'améliorer l'articulation entre RFF et la SNCF-Transilien. A ce titre, il conviendra d'introduire dans la convention RFF l'ensemble des éléments du processus travaux tripartite, élaboré avec la SNCF et RFF, et inscrit dans le contrat STIF-SNCF, conduisant ainsi une homogénéisation des engagements entre acteurs.

Les nouvelles modalités de gestion des chantiers ainsi définies pour RFF devront être plus performantes, afin d'optimiser la gestion du processus, l'anticipation systématique des impacts sur la ponctualité des trains et l'intégration dans les coûts globaux des opérations d'infrastructure présentés par RFF du surcoût des transports routiers de substitution imposé par les modalités de réalisation des chantiers retenues par RFF.

3.1.3. La qualité de service en gare pour ce qui relève du domaine RFF :

La prochaine convention devra couvrir l'ensemble des champs, en prévoyant des contenus cohérents avec le contrat STIF-SNCF. A ce titre, la convention devra contenir des engagements financièrement contraignants pour RFF, construits sur le modèle des engagements de la RATP ou de la SNCF prévus dans le contrat d'exploitation signé avec le STIF.

La convention devra introduire des outils de suivi de la mise en œuvre de ces engagements, portant notamment sur la disponibilité des escaliers mécaniques et des ascenseurs ou encore la propreté des espaces RFF.

3.2. L'instauration d'une nouvelle gouvernance avec RFF reposant sur une responsabilisation accrue dans l'exécution de ses obligations

Malgré les progrès effectués et les justifications apportées par RFF suite aux retards d'investissements constatés, la mise en œuvre des objectifs fixés apparaît insuffisante. Par ailleurs, une évolution du barème des péages supérieure à l'inflation de base – comme cela fut le cas tout au long de la convention 2009-2012 – n'est ni soutenable, ni acceptable, considérant le contexte économique actuel et les contraintes financières pesant sur les budgets des collectivités locales membres du STIF. RFF doit donc limiter ses évolutions tarifaires et maîtriser ses procédures de réalisation des investissements afin de ne pas répercuter sur le STIF les surcoûts liés à son incapacité à atteindre les objectifs initiaux.

La future convention doit s'inscrire dans cette logique en fondant une nouvelle gouvernance visant à renforcer le rôle du STIF et à permettre une meilleure maîtrise de l'évolution des charges et de la réalisation des investissements.

3.2.1. La maîtrise des charges

La couverture du « coût complet » étant assurée par le STIF via le paiement des péages refacturés par la SNCF, RFF doit être en mesure de s'engager à dégager la capacité d'autofinancement nécessaire à la poursuite des investissements. Par ailleurs, le STIF attend de RFF qu'il optimise la maintenance du réseau. Cela doit être retranscrit concrètement dans l'exécution des objectifs que se fixent RFF et dans ses relations financières avec le STIF. Cela doit conduire à une stabilisation des charges dans le temps, et donc à une évolution limitée de l'indexation du barème des péages.

A ce titre, la prochaine convention devra inciter RFF à maîtriser le montant des péages selon une évolution annuelle la plus proche possible de l'inflation, en cohérence avec l'effort demandé par l'Etat aux collectivités territoriales.

Tirant les conséquences logiques de la couverture du coût complet via le paiement des péages par le STIF, la convention devra intégrer le principe de neutralité globale pour le STIF de la réforme de la tarification du réseau portant création de la redevance quai. A ce titre, la convention devra préciser que la redevance quai nouvellement instaurée viendra bien en diminution de la redevance d'accès.

Les gains annoncés suite à la création d'un Gestionnaire d'Infrastructure Unique devront être anticipés et se traduire par une diminution du volume financier prévisionnel des péages.

Par ailleurs, la convention devra prévoir des engagements contraignants pour RFF permettant de garantir une neutralité financière pour le STIF au cas où RFF ne parviendrait pas à maîtriser ses coûts.

3.2.2. La maîtrise des opérations de renouvellement (délais/coûts)

RFF doit être responsabilisé en tant que maître d'ouvrage et mainteneur du réseau. Au regard des attentes en termes d'amélioration de la qualité de service exprimées par les usagers, les dépassements de délais ou la réévaluation systématique des échéances et des coûts constatés lors de l'exécution de la convention 2009-2012 ne sont pas acceptables. Il conviendra donc de responsabiliser financièrement RFF sur ce point. Cet engagement apparaît d'autant plus justifié que les recettes nécessaires pour mener ces investissements ont été perçues par RFF via le paiement des redevances par le STIF.

Par ailleurs, les retards constatés ont été accumulés lors de vie de la convention, sans qu'aucune solution ne soit proposée par RFF au fil de l'eau pour redresser la trajectoire. Il est donc indispensable, qu'en cas de retard, RFF propose dans le même temps un plan de rattrapage.

Parallèlement à la convention, le STIF est amené à subventionner ponctuellement la réalisation d'études par RFF. Considérant les difficultés passées pour établir les conventions de financement rattachées à ces projets, la négociation STIF-RFF permettra d'acter certains principes communs en la matière, qui en faciliteront la conclusion à l'avenir. RFF devra notamment accepter d'être responsabilisé sur les coûts et les délais de ces réalisations, par l'inclusion systématique de mécanismes de pénalités pour retard.

Enfin, il conviendra de prévoir l'instauration de mécanismes d'incitation à la réalisation des investissements et de pénalités en cas d'inexécution des engagements de RFF sur les délais et la réalisation des investissements. A ce titre, le STIF doit avoir la garantie que les pénalités imposées à RFF ne seront pas récupérées via les péages des années suivantes. A minima, en cas de retard d'investissement sur fond propres de RFF, le STIF devra récupérer chaque année les charges d'amortissement et de capital non exposées par RFF mais dont la couverture était prévue par les péages du STIF.

3.2.3. Les opérations CPER et les frais de maîtrise d'ouvrage

A ce titre, il est attendu de RFF qu'il optimise la gestion des opérations d'investissements sur l'infrastructure ferroviaire francilienne dans le cadre de son rôle global de maître d'ouvrage, y compris dans la réalisation des contrats de projet Etat-région (CPER). Cela implique également une clarification et une optimisation coûts de maîtrise d'ouvrage en conformité avec les dispositions de la loi MOP.

Il apparaît également indispensable que RFF clarifie la répartition des rôles respectifs de maître d'ouvrage et de maître d'œuvre, notamment sa relation avec SNCF Infra, dans l'optique de limiter l'augmentation des charges associées à la réalisation des investissements (en limitant par exemple la multiplication des intervenants et des coûts d'interface associés).

3.2.4. Le domaine foncier de RFF

Le renouvellement de la convention STIF-RFF doit être l'occasion de déterminer les principes de gouvernance du domaine foncier de RFF. Il conviendra de rappeler à RFF son rôle de « promoteur du transport ferroviaire en France » : le STIF souhaite notamment que lui soit accordé un droit de priorité afin de se positionner pour acquérir ou pour être occupant du domaine public ou privé de RFF.

Il conviendra également d'entériner avec RFF le principe d'une co-saisine systématique des Domaines en vue d'évaluer le montant du produit de la vente des terrains de RFF, ou de l'occupation temporaire.

3.3. La nécessité d'une plus grande transparence du gestionnaire d'infrastructure sur le périmètre des services conventionnés

En contrepartie du monopole dont il dispose, RFF doit être en mesure de rendre des comptes sur l'usage des fonds que le STIF met à sa disposition pour lui permettre de réaliser les missions qui lui incombent.

Le suivi physique et financier par le STIF de l'exécution de la convention doit donc être renforcé. Dans le cadre de la convention future, le STIF attend donc du gestionnaire d'infrastructure une information plus transparente et exhaustive sur le bilan financier des différents programmes d'investissements. RFF doit également être en capacité de fournir un suivi des réalisations physiques achevées ou en cours correspondant aux montants investis, et d'informer plus efficacement les élus et associations d'usagers sur l'exécution de ses missions.

3.3.1. Les produits de gestion du patrimoine de RFF

Les redevances d'infrastructure acquittées par le STIF finançant le coût complet alloué à l'Activité Transilien, tout flux financier du STIF à RFF (achat de foncier, subventions, redevances d'occupation de voies de service...) doit venir en déduction du volume global de péages facturé au STIF en application de l'article 4 des statuts fondateurs de RFF.

Or, les règles comptables de RFF séparent, au sein de l'établissement public, les activités « Patrimoine » et « Infrastructure » en deux unités génératrices de trésorerie (UGT) distinctes. Cette séparation pose un problème majeur de traçabilité des flux de trésorerie provenant du STIF au sein de RFF. Le STIF devra donc être en mesure de s'assurer que les produits de gestion du patrimoine de RFF et notamment le montant versé par le STIF au titre de la vente ou l'occupation du patrimoine de RFF, viennent bien en déduction du montant des charges à couvrir par les péages facturés au STIF.

3.3.2. L'exécution des programmes d'investissements

L'impératif de transparence devra se traduire dans le cadre de la prochaine convention par un suivi renforcé de la traçabilité des investissements réalisés par rapport à la maquette des programmes d'investissements prévus initialement. Le manque de communication sur les gains apportés par les investissements effectivement réalisés en 2009-2012, en termes de qualité de service mais également en termes d'amélioration durable de la substance des infrastructures, devra également être amélioré via la mise en place d'un système de reporting pertinent.

RFF devra être en mesure pendant toute la durée de la future convention de produire, selon une périodicité à définir mais qui ne peut être supérieure à 3 mois, des indicateurs quantifiés de suivi physique pertinents de l'avancement de ces investissements (ex : nombre de km de voies renouvelées, nombre d'appareils de voie renouvelés, etc.) en précisant leur contenu et leur localisation. De même, RFF devra fournir annuellement au STIF des indicateurs permettant de valoriser ces actions en termes de gain en 'qualité de service' (cf. plus haut : impact sur l'irrégularité liée à des causes infrastructure) et d'état global du réseau (ex : âge moyen des actifs par ligne de service et par domaine technique). La contractualisation de ces indicateurs devra être envisagée, à laquelle seraient adossées des sanctions en cas de non atteinte des objectifs initiaux ou de dérives constatées dans la réalisation des opérations.

Le STIF devra disposer dans ce cadre d'une information détaillée, auditable et fiable des coûts de RFF. En particulier, RFF devra communiquer au STIF un suivi physique des réalisations rendu par programme et une identification des réalisations dans la maquette financière actée conjointement (détaillant les données relatives aux unités d'œuvre prévues et réellement consommées) et les coûts unitaires associés (prévus et réellement facturés). Les éléments financiers liés devront détailler des coûts par nature afin de permettre au STIF de réaliser des analyses de façon fine, a priori mais également ex post (analyse de l'écart prévision/réalisation).

3.3.3. Le compte financier imputé à l'activité Transilien

Dans le cadre de la future convention, il conviendra de s'assurer que RFF produise un compte financier consolidé pour le sous-réseau Transilien : la clé de répartition usuellement évoquée par RFF (70% des charges du réseau d'Île-de-France affectées à l'activité Transilien) n'est pas apparue suffisamment fondée ni étayée à ce jour. Ce compte financier devra faire apparaître l'ensemble des produits et charges imputés à l'activité Transilien, y compris les frais de structure de l'établissement public et les produits de gestion du patrimoine de RFF.

En cohérence avec sa volonté de contrôle de l'évolution globale des charges et de connaissance de l'infrastructure qu'il finance, il serait également souhaitable que le STIF dispose de comptes par ligne produits par RFF. Ceux-ci permettraient au STIF de disposer des informations nécessaires dans le suivi et les prises de décisions relatives à la gouvernance de l'infrastructure francilienne.

En outre, la convention devra introduire la généralisation d'un droit d'audit du STIF sur tous les sujets relatifs au périmètre de la convention et à toute activité des entreprises en lien avec RFF pour l'exécution des missions assignées à ce dernier. En effet, il sera nécessaire pour le STIF d'avoir la garantie que le montant total des péages facturés est affecté au réseau francilien et ne sert pas à désendetter RFF ou à financer d'autres réseaux que celui emprunté par l'Activité Transilien.

3.3.4. Les devoirs d'information de RFF

RFF devra également être responsabilisé sur le rendu d'informations aux élus locaux et représentants des associations d'usagers, pour l'ensemble des enjeux d'infrastructure concernant un territoire donné.

Les représentants de RFF devront être présents aux comités de ligne et fournir des informations et justifications régulières sur les résultats en matière de régularité, la programmation de plages travaux, ainsi que sur la nature des opérations réalisées sur l'infrastructure.

En effet, les comités de lignes sont des lieux d'échange avec les élus et les représentants des usagers sur les conditions d'exercice du service, d'écoute et de prise en compte des attentes et besoins en matière de développement de l'offre, d'information et de consultation sur l'ensemble des actions que le STIF met en place en tant qu'Autorité Organisatrice.

Chaque année, une restitution de l'exécution des contrats, des programmes d'investissement et des perspectives futures sera présentée au Conseil du STIF par le Président de RFF, notamment au regard des objectifs en matière de régularité/ponctualité et d'exécution des programmes d'investissement (rattrapage et investissements futurs). Cette restitution devra être également l'occasion de présenter de façon détaillée les plans d'actions envisagés le cas échéant.

3.4. Fixer une durée conventionnelle et une souplesse d'évolution permettant au STIF de conserver une marge de manœuvre optimale

Il apparaît nécessaire de définir une durée de convention suffisante pour permettre au STIF et à RFF de définir des engagements et des perspectives qui s'inscrivent dans la durée.

Par ailleurs, si le renforcement de la coopération entre acteurs du service public ferroviaire est fortement soutenu par le STIF, il est indispensable de maintenir une distinction claire entre les missions et enjeux du gestionnaire d'infrastructures d'une part, et de l'exploitant ferroviaire d'autre part. Cela est indispensable non seulement au regard des différences opérationnelles majeures entre les deux activités, mais découle également des exigences d'indépendance opérationnelle et financière totale du gestionnaire de l'infrastructure par rapport aux exploitants.

A ce titre, il est proposé de conserver une durée de convention de quatre années avec un terme au 31 décembre 2017.

Cependant, il convient également de prévoir un dispositif d'adaptation de la convention STIF/RFF, afin de tenir compte des évolutions institutionnelles induites par la mise en place progressive du gestionnaire d'infrastructures unique. A cet effet, il est proposé d'introduire dans la convention une clause de revoyure à compter de fin 2015.

* *
*

Il est proposé au Conseil de débattre de ces orientations et de donner mandat à la Directrice générale pour, sur ces bases, renouveler et approfondir le partenariat entre le STIF et RFF.

Délibération n° 2013/089
Séance du 16 mai 2013

MARCHE 2012-80

**MODALITES DE SUIVI, DE REPORTING ET DE MISE A JOUR DES
INVESTISSEMENTS PREVUS DANS LE CADRE DES CONTRATS STIF-RATP
ET STIF-SNCF ET DE LA CONVENTION STIF-RFF SUR 2012-2015**

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** les dispositions de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment ses articles 57 à 59, 72 et 77 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 28 mars 2013 attribuant le marché 2012-80 à la société SETEC Organisation ;
- VU** le rapport n° 2013/089 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer le marché référencé n°2012-80 « Modalités de suivi, de reporting et de mise à jour des investissements prévus dans le cadre des contrats STIF-RATP et STIF-SNCF et de la convention STIF-RFF sur 2012-2015» avec la société SETEC Organisation.

ARTICLE 2 : Précise que le montant de la tranche ferme est de 198 565 € HT.

ARTICLE 3 : Précise que la tranche conditionnelle est réglée en application des prix unitaires renseignés au bordereau des prix du marché.

ARTICLE 4 : Précise que la tranche conditionnelle est sans montant minimum et sans montant maximum.

ARTICLE 5 : Précise que ce marché est conclu pour une durée ferme de 48 mois à compter de sa notification.

ARTICLE 6 : Une présentation régulière du suivi du PQI sera faite aux administrateurs/trices du STIF. Une fois par trimestre, le STIF fera un point sur les indicateurs de régularité et de qualité de service aux administrateurs/trices.

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.

Accusé de réception en préfecture
00130067020050103-001-000-000
Date de télétransmission : 17/05/2013
Date de réception préfecture : 17/05/2013

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

Jean-Paul HUCHON

**Délibération n° 2013/090
Séance du 16 mai 2013**

MARCHE 2012-115

**TMA (TIERCE MAINTENANCE APPLICATIVE) DES APPLICATIONS
INFORMATIQUES DU STIF**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs 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 et notamment ses articles 10, 57 à 59 et 76 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 28 mars 2013 attribuant l'accord cadre aux sociétés Aerial, Key Computing, Steria, Umanis et Clemessy ;
- VU** le rapport n° 2013/090 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer l'accord cadre référencé n°2012-115 avec les sociétés suivantes :

- Aerial
- Key Computing
- Steria
- Umanis
- Clemessy

ARTICLE 2 : Précise que les titulaires de l'accord cadre seront remis en concurrence à chaque survenance d'un besoin.

ARTICLE 3 : Précise que les marchés conclus sous le fondement de cet accord-cadre sont sans montant minimum et avec un maximum de 190 000 € Hors Taxes. Les marchés subséquents pourront être des marchés à bons de commande.

ARTICLE 4 : Précise que l'accord cadre est conclu pour une durée ferme de 48 mois à compter de sa notification aux titulaires.

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

Accusé de réception en préfecture
STIF n° 2013-090-DE
Date de télétransmission : 17/05/2013
Date de réception préfecture : 17/05/2013

Jean-Paul HUCHON

**Délibération n° 2013/092
Séance du 16 mai 2013**

MARCHE 2012-118

**MISE EN ŒUVRE DE L'AUTOMATISATION DE L'EXPLOITATION POUR
L'ANONYMISATION DES DONNEES AU STIF**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs 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 et notamment ses articles 57 à 59 et 77 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 28 mars 2013 attribuant le marché 2012-118 à la société SII ;
- VU** le rapport n° 2013/092 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché référencé n°2012-118 « Mise en œuvre de l'automatisation de l'exploitation pour l'anonymisation des données au STIF» avec la société SII ;

ARTICLE 2 : précise que le montant des prestations forfaitaires est de 330 470,10 euros HT ;

ARTICLE 3 : précise que les prestations à bons de commande sont passées sans montant minimum et sans montant maximum ;

ARTICLE 4 : précise que ce marché est conclu pour une durée de 4 ans à compter de la notification au titulaire ;

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

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130516-2013-092-DE
Date de télétransmission : 17/05/2013
Date de réception préfecture : 17/05/2013

Jean-Paul HUCHON



Délibération n° 2013/093
Séance du 16 mai 2013

MARCHE 2012-128

**PRESTATIONS D'ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE SUR DES PROJETS
DES SYSTEMES D'INFORMATION DU STIF**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs 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 et notamment ses articles 10, 57 à 59 et 76 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 28 mars 2013 ;
- VU** le rapport n° 2013/093 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer l'accord cadre référencé n°2012-128 avec les sociétés suivantes :

Lot 1	Lot 2	Lot 3	Lot 4	Lot 5
Pricewaterhouse	Mobigis	Atexo	Atexo	Klee
Steria	Pricewaterhouse	MC2I	CGI-Logica	Ausy
Fontaine	Steria	Artimon	MC2I	Attoma
Artimon	Artimon	CGI-Logica	Cereza	Steria

ARTICLE 2 : précise que les titulaires de l'accord cadre seront remis en concurrence à chaque survenance d'un besoin ;

ARTICLE 3 : précise que l'accord cadre est conclu pour une durée de vingt quatre (24) mois à compter de sa notification, renouvelable une fois, par reconduction tacite, pour une nouvelle période de deux ans, sans que sa durée maximale ne puisse excéder quatre ans ;

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

Accusé de réception en préfecture
075-207500078-20130516-2013-093-DE
Date de réception préfecture : 17/05/2013

Jean-Paul HUCHON

**Délibération n° 2013/094
Séance du 16 mai 2013**

AVENANT N°1 AU MARCHÉ 2010-17

**ASSISTANCE EN MATIERE DE GESTION DES MARQUES ET NOMS DE
DOMAINES ET CONSEIL EN PROPRIETE INTELLECTUELLE**

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 et notamment son article 20 ;
- VU** La Commission d'Appel d'Offre du 14 septembre 2010 attribuant le marché 2010-17 à la société Regimbeau ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 28 mars 2013 d'émettre un avis favorable sur la passation de l'avenant n°1 au marché n°2010-17 avec la société Regimbeau ;
- VU** le rapport n° 2013/094 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer l'avenant n°1 au marché 2010-17 attribué à la société Regimbeau ;

ARTICLE 2 : précise que l'avenant a pour objet de modifier le bordereau des prix unitaires afin de l'adapter à des exigences qui ne pouvaient pas être prévues lors de la passation du marché initial ;

ARTICLE 3 : précise que l'avenant est sans incidence financière sur le montant initial du marché 2010-17 ;

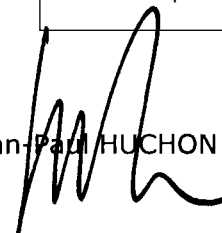
ARTICLE 4 : précise que les autres clauses du marché restent inchangées ;

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

Accusé de réception en préfecture
N° 1516-2013-094-DE
Date de télétransmission : 17/05/2013
Date de réception préfecture : 17/05/2013

Jean-Paul HUCHON



**Délibération n° 2013/095
Séance du 16 mai 2013**

**RAPPORT COMPLEMENTAIRE AU MARCHE 2012-102
ORGANISATION ET ANIMATION DES SEMINAIRES DU STIF
2013-2016**

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 et notamment ses articles 30 et 72 ;
- VU** l'avis favorable de la Commission d'appel d'offres du 28 mars 2013 sur l'attribution de l'accord cadre à la société Bearing point ;
- VU** le rapport n° 2013/095 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer l'accord cadre 2012-102 avec la société Bearing point.

ARTICLE 2 : Précise que les attributaires de l'accord cadre 2012-102 sont pour le lot 1 :

	Classement
YTAE	1
Imfusio	2
DBA	3
Trois temps	4
Connect Factory	5
BEARING POINT	6

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130516-2013-095-DE
Date de télétransmission : 17/05/2013
Date de réception préfecture : 17/05/2013

ARTICLE 3 : Précise que les attributaires de l'accord cadre 2012-102 sont pour le lot 2 :

	Classement
DBA	1
Imfusio	2
Accilia	3
YTAE	4
Alter et Go	5
BEARING POINT	6

ARTICLE 4 : Précise que les titulaires de l'accord cadre seront remis en concurrence à chaque survenance d'un besoin.

ARTICLE 5 : Précise que le montant annuel maximal du lot 1 est de 150 000 € HT et que celui du lot 2 est de 250 000 € HT.

ARTICLE 6 : Précise que l'accord cadre est conclu à compter de sa notification jusqu'au 31 décembre 2013. Il pourra être reconduit deux fois pour des nouvelles périodes d'un an.

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

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

Jean-Paul HUCHON



**Délibération n° 2013/096
Séance du 16 mai 2013**

MARCHE 2012-120

MISSION D'ACQUISITION DES DONNEES TOPOGRAPHIQUES

**TRONÇON [CHAMPIGNY CENTRE / NOISY-CHAMPS / SAINT-DENIS
PLEYEL] DE LA LIGNE ORANGE DU GRAND PARIS EXPRESS**

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 et notamment ses articles 57 à 59 et 77;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 28 mars 2013 attribuant le marché 2012-120 au groupement GEOMETRIC (mandataire) -ARKANE-COGERAT
- VU** le rapport n° 2013/096 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché référencé n°2012-120 « Mission d'acquisition des données topographiques du tronçon [Champigny centre / Noisy-Champs / Saint-Denis Pleyel] de la Ligne Orange du Grand Paris Express avec le groupement GEOMETRIC - ARKANE-COGERAT ;

ARTICLE 2 : précise que la société GEOMETRIC est mandataire de ce groupement ;

ARTICLE 3 : précise que ce marché à bons de commande est passé avec un montant minimum de 100 000 € HT et avec un montant maximum de 500 000 € HT ;

ARTICLE 4 : précise que ce marché est conclu pour une durée de 24 mois à compter de la notification au titulaire ;

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

Accusé de réception en préfecture
1516-2013-096-DE
Date de télétransmission : 17/05/2013
Date de réception préfecture : 17/05/2013

Jean-Paul HUCHON

**Délibération n° 2013/097
Séance du 16 mai 2013**

AVENANT N°1 AU MARCHÉ 2012-62

**TRONÇON [CHAMPIGNY CENTRE / NOISY-CHAMPS / SAINT-DENIS
PLEYEL] DE LA LIGNE ORANGE DU GRAND PARIS EXPRESS
ETUDES PRELIMINAIRES
DOSSIER DE DEFINITION DE SECURITE
SCHEMA DE PRINCIPE**

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 et notamment son article 20 ;
- VU** l'avis favorable de la Commission d'appel d'offres du 28 mars 2013 sur la passation de l'avenant n°1 au marché n°2012-62 avec le groupement BG Ingénieurs Conseils – ARTELIA Ville et Transport ;
- VU** le rapport n° 2013/097 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer l'avenant n°1 au marché 2012-62 attribué au groupement BG Ingénieurs Conseils – ARTELIA Ville et Transport ;

ARTICLE 2 : précise que le montant de l'avenant est de 83 200 € HT soit 99 507, 20 € TTC ce qui représente une augmentation de 3,28% ;

ARTICLE 3 : précise que les autres clauses du marché restent inchangées ;

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

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130516-2013-097-DE
Date de publication : 17/05/2013
Date de réception en préfecture : 17/05/2013

Jean-Paul HUCHON

**Délibération n° 2013/098
Séance du 16 mai 2013**

MARCHE 2013-19

**ASSISTANCE FONCIERE
DEBRANCHEMENT DU TRAM-TRAIN T4
JUSQU'À CLICHY-SOUS-BOIS ET MONTFERMEIL**

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 et notamment ses articles 146 et 169 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 28 mars 2013 attribuant le marché 2013-19 au groupement INEXIA-AFACOR/INGEO ;
- VU** le rapport n° 2013/098 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la société Systra, mandataire du STIF sur cette opération, à signer le marché n°2013-94 avec le groupement INEXIA-AFACOR/INGEO ;

ARTICLE 2 : précise que le montant des prestations rémunérées à prix forfaitaire est de 58 000 € HT ;

ARTICLE 3 : précise que le montant des prestations rémunérées à prix unitaire est passé avec un montant maximum de 300 000 € HT ;

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

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

Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130516-2013-098-DE
Date de télétransmission : 17/05/2013
Date de réception préfecture : 17/05/2013

**Délibération n° 2013/099
Séance du 16 mai 2013**

AVENANT N°1 AU MARCHÉ 2011-26

MANDAT DE MAITRISE D'OUVRAGE

**TCSP MASSY – SACLAY PHASE 2
ECOLE POLYTECHNIQUE – CHRIST DE SACLAY**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment son article 20 ;
- VU** La Commission d'Appel d'Offre du 20 juin 2011 attribuant le marché 2011-26 au groupement SETEC Organisation / SETEC Travaux Publics et Industriels / SCP SUR-MAUVENU et Associés/France Défi MP ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 28 mars 2013 d'émettre un avis favorable sur la passation de l'avenant n°1 au marché n°2011-26 avec le groupement SETEC Organisation / SETEC Travaux Publics et Industriels / SCP SUR-MAUVENU et Associés/France Défi MP ;
- VU** le rapport n° 2013/099 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer l'avenant n°1 au marché 2011-26 attribué au groupement SETEC Organisation / SETEC Travaux Publics et Industriels / SCP SUR-MAUVENU et Associés/France Défi MP ;

ARTICLE 2 : précise que le montant de l'avenant est de 95 888,00 € HT soit 114 682,05 € TTC ce qui représente une augmentation de 6.41 % ;

ARTICLE 3 : précise que les nouveaux montants du marché sont les suivants :

	AVP	PRO	RE	Total
Nouveau montant du marché N°2011-26	484 500,00 €	510 360,00 €	637 595,00 €	1 632 455,00 €

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130516-2013-099-DE
Date de transmission : 10/05/2013
Date de réception préfecture : 17/05/2013

ARTICLE 4 : précise que les autres clauses du marché restent inchangées ;

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, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized representation of the name 'Jean-Paul Huchon'.

**Délibération n° 2013/100
Séance du 16 mai 2013**

AVENANT N°1 AU MARCHÉ 2011-110

**ETUDE DE LA DESSERTE EN TSCP DE L'AGGLOMERATION
DE CERGY-PONTOISE**

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 et notamment son article 20 ;
- VU** La Commission d'Appel d'Offre du 19 janvier 2012 attribuant le marché 2011-110 à la société Ingérop ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 28 mars 2013 d'émettre un avis favorable sur la passation de l'avenant n°1 au marché n°2011-110 avec la société Ingérop ;
- VU** le rapport n° 2013/100 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer l'avenant n°1 au marché 2011-110 attribué à la société Ingérop ;

ARTICLE 2 : précise que le montant de l'avenant n°1 est de 11 918 € HT soit 14 253,92 € TTC ce qui représente une augmentation de 13 % ;

ARTICLE 3 : précise que les autres clauses du marché restent inchangées ;

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

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130516-2013-100-DE
Date de télétransmission : 17/05/2013
Date de réception préfecture : 17/05/2013

**Délibération n° 2013/101
Séance du 16 mai 2013**

MARCHE 2013-16

**MARCHE DE COMPENSATIONS AGRICOLES, FORESTIERES ET
ENVIRONNEMENTALES**

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 et notamment son article 35-II-8 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 28 mars 2013 attribuant le marché 2013-16 à la société CDC Biodiversité ;
- VU** le rapport n° 2013/101 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché n°2013-18 avec la société CDC Biodiversité ;

ARTICLE 2 : précise que la durée de ce marché est de 4 ans à compter de la notification au titulaire ;

ARTICLE 3 : précise que ce marché est passé sans montant minimum et sans montant maximum.

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

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

Accusé de réception en préfecture
075-237500078-20130516-2013-101-DE
Date de télétransmission : 17/05/2013
Date de réception préfecture : 17/05/2013

Jean-Paul HUCHON

**Délibération n° 2013/142
Séance du 16 mai 2013**

AVENANT N°1 AU MARCHE 2012-08 LOT 2

**RACCORDEMENTS DE VOIRIE AUTOUR DU TERMINUS PROVISoire
D'ATHIS-MONS / CREATION DE LA GARE ROUTIERE – TRAMWAY T7 DE
VILLEJUIF A ATHIS-MONS (JUVISY-SUR-ORGE)**

LOT N°2 ECLAIRAGE PUBLIC SIGNALISATION LUMINEUSE TRICOLEURE

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 et notamment son article 20 ;
- VU** la Commission d'Appel d'Offre du 21 juin 2012 attribuant le marché 2012-08 lot 2 au groupement CEGELEC PARIS (mandataire) / SDEL TRAVAUX EXTERIEURS IDF ;
- VU** la délibération n°2012/0198 du 11 juillet 2012 autorisant la directrice générale à signer le marché « 2012-08 lot 2 » avec le groupement CEGELEC / SDEL ;
- VU** le rapport n° 2013/142 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer l'avenant n°1 de transfert relatif au marché « 2012-08 – lot 2 » dont l'objet est de transférer la réalisation du marché du groupement CEGELEC PARIS (mandataire) / SDEL TRAVAUX EXTERIEURS IDF à la société COGELUM du fait de la réorganisation des activités au sein du groupe Vinci énergie IDF ;

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

Accusé de réception en préfecture
075-28750078-20130516-2013-142-DE
Date de télétransmission : 17/05/2013
Date de réception préfecture : 17/05/2013

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2013/102
Séance du 16 mai 2013



BILAN DE LA CONCERTATION
PROJET DE TRAMWAY DE PARIS A ORLY VILLE

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** 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** le contrat de plan Etat-Région Ile de France 2000-2006 signé le 18 mai 2000 ;
- VU** le Contrat de projets 2007-2013 État – Région Île-de-France signé le 23 mars 2007 ;
- 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 2007-2013 Région-Département du Val-de-Marne ;
- 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 de la RD5 intégrant son passage en mode tramway comme une opération inscrite au CPRD94 ;
- VU** la convention particulière entre l'Etat et la Région Ile-de-France relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 signée par l'Etat et le Conseil Régional le 06 septembre 2011 ;
- VU** la délibération n°2011/0777 du Conseil du STIF relative à la convention de financement des études DOCP, concertation préalable, schéma de principe et enquête publique pour le Tramway paris Orly sur la RD5 ;
- VU** la délibération du Conseil municipal de Paris du 14 mai 2012 ; du conseil municipal d'Ivry-sur-Seine du 29 mars 2012 ; DL12320 du conseil municipal de Vitry-sur-Seine du 23 mai 2012 ; 12.052b du conseil municipal de Choisy-le-Roi du 28 mars 2012 ; 2012/02/35 du conseil municipal de Thiais du 29 mars 2012 ; 24-2012 du conseil municipal d'Orly du 22 mars 2012 ;
- VU** la délibération n°2012/0105 du Conseil du STIF du 11 avril 2012 sur les modalités de la concertation du projet de tramway de Paris à Orly-ville ;

- VU** la décision 2012/20/TRAMPO/1 de la Commission Nationale du Débat Public du 6 juin 2012 considérant que les caractéristiques du projet de tramway de Paris à Orly-ville ne justifiait pas l'organisation d'un débat public et pouvait être soumis au public selon les modalités de concertation proposées par le STIF ;
- VU** le rapport n° 2013/102 ;
- VU** les avis de la Commission de la Démocratisation en date du 11 avril 2013 et de la Commission des Investissements et de suivi du Contrat de Projets en date du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le bilan de la concertation préalable relative au projet de Tramway de Paris à Orly-Ville, qui s'est déroulée du 22 octobre au 30 novembre 2012 ;

ARTICLE 2 : de confirmer la poursuite du projet, en prenant en compte les enseignements issus de la concertation, pour la réalisation des études préliminaires et l'élaboration du schéma de principe et du dossier d'enquête publique par le STIF, sur la base des principes suivants :

- Un tracé d'environ 10 km en site propre entre la station Porte de Choisy à Paris et la station Fer à Cheval à Orly.
- Un objectif de vitesse commerciale de 20km/h ;

ARTICLE 3 : de s'engager, en réponse aux observations soulevées lors de la concertation, à :

- Confirmer rapidement avec les acteurs locaux, la localisation retenue du site de maintenance et de remisage dans le cadre du schéma de principe.
- Mettre en place un dispositif d'information régulier du public sur le projet, tant en phase de conception qu'en phase travaux.
- Rechercher l'optimisation du planning du projet.
- Bien prendre en compte l'intermodalité dans les aménagements, en particulier au niveau de la Porte de Choisy, du pôle d'échange de Vitry intégrant la Ligne 15 du Grand Paris Express.
- prendre des mesures conservatoires sur la station Fer à Cheval à Orly et le site de maintenance et de remisage pour permettre le prolongement ultérieur du tramway Paris Orly ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

ARTICLE 5 : de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et de l'habiliter à signer tout document s'y référant.

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



Jean-Paul HUCHON

Délibération n° 2013/103
Séance du 16 mai 2013

DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES
MODALITES DE LA CONCERTATION

T ZEN 5 « VALLEE DE LA SEINE »

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** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le 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** le contrat de plan Etat-Région Ile de France 2000-2006 signé le 18 mai 2000 ;
- 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 convention particulière entre l'Etat et la Région Ile-de-France relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 signée par l'Etat et le Conseil Régional le 06 septembre 2011 ;
- 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 Plan de Déplacements du Val-de-Marne adopté par le Conseil général du Val-de-Marne le 16 mars 2009 ;
- VU** la délibération n°2011/0629 du Conseil du STIF relative à la convention de financement des études DOCP, concertation préalable, schéma de principe et enquête publique pour la ligne T Zen 5 Vallée de la Seine ;
- VU** les courriers du 21 mars 2013 présentant les modalités de la concertation envisagée et adressés aux communes d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi et à la ville de Paris ;
- VU** le rapport n°2013/103 ;
- VU** les avis de la commission de la démocratisation du 11 avril 2013 et de la commission des investissements et de suivi du contrat de projets du 12 avril 2013

2013 et de commission des
Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130516-2013-103-DE
Date de télétransmission : 17/05/2013
Date de réception préfecture : 17/05/2013

Après en avoir délibéré,

DECIDE

Article 1 : d'approuver le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales du T Zen 5 Vallée de la Seine de Paris 13^{ème} arrondissement à Choisy-le-Roi

Les objectifs de ce projet de transport sont les suivants :

- offrir une liaison structurante pour le territoire complémentaire au réseau ferré
- développer une offre de transport fiable, capacitaire, accessible et confortable permettant de limiter le développement de la voiture particulière
- accompagner le fort développement urbain du secteur dans le respect des enjeux actuels d'usage de la voirie : circulation automobile, itinéraires cyclables et cheminements piétons lisibles et sécurisés, stationnements vélos, etc.
- desservir les pôles de développement actuels et futurs du territoire
- participer au développement économique en desservant les entreprises déjà implantées et contribuer à l'attractivité du territoire pour les futures entreprises ;

Article 2 : d'autoriser la directrice générale du STIF à organiser une concertation préalable dans les termes prévus par le code de l'urbanisme. 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 :

- **Un questionnaire en ligne** destiné aux habitants/salariés/associations et aux responsables d'entreprises afin de recueillir leurs avis ;
- **Un site internet** dédié à la concertation, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation (documents d'information, comptes-rendus des réunions,...) et l'accès au questionnaire ;
- **Un dépliant d'information et de mobilisation du public** renvoyant sur le site internet et sur le questionnaire, distribué dans les boîtes aux lettres sur une bande de 400 m le long du tracé et élargie à Vitry-sur-Seine ainsi que mis à disposition chez les commerçants et les sites à fortes fréquentation ;
- **Un dispositif de consultation du public couvrant tout le territoire concerné par le projet** comprenant notamment des rencontres avec le public, les salariés et les chefs d'entreprises.

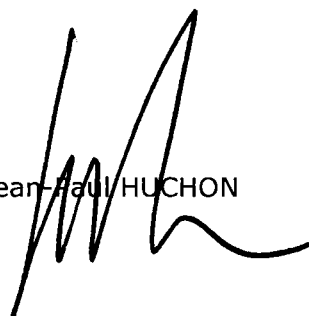
Ces modalités ont été soumises aux communes concernées pour avis.

Article 3 : d'autoriser la directrice générale à prendre toute décision et à signer tout acte permettant la concrétisation du projet ;

Article 4 : de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON



Délibération n°2013/104
Séance du 16 mai 2013

EST TVM
DESIGNATION DE LA MAITRISE D'OUVRAGE
CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES AVANT-PROJET
ET PREMIERES ACQUISITIONS FONCIERES

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

- VU** le Code des transports (partie législative) ;
- VU** Le Code de l'environnement (articles L 123-1 et suivants) et le code de l'expropriation (articles L11-1 et suivants) ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** le décret n° 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 Ile de France ;
- VU** le Schéma directeur de la Région Île-de-France adopté par le Conseil régional d'Ile-de-France le 25 septembre 2008 ;
- VU** les Contrats Particuliers Région-Département 2007-2013, entre la Région Île-de-France et le Conseil général du Val-de-Marne d'une part, et entre la Région Île-de-France et le Conseil général de Seine-Saint-Denis d'autre part ;
- VU** la délibération n°2009/0123 du 11 février 2009 du conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France approuvant le bilan de la concertation et la convention de maîtrise d'ouvrage unique ;
- VU** la délibération n°2012/374 du 13 décembre 2012 du conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France approuvant le schéma de principe ;
- VU** le rapport n° 2013/104 ;
- VU** l'avis de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projets du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : de désigner le Conseil général du Val-de-Marne maître d'ouvrage de l'opération Est TVM. Le Conseil général organisera ses relations avec les autres collectivités locales gestionnaires de voirie (Conseil général de Seine-Saint-Denis et communes) par le biais d'une convention d'organisation de la maîtrise d'ouvrage à approuver avec l'avant-projet ;


ARTICLE 2 : d'approuver la convention de financement relative à l'élaboration de l'avant-projet et aux premières acquisitions foncières du projet Est TVM ;

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130516-2013-104-DE
Date de télétransmission : 17/05/2013
Date de réception en préfecture : 17/05/2013

ARTICLE 3 : d'autoriser la Directrice générale à prendre tout acte nécessaire à la concrétisation du projet ;

ARTICLE 4 : de charger la directrice générale de l'exécution de la délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Île-de-France.

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



Jean-Paul HUCHON

**Convention de réalisation et de financement des études
relatives à l'élaboration du dossier d'Avant-Projet (AVP)
et des acquisitions foncières
du projet Est-TVM**

Entre :

D'une part

La **Région Île-de-France**, représentée par le Président du Conseil régional, ci-après désigné par « la Région » dûment mandaté par la délibération n° CP 13-..... de la Commission Permanente dudu Conseil régional d'Île-de-France,

D'autre part

Le **Département du Val-de-Marne**, représenté par le Président du Conseil général du Val-de-Marne, ci-après désigné par le « Département » dûment habilité par délibération de l'Assemblée départementale n°..... en date du

Ci-après désignés par «les financeurs »,

Et :

Enfin

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 00020, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, dûment habilitée, ci-après désigné « le STIF ».

Ci-après collectivement désignés « les parties »,

Le Département du Val-de-Marne et le STIF sont ci-après désignés conjointement « les bénéficiaires »,

TABLE DES MATIERES

0	CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION	5
0.1	HISTORIQUE	5
0.2	OBJECTIFS DU PROJET	5
0.3	INSCRIPTION DU PROJET DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET DE PROGRAMMATION	5
0.4	CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET	6
0.5	RAPPEL DES FINANCEMENTS MIS EN PLACE	6
1	OBJET DE LA CONVENTION	7
1.1	RAPPEL DES ELEMENTS D'ETUDE DEJA EFFECTUES	7
1.2	DEFINITIONS ET CONTENU DES ETUDES ET ACQUISITIONS	7
1.2.1	LE DOSSIER D'AVANT-PROJET (AVP)	8
1.2.2	LES PRESTATIONS COMPLEMENTAIRES	8
1.2.3	ACQUISITIONS FONCIERES.....	8
1.2.4	LE CONTENU DES DOSSIERS	8
1.2.5	EXPERTISE STIF	9
1.3	CALENDRIER DE REALISATION DE L'AVP ET DES ACQUISITIONS FONCIERES	9
2	ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES.....	9
2.1	L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS.....	9
2.2	LA MAITRISE D'OUVRAGE DES ETUDES	9
2.2.1	IDENTIFICATION, ENGAGEMENTS ET PERIMETRE D'INTERVENTION DES MAITRES D'OUVRAGE.....	9
2.2.2	COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE DU PROJET ET DES PROJETS CONNEXES :	10
2.3	LA MAITRISE D'OUVRAGE DE L'OPERATION A L'ISSUE DES ETUDES AVP.....	10
2.4	LES FINANCEURS	10
2.4.1	IDENTIFICATION	10
2.4.2	ENGAGEMENTS.....	10
3	MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT	11
3.1	ESTIMATION DU COUT DES ETUDES	11
3.2	COUTS DETAILLES	11
3.3	PLAN DE FINANCEMENT	12
3.4	MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT.....	12
3.4.1	VERSEMENT D'ACOMPTES	12
3.4.2	VERSEMENT DU SOLDE	13
3.4.3	PAIEMENT	13
3.4.4	BENEFICIAIRES ET DOMICILIATION	13

3.5	CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION	14
3.6	COMPTABILITE DU DEPARTEMENT DU VAL-DE-MARNE ET DU STIF.....	14
4	<u>MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS</u>	14
5	<u>GESTION DES ECARTS</u>	14
6	<u>DISPOSITIONS GENERALES.....</u>	15
6.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION	15
6.2	REGLEMENT DES LITIGES	15
6.3	RESILIATION DE LA CONVENTION	15
6.4	DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION	16
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 DES FINANCEURS	17
7.3	COMMISSION DE SUIVI	18
7.4	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
8.3	MISE A DISPOSITION DE LA REGION DES INFORMATIONS CARTOGRAPHIQUES	19
9	<u>ANNEXES</u>	21

Vu le code des transports ;

Vu la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, 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 décret 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

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 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 les délibérations n° CR 08-12 du Conseil régional d'Île-de-France du 29 juin 2012 et n°2012-3-2-2-11 du Conseil général du Val-de-Marne du 25 juin 2012 approuvant l'avenant n°1 au Contrat Particulier Région Ile-de-France - Département du Val-de-Marne ;

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 projet Est-TVM comme une opération inscrite au CPRD94 ;

Vu le bilan de la concertation, approuvé par délibération du Conseil du STIF n°2009/0123, du 11 février 2009,

Vu le schéma de principe du projet Est-TVM, approuvé par délibération du Conseil du STIF n°2012/374, du 13 décembre 2012, et la délibération du Conseil général du Val-de-Marne n°2012-6-2.2.12, du 10 décembre 2012.

Vu la délibération n° CR 33-10 du Conseil régional d'Île de France du 17 juin 2010 approuvant son Règlement budgétaire et financier ;

Vu la délibération de la Commission Permanente du Conseil général du Val-de-Marne n° du _11 mars 2013 ;

Vu la délibération n° _____ de la commission permanente du _____ du Conseil Régional ;

Vu la délibération n° _____ du Conseil du STIF en date du _____ ;

Il est convenu ce qui suit :

0 Contexte général de l'opération

0.1 Historique

Une liaison de transport collectif en rocade entre Versailles et Marne-la-Vallée a été inscrite dans le SDAU (Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme) dès 1976. Succédant en 1994 au SDAU, le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF) précisait le projet d'une liaison de rocade d'Antony à Noisy-le-Grand Mont d'Est.

Le premier tronçon de cette rocade, dénommée Trans Val-de-Marne (TVM), reliant Rungis à Saint-Maur/Créteil RER A est entré en service en octobre 1993. Le prolongement à l'ouest du TVM, depuis le MIN de Rungis jusqu'à la gare de la Croix-de-Berny du RER B à Antony (92), est entré en service en juillet 2007.

A l'est, dès 1998-99, parallèlement aux études du prolongement ouest de la Croix de Berny, un prolongement de la ligne de Créteil à Noisy-le-Grand Mont d'Est, a été étudié par le STIF et la RATP, portant sur une douzaine de tracés et leurs variantes. Les résultats de ces études désignèrent l'itinéraire par Saint-Maur-des-Fossés via le pont du petit Parc comme le plus attractif au regard du nombre de personnes desservies (habitants et emplois) et des gains de temps pour les voyageurs.

Face à des difficultés de mise en œuvre, le projet a changé de nature : il ne s'agissait plus du prolongement du TVM existant via un site propre continu, mais de la création d'une nouvelle ligne distincte de TVM permettant de relier Créteil à Noisy-le-Grand. Le principe des aménagements de voirie a donc été revu et une nouvelle concertation préalable a eu lieu du 2 mai au 2 juin 2006 et du 22 janvier au 23 février 2007, qui a confirmé les orientations prises.

Plusieurs variantes ont été maintenues pour l'élaboration du schéma de principe, notamment, à la demande de la commune de Saint-Maur-des-Fossés, un itinéraire alternatif passant par Saint-Maurice et par Joinville-le-Pont afin d'éviter la traversée du Vieux Saint-Maur.

Le schéma de principe, approuvé en Conseil du STIF du 13 décembre 2012, a permis de déterminer l'itinéraire et la consistance des aménagements les plus opportuns sur la liaison.

Les enquêtes publiques liées à l'opération sont prévues au cours du deuxième trimestre 2013 (mai-juin).

0.2 Objectifs du projet

Le 8 avril 2005, le STIF a fixé en Conseil d'Administration les objectifs du projet Est-TVM en vue de la poursuite du projet : il s'agit de « créer des itinéraires majoritairement en site propre permettant d'améliorer les liaisons de Créteil vers l'Est du Val-de-Marne en direction de Noisy-le-Grand (93) d'une part et de Val-de-Fontenay d'autre part ; faciliter le maillage des bus de ces tracés avec l'ensemble du réseau radial structurant desservant le Val-de-Marne».

0.3 Inscription du projet dans les documents de planification et de programmation

Ce projet est inscrit :

- au projet de SDRIF de 2008 approuvé par la Région,
- au Plan de mobilisation pour les transports de 2009,

- au CPRD 2007-2013 conclu avec le Département,
- au projet de PDU voté par le STIF en février 2011 et arrêté par la Région en février 2012,
- au Plan Régional pour la mobilité durable voté par la Région en février 2012.

0.4 Caractéristiques principales du projet

Le projet Est-TVM consistera en des aménagements de voirie permettant à une nouvelle ligne de bus de circuler principalement en site propre, et assurera la desserte des territoires traversés et les rabattements sur le réseau du Grand Paris Express. La nouvelle ligne Est-TVM constituera une ligne de rocade de 15 kilomètres entre Créteil et Noisy-le-Grand - Mont d'Est RER A dans le Val-de-Marne et en Seine-Saint-Denis.

Elle passera dans le Vieux Saint-Maur sans aménagement. Elle traversera par ailleurs la zone I.N.A./S.F.P. à Bry-sur-Marne. Enfin, elle fera le tour du Mont d'Est à Noisy-le-Grand.

Au stade du schéma de principe, les principales caractéristiques pressenties du projet Est-TVM sont les suivantes :

- Longueur de la ligne : 15 km de Créteil – Place de l'Abbaye à Noisy-le-Grand - Mont d'Est RER A
- Traversée de 7 communes : Créteil, Saint-Maur-des-Fossés, Joinville-le-Pont, Champigny-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne dans le département du Val-de-Marne, Noisy-le-Grand dans le département de Seine-Saint-Denis.
- 25 stations
- Temps parcours estimé à env. 50 min pour le trajet complet
- Fréquence de 5 min. en heure de pointe, 8 min en heure creuse
- Amplitude horaire : 5h00 à 00h30 en semaine
- Maillage avec les RER A et E, le métro 8 et le TVM, à terme avec la ligne rouge du Grand Paris Express
- Env. 23 000 voyageurs/jour attendus en 2017
- Matériel : bus standards

Le projet est estimé à 67,85 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2011 (hors matériel roulant). Le coût du matériel roulant est estimé à 6,7M d'€.

A titre indicatif, la mise en service est prévue fin 2017.

0.5 Rappel des financements mis en place

Au titre du projet Est-TVM, le Conseil général du Val-de-Marne a bénéficié d'une première affectation régionale sur ce projet en 2007, d'un montant de 150 000 € soit 50% du montant des études de schéma de principe évalué à 300 000 € HT.

En 2010, le Département a bénéficié d'une subvention régionale complémentaire pour la réalisation du schéma de principe et pour la constitution du dossier d'enquête publique. Le total de ces étapes correspondant à un montant prévisionnel des dépenses était fixé à hauteur de 2 206 301€ HT réparti comme suit :

- 70% Région Île-de-France
- 30% Conseil général du Val-de-Marne

A la suite de l'avenant n°1 au Contrat Particulier Région Département 2007-2013, le montant inscrit pour l'opération sur cette période s'élève à 20 M€ HT, avec la clé de financement suivante :

- 70% Région Île-de-France
- 30% Conseil général du Val-de-Marne

1 Objet de la convention

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement pour le projet Est-TVM :
 - des études d'Avant-Projet et des prestations complémentaires nécessaires à la constitution du dossier d'AVP,
 - des premières acquisitions foncières
 - de la mission d'expertise du STIF sur ce projet
- 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 ;
- de préciser 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 :

« projet Est-TVM, étapes AVP - AF »

1.1 Rappel des éléments d'étude déjà effectués

Les études amont et la concertation préalable ont mis en évidence l'intérêt de réaliser une nouvelle liaison majoritairement en site propre entre Créteil et Noisy-le-Grand.

Le schéma de principe et le dossier de DUP ont permis de préciser l'insertion du site propre sur les voiries traversées et d'élaborer un état initial de l'environnement pour identifier, dans le fuseau d'étude, les principaux enjeux et contraintes environnementales. Dans les cas où les secteurs à forts enjeux environnementaux n'ont pu être évités, le projet prévoit d'en réduire et/ou compenser les effets négatifs par la préconisation de mesures dites « compensatoires ».

La liste des études disponibles à prendre en compte dans l'élaboration de l'AVP est indiquée en annexe 2.

1.2 Définitions et contenu des études et acquisitions

Le programme porte sur :

- la constitution du dossier d'Avant-Projet
- le contenu des études complémentaires liées à l'AVP
- les frais de maîtrise d'ouvrage, dont une mission AMO

- 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 prestations complémentaires

Ces prestations pourront comprendre notamment :

- des reprises sur les dossiers déjà réalisés, au vu des nouvelles données émergeant durant le projet,
- étude géotechnique,
- étude d'assainissement,
- relevé et recollement des réseaux,
- comptage trafic et simulation de trafic,
- étude stationnement,
- levés topographiques,
- enquête défrichement.

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.

La réalisation du projet pourra nécessiter localement un déplacement des voies publiques longées par le tracé. Les acquisitions foncières réalisées dans le cadre du projet pour permettre ce déplacement seront restituées aux propriétaires des voies publiques concernées.

Aucune acquisition foncière n'est prévue sur le territoire de la Seine Saint Denis.

Le schéma de principe a évalué les acquisitions foncières à 2,7 M€. Il est proposé de répartir le coût de ces acquisitions sur deux conventions : la présente et la suivante relative aux études de la phase projet (PRO).

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 3 de la présente convention détaille les éléments constitutifs de l'AVP.

L'ensemble des documents sera remis par le Département aux Parties signataires de la présente convention en un exemplaire papier et un exemplaire sous format CD-Rom.

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 signataires de la convention 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.

1.2.5 Expertise STIF

Dans le cadre de ses attributions, en tant qu'autorité organisatrice, le STIF réalise des expertises, notamment à travers des études qu'il mène en interne ou des contrats de prestations qu'il fait exécuter. A ce titre, la présente convention prévoit le financement des études externalisées par le STIF pour le besoin du suivi ou de l'exécution d'éléments des études d'Avant-Projet.

Les expertises réalisées par le STIF pourront concerner :

- le coût et le planning des travaux ;
- l'optimisation du coût de l'exploitation et de la maintenance ;
- des études techniques.

1.3 Calendrier de réalisation de l'AVP et des acquisitions foncières

▪ AVP

Le délai indicatif de réalisation des études est fixé à 11 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.

▪ Acquisitions foncières

La présente convention vise à financer les premières acquisitions foncières nécessaires au projet qui pourront être réalisées par le Cg94 pendant la durée de ladite convention.

2 Rôle et engagements des parties

2.1 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.

2.2 La maîtrise d'ouvrage des études

2.2.1 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 à l'article 15-II du décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France, le STIF peut désigner le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinées au transport public de voyageurs.

Les prestations objet de la présente convention –hormis la mission d'expertise du STIF - sont placées sous la maîtrise d'ouvrage du Département du Val-de-Marne, désigné maître d'ouvrage de l'opération par le Conseil du STIF conformément à la délibération n° 2013/ du conseil du STIF du .

En tant qu'autorité organisatrice, le STIF prévoit une mission d'expertise sur l'exploitabilité et la maintenabilité des infrastructures.

2.2.2 Coordination des maîtres d'ouvrage du projet et des projets connexes :

Le Département devra réaliser ces études en étroite collaboration avec les maîtres d'ouvrage des projets connexes au projet Est-TVM tels que l'aménagement des gares et pôles d'échanges du Grand Paris Express, les projets urbains des secteurs traversés.

Cette coordination devra permettre la bonne articulation des projets et la bonne organisation des travaux. Le cas échéant, celle-ci devra se traduire par la conclusion de conventions spécifiques avec les MOA, non parties à la présente convention.

2.3 La maîtrise d'ouvrage de l'opération à l'issue des études AVP

Etant donné que le projet s'étend également sur le territoire du Département de la Seine Saint Denis et qu'il impacte directement des voiries communales, une convention d'organisation de la maîtrise d'ouvrage, jusqu'au terme de l'opération, est établie entre le Département du Val-de-Marne, le Département de la Seine Saint Denis et les villes concernées.

Cette convention est élaborée par le Département du Val-de-Marne pendant le temps de réalisation des études d'AVP, afin d'aboutir à sa signature par l'ensemble des collectivités à la fin des études d'AVP.

2.4 Les financeurs

2.4.1 Identification

Le financement des études, objet de la présente convention, est assuré par :

- La Région Ile-de-France (70%),
- Le Département du Val-de-Marne (30%).

2.4.2 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par les maîtres d'ouvrage visé à l'article 2.2, des études en vue de l'élaboration du dossier d'avant-projet (décrits à l'article 1 de la présente convention) et des acquisitions foncières, 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 des études

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à 2 300 000€ HT en euros courants, **non actualisable et non révisable.**

(valeur de référence 2013 – année de signature de la présente convention).

3.2 Coûts détaillés

Les maîtres d'ouvrage fournissent une estimation en euros courants HT des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du projet :

Postes de prestations	Département
AVP	669 601 €HT
Études complémentaires liées à AVP et prestations d'assistance à la MOA	330 399 €HT
Acquisitions foncières	1 100 000 €
SOUS-TOTAL MOA CG94 en € courants	2 100 000 € HT

Postes de prestations	STIF
Expertise STIF	200 000 € HT
SOUS-TOTAL STIF en € courants	200 000 € HT

Les dépenses foncières ne sont pas soumises à la TVA.

3.3 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants.

Opération Est-TVM			
(Euros courants HT) Montant et %			
Bénéficiaires	Département	Région	Total
Département	630 000 30 %	1 470 000 70 %	2 100 000 100%
STIF	60 000 30 %	140 000 70 %	200 000 100 %

3.4 Modalités de versement des crédits de paiement

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 Département du Val-de-Marne et le STIF.

Pour les études, les expertises et les acquisitions objets de la présente convention, le Département du Val-de-Marne et le STIF transmettront aux financeurs une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination unique 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 :

- le montant des acomptes déjà perçus au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le bénéficiaire indiquant notamment la référence des factures acquittées, leur date d'acquittement et le montant des factures acquittées ;
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour la Région, 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 bénéficiaire.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région au Département du Val-de-Marne et au STIF est plafonné à 80% avant le versement du solde.

L'annexe 1 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses du Département du Val-de-Marne et du STIF. Cet échéancier est évolutif et sera fourni par le Département et le STIF, chacun pour son périmètre, à la Région Île-de-France au moins une fois par an.

3.4.2 Versement du solde

Après achèvement des études et des acquisitions foncières couvertes par la présente convention, le Département du Val-de-Marne et le STIF présentent leur relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents signés par le représentant légal et par le comptable public de l'organisme bénéficiaire. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le Département du Val-de-Marne et le STIF 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 le Département du Val-de-Marne et le STIF doit être effectué dans un délai conforme aux règlements budgétaires des financeurs, à compter de la date de réception par la Région d'un dossier complet, tel que défini à l'article 3.4.1 de la présente convention.

Le mandatement de la Région 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 unique 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.

3.4.4 Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

Paierie Départementale du Val-de-Marne			
Code Banque	Code guichet	Compte	clé
30001	00907	D9400000000	49

STIF, sur le compte SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE DE FRANCE, RGF, PARIS			
Code Banque	Code guichet	Compte	clé
10071	75000	00001005079	72

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est :

	Adresse de facturation	Nom du service
Région Ile-de-France	35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement Durable Secrétariat Général
Département	Europarc, Immeuble Le Corbusier, 1, rue Le Corbusier, 94 000Créteil	Service de la Programmation Financière, Direction des Transports, de la Voirie et des Déplacements.
STIF	39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissement

3.5 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.

A compter de la date de demande de première demande de versement, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération ; à défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc. Lorsque l'opération a donné lieu à l'engagement d'une autorisation de programme de projets, celle-ci demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération si elle a fait l'objet d'un premier appel de fonds émis dans les délais.

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 du Département du Val-de-Marne et du STIF

Le Département du Val-de-Marne et le STIF s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à ces études.

Le Département du Val-de-Marne et le STIF s'engagent à informer préalablement les financeurs de toutes autres participations financières leur étant attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

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.

Les bénéficiaires de la subvention conservent 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 le Département du Val-de-Marne et le STIF 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 financeurs sont informés lors de la réunion du comité de suivi de la convention de financement. Le Département du Val-de-Marne et le STIF doivent obtenir l'accord préalable des financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des financeurs n'a pas été sollicité, ou bien si les co-financeurs et les bénéficiaires de la subvention 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 de l'annexe 1 et des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 3.4.4 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 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 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 cofinanceurs 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 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues au Département et au STIF selon les modalités de l'article 3.4.2.

et au plus tard le 31/12/2016.

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 de la maîtrise d'ouvrage départementale. Le STIF s'assure notamment du respect, par le maître 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.

A la demande expresse du STIF, le 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, comprend l'ensemble des signataires 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 des financeurs

Il est constitué un comité des financeurs comprenant l'ensemble des signataires de la convention, sous la présidence du STIF.

Le Comité des financeurs se réunit au moins une fois par an, et autant que de besoin, 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 des études au regard des éléments demandés dans la convention de financement, 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 des financeurs est validé en début de séance.

Le comité des financeurs se réunit également autant que de besoin sur les 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 par ailleurs.

7.3 Commission de suivi

Placée 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 projet Est-TVM.

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,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

7.4 Information hors comité et commission de suivi

Le maître d'ouvrage s'engage pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement des études 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 programme.

Le maître d'ouvrage s'engage également à inviter le STIF et les financeurs ou les experts missionnés par ceux-ci 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 Propriété, communication et diffusion des études

8.1 Diffusion des études

Les études seront communiquées aux parties 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 respectifs.

8.2 Communication des financeurs

L'ensemble des dossiers d'études, documents et supports d'information mentionnera de manière explicite les logos des parties.

8.3 Mise à disposition de la Région des informations cartographiques

Le Département remettra à la Région, en début d'étude puis lors de toute modification d'itinéraire, le tracé pressenti du projet Est-TVM dans un format SIG interopérable de type shapefile (SHP), géo concept (GXT) ou Map info (MIF/MID). Le transmetteur de l'objet SIG devra indiquer le système de projection de la couche de données.

A défaut, il veillera à remettre des éléments cartographiques permettant de reporter précisément le tracé sur le SIG régional.

Signée en trois exemplaires, par toutes les parties et notifiée le / / 2013

<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>

9 ANNEXES

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des dépenses et des appels de fond

Annexe 2 : Liste des études antérieures

Annexe 3 : Contenu type des études

ANNEXE 1 : Échéancier prévisionnel des dépenses et des appels de fond

ANNEXE 1.1 : Echancier prévisionnel des dépenses (HT)

MOA	Année			Total
	2013	2014	2015	
Département	1 320 367	779 633		2 100 000
STIF	110 000	90 000		200 000

ANNEXE 1.2 : Echancier prévisionnel des demandes d'appels de fonds

MOA Département	Année			Total
	2013	2014	2015	
Région Ile-de-France	693 193	482 807	294 000	1 470 000

STIF	Année			Total
	2013	2014	2015	
Région Ile-de-France	63 000	49 000	28 000	140 000
Département du Val-de-Marne	27 000	21 000	12 000	60 000
Total	90 000	70 000	40 000	200 000

2015 : solde de 20% en vertu de l'article 3.4.1 de la présente convention.

ANNEXE 2 : Liste des études antérieures
(Article 1.1 de la convention)

- Etudes amont
- Bilan de la concertation
- Etudes préliminaires
- Schéma de principe
- Dossier préalable à la Déclaration d'Utilité Publique ;
- Enquête parcellaire

ANNEXE 3 :
CONTENU TYPE DES AVANT-PROJETS
SOUMIS 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, le PDU Ile-de-France et les différents schémas directeurs élaborés par le STIF. 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*
- i. *coûts : Schéma Directeur Qualité*
- c. *Coûts d'exploitation :*
- i. *bilan financier pour l'exploitant d'une part, pour les collectivités publiques d'autre part,*
- ii. *éléments chiffrés permettant de préparer contrat d'exploitation (ou avenant),*
- VIII. financement :**
- a. *plan de financement global et annualisé,*
- b. *pour les aménagements urbains spécifiques, montage financier permettant au demandeur de financer son quota de surcoût,*
- IX. Evaluation de l'intérêt socio-économique**
- a. *Mise à jour du schéma de principe par rapport au programme retenu*
- X. annexes graphiques**
- XI. annexes de constitution du dossier :**
- a. *Décision de lancement de l'AVP,*
- b. *Avis du commissaire enquêteur,*
- c. *Déclaration de projet,*
- d. *DUP le cas échéant,*
- XII. annexes complémentaires au dossier :**
- a. *Projet de Convention de Financement,*
- b. *Eventuellement Dossier Préliminaire de Sécurité.*

Une synthèse de l'AVP destinée aux élus et aux services techniques des collectivités concernées devra également être produite.

**Délibération n° 2013/105
Séance du 16 mai 2013**

**PROJET DE PROLONGEMENT DU TRAM-TRAIN MASSY-EVRY
À VERSAILLES**

**APPROBATION DU DOCP
ET MODALITES DE LA CONCERTATION
ET
CONVENTION DE FINANCEMENT DU DOSSIER DE CONCERTATION
PREALABLE ET DES ETUDES RELATIVES A L'ELABORATION DU
SCHEMA DE PRINCIPE (SDP), DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE
ET DE L'ENQUETE PUBLIQUE ASSOCIEE**

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

- VU** le code des transports ;
- VU** le code de l'environnement ;
- 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 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée ;
- VU** la Loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public RFF ;
- VU** le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF ;
- VU** la Loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF) ;
- VU** le décret 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de- France ;
- 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 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** le Contrat de projets 2007-2013 État - Région Île-de-France signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la convention particulière entre l'Etat et la Région Ile-de-France relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 signée par l'Etat et le Conseil Régional le 06 septembre 2011 ;
- VU** la revoyure de la convention particulière entre l'État et la Région relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 ;
- VU** le bilan de la concertation et les orientations pour le dossier d'enquête publique du tram-train Massy-Evry approuvés par délibération du Conseil du STIF n°2009-1023 du 9 décembre 2009 ;
- VU** le rapport n° 2013/105 ;

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130516-2013-105-DE
Date de télétransmission : 17/05/2013
Date de réception préfecture : 17/05/2013

VU les avis de la Commission de la Démocratisation du 11 avril 2013 et de la Commission des Investissements et de suivi du Contrat de Projets du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales du prolongement du tram-train Massy-Evry à Versailles d'un montant de 54,5M€ HT aux conditions économiques de juin 2011, avec une mise en service au plus tard en 2020.

Les objectifs de ce projet de transport sont les suivants :

- Améliorer l'offre et la qualité de service de la desserte jusqu'à Versailles,
- Assurer la continuité de desserte sans rupture à Massy,
- Améliorer les déplacements de banlieue à banlieue en Île-de-France.

ARTICLE 2 : d'approuver les modalités de la concertation préalable, menée conjointement par les maîtres d'ouvrage et le STIF. Les modalités de la concertation préalable des habitants, riverains, usagers, associations locales, entreprises et autres personnes concernées, d'une durée minimum de quatre semaines pourront comprendre notamment :

- **Une publicité préalable** dans la presse locale, les sites internet des communes et par voie d'affiches dans les mairies et les lieux de vie de la zone concernée par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable ;
- **La mise en place d'un site internet** dédié à la concertation, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation (documents d'information, comptes-rendus des réunions,...) et le dépôt d'observations ou suggestions du public ;
- **Une information dans les mairies**, associée à un dispositif de recueil des avis ;
- **Un dépliant d'information** sur le projet et de mobilisation du public ;
- **Un dispositif de consultation du public couvrant tout le territoire concerné par le projet**, et prévoyant notamment des réunions publiques et une rencontre de proximité avec les voyageurs.

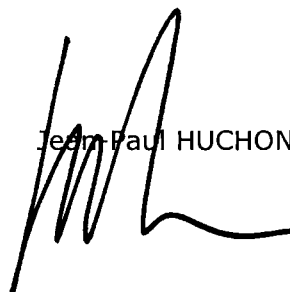
ARTICLE 3 : d'approuver la convention de financement du dossier de concertation préalable et des études relatives à l'élaboration du Schéma de principe (SDP), du dossier d'Enquête Publique et de l'Enquête Publique associée pour la réalisation du prolongement du tram-train Massy-Evry à Versailles entre l'Etat, la Région Ile-de-France, le STIF, RFF et SNCF pour un montant de 2 498 000 € courants HT ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention et à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

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

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

Jean-Paul HUCHON



2013

Prolongement du Tram-Train Massy-Evry (TTME) à Versailles

Convention de financement du dossier de concertation préalable et des études relatives à l'élaboration du Schéma de principe (SDP), du dossier d'Enquête Publique et de l'Enquête Publique associée



île de France



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE



SNCF



stif
L'autorité organisatrice de vos transports en Île-de-France.

TABLE DES MATIERES

0	CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION	6
1	OBJET DE LA CONVENTION.....	6
1.1	DEFINITIONS ET CONTENU DE L'ETUDE	7
1.1.1	LA CONCERTATION PREALABLE	7
1.1.2	LE SCHEMA DE PRINCIPE	7
1.1.3	L'ENQUETE PUBLIQUE.....	7
1.1.4	LE CONTENU DES DOSSIERS.....	7
1.1.5	EXPERTISE STIF	8
1.2	CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES	8
2	ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES	8
2.1	L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS.....	8
2.2	LA MAITRISE D'OUVRAGE DES ETUDES	8
2.2.1	IDENTIFICATION, ENGAGEMENTS ET PERIMETRE D'INTERVENTION DES MAITRES D'OUVRAGE.....	8
2.2.2	ROLE DU MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR VIS-A-VIS DES MAITRES D'OUVRAGE ..	9
2.3	LES FINANCEURS	9
2.3.1	IDENTIFICATION.....	9
2.3.2	ENGAGEMENTS	9
3	MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT	10
3.1	ESTIMATION DU COUT DE L'ETUDE.....	10
3.2	COUT GLOBAL DES ETUDES A LA CHARGE DES BENEFICIAIRES	10
3.2.1	TABLEAU DE SYNTHESE DE REPARTITION DES COUTS PAR BENEFICIAIRE	10
3.2.2	COUTS DETAILLES PAR BENEFICIAIRE	11
3.3	PLAN DE FINANCEMENT	12
3.4	MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT POUR L'ETAT ET LA REGION	12
3.4.1	VERSEMENT D'ACOMPTES	12
3.4.2	VERSEMENT DU SOLDE	14
3.4.3	PAIEMENT	14
3.4.4	BENEFICIAIRES ET DOMICILIATION	14
3.5	CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION	15
3.6	COMPTABILITE DES BENEFICIAIRES	16
4	MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS.....	16

5	<u>GESTION DES ECARTS</u>	16
6	<u>DISPOSITIONS GENERALES.....</u>	16
6.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION	16
6.2	REGLEMENT DES LITIGES	17
6.3	RESILIATION DE LA CONVENTION.....	17
6.4	DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION.....	17
6.5	MESURES D'ORDRE.....	18
7	<u>ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION</u>	18
7.1	COMITE TECHNIQUE	18
7.2	COMITE DES FINANCEURS.....	19
7.3	COMMISSION DE SUIVI	19
7.4	INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI.....	20
8	<u>PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES.....</u>	20
8.1	DIFFUSION DES ETUDES	20
8.2	COMMUNICATION DES FINANCEURS	20

Entre,

En premier lieu,

- l'**Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,
- la **Région Ile-de-France**, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° _____ de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du _____,

Ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

- **RFF**, Réseau Ferré de France, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 92 avenue de France, représenté par son Directeur Régional Ile de France,
- **SNCF**, Société Nationale des Chemins de Fer, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris 14ème, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par Bénédicte TILLOY, Directrice Générale SNCF Transilien, dûment habilitée à signer la présente convention,

Ci-après désignés par les maîtres d'ouvrages.

En troisième lieu,

- le **STIF**, Syndicat des Transports d'Ile de France, représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° _____ du Conseil du STIF en date du _____.

Ci-après désigné comme le STIF ou l'autorité organisatrice.

Il est convenu ce qui suit :

0 Contexte général de l'opération

Le « prolongement du Tram-Train Massy-Evry à Versailles » est inscrit au projet de SDRIF arrêté le 25 octobre 2012 par le Conseil Régional, à horizon 2030.

L'opération est inscrite à la revoyure de la convention particulière entre l'État et la Région relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2007 à 2013.

Durant la concertation sur le projet tram-train Massy-Evry, qui s'est déroulée du 25 mai au 3 juillet 2009, le STIF a identifié un intérêt de la population pour le prolongement de la ligne vers Versailles. Le dossier d'enquête d'utilité publique du TTME a ainsi été réalisé dans le cadre d'un programme prévoyant son prolongement à Versailles. La synthèse du bilan de la concertation, approuvé par le Conseil du STIF le 9 décembre 2009, conclut à « l'intérêt revendiqué du prolongement vers Versailles ». Les maîtres d'ouvrage ont donc décidé d'approfondir les études de prolongement de la liaison tram-train vers Versailles.

Il a été demandé à RFF de poursuivre les études techniques de l'extension de la liaison Massy-Evry à Versailles-Chantiers, afin de permettre au STIF d'apprécier l'opportunité du prolongement et, le cas échéant, de constituer un Dossier des Objectifs et des Caractéristiques Principales (DOCP).

Le prolongement du tram-train Massy-Evry à Versailles-Chantiers s'inscrit dans le cadre de l'amélioration des déplacements de banlieue à banlieue en Ile-de-France. Le projet contribue au développement des lignes ferroviaires de rocade et à la modernisation du réseau ferré existant. En effet, actuellement, le transport ferroviaire régional de voyageurs entre les gares de Massy-Palaiseau et Versailles-Chantiers est assuré par l'une des missions du RER C. Le prolongement du tram-train Massy-Evry à Versailles-Chantiers vise à se substituer à cette mission du RER, tout en améliorant la qualité du service pour les voyageurs.

Le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) a été approuvé en Conseil du STIF du 17 avril 2013.

Cette convention s'inscrit dans le cadre de la concertation préalable, ainsi que des études de schéma de principe, étude d'impact, dossier d'enquête d'utilité publique, Enquête Publique, et dossier de sécurité pour l'opération d'investissement.

1 Objet de la convention

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement de la concertation préalable, du schéma de principe et du dossier d'enquête d'utilité publique,
- de définir l'organisation du pilotage des études,
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution du schéma de principe et du dossier de sécurité, et de l'enquête d'utilité publique,
- de définir 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 à l'opération objet du présent avenant la dénomination suivante :

« Prolongement du Tram-train Massy-Evry (TTME) à Versailles ».

1.1 Définitions et contenu de l'étude

1.1.1 La concertation préalable

La concertation porte sur les objectifs du DOCP approuvés par le Conseil du STIF ainsi que sur les variantes retenues.

Le dossier de saisine est composé du DOCP 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.

1.1.2 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.

1.1.3 L'enquête publique

L'enquête d'utilité publique porte sur le projet de prolongement du Tram-train Massy-Evry vers Versailles, tel qu'il est défini dans le Schéma de Principe approuvé par le Conseil du STIF. Elle se déroule conformément aux dispositions des articles L11-1 et suivants et R11-1 et suivants du code de l'expropriation.

La présente convention comprend la réalisation du dossier d'enquête publique, dossier comprenant notamment l'étude d'impact telle que décrite dans l'article R122-5 du code de l'environnement. Elle intègre également la réalisation de l'enquête publique à proprement parlé.

1.1.4 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 tels que prévus par les articles R121-1 et suivants du code de l'environnement.

Les documents remis comprendront 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 4 de la présente convention détaille les éléments constitutifs du Schéma de Principe.

L'ensemble des documents sera remis par les MOAs aux signataires de la présente convention en deux exemplaires papiers et un exemplaire sous format CD-Rom.

1.1.5 Expertise STIF

Dans le cadre de ses attributions, en tant qu'autorité organisatrice, le STIF réalise des expertises, moyennant des études qu'il mène en interne ou des contrats de prestations qu'il fait exécuter. A ce titre, la présente convention prévoit le financement des études externalisées par le STIF pour le besoin du suivi ou de l'exécution d'éléments des études de Schéma de Principe.

Les expertises réalisées par le STIF pourront concerner :

- le coût et le planning des travaux ;
- les fonctionnalités offertes par les opérations ;
- des études techniques.

1.2 Calendrier prévisionnel de réalisation des études

Le délai prévisionnel de réalisation des études est de **42 mois**, à compter de la notification de la présente convention par le STIF. Les calendriers prévisionnels de la concertation, du Schéma de principe et de l'enquête publique sont joints en annexe 3 à la présente convention.

2 Rôle et engagements des parties

2.1 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.

2.2 La maîtrise d'ouvrage des études

2.2.1 Identification, engagements et périmètre d'intervention des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage de l'opération sont RFF et SNCF.

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985, dite loi MOP.

Conformément aux dispositions de la Loi n°97-135 du 13 février 1997 et de ses décrets d'application, RFF est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national.

SNCF assure la maîtrise d'ouvrage des études des biens dévolus à l'exploitation des services de transport.

2.2.2 Rôle du maître d'ouvrage coordinateur vis-à-vis des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage sont convenus de désigner un **maître d'ouvrage coordinateur, RFF**.

Le maître d'ouvrage coordinateur est chargé :

- d'établir un planning d'ensemble 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 au suivi général des actions couvertes par cette convention, 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 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 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.

2.3 Les financeurs

2.3.1 Identification

Le financement des études, objet de la présente convention, est assuré par :

- L'Etat (30%),
- La Région Ile-de-France (70%).

SNCF, RFF et le STIF sont bénéficiaires des financements versés par l'Etat et la Région Ile-de-France et ci-après désignés individuellement « **le Bénéficiaire** » et conjointement « **les Bénéficiaires** ».

2.3.2 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 2.2.1, des études en vue de la concertation préalable, de l'élaboration du schéma de principe et de l'enquête publique, 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 (de la Concertation préalable, du schéma de principe (SDP) et du dossier d'enquête publique associé), est évalué à **2 498 000 € HT courants, non actualisable et non révisable.**

Les montants en euros constants, aux conditions économiques de janvier 2008 sont également indiqués à l'article 3.2.1 de la présente convention.

3.2 Coût global des études à la charge des bénéficiaires

3.2.1 Tableau de synthèse de répartition des coûts par bénéficiaire

Les coûts pris en charge par les bénéficiaires, rattachés aux périmètres définis à l'article 2.2.1, et par le STIF, sont établis comme suit :

Maîtres d'ouvrage	Coûts Euros constants HT	Coûts Euros courants HT
RFF	1 450 000	1 782 000
SNCF	502 000	616 000
STIF	88 200	100 000
TOTAL	2 040 200	2 498 000

3.2.2 Coûts détaillés par bénéficiaire

Chacun des bénéficiaires fournit une estimation en euros courants des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du projet :

Postes de prestations	MOA RFF	MOA SNCF	STIF
Concertation préalable	170 000	0	0
Schéma de Principe	450 000	475 000	0
Dossier d'enquête d'Utilité Publique (dont étude d'impact)	200 000	0	0
Etudes de trafic et de socio-économie	150 000	75 000	0
Coordination des établissements	150 000	0	0
Enquête publique et publicité légale	500 000	10 000	0
Expertise	0	0	100 000
Provisions pour études complémentaires (fixée à 10%)	162 000	56.000	0
TOTAL en € courants	1 782 000	616 000	100 000

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 des Financeurs (cf. article 7.2 de la présente convention).

3.3 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants.

Opération de prolongement du TTME à Versailles (Euros courants)			
Montant € HT et %			
	État 30%	Région 70%	Total
RFF	534 600	1 247 400	1 782 000
SNCF	184 800	431 200	616 000
STIF	30 000	70 000	100 000
Total	749 400	1 748 600	2 498 000

3.4 Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et 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 bénéficiaire.

A cette fin, chaque bénéficiaire transmettra aux financeurs et sur son périmètre, 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.

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.

A-Versement des acomptes

a – pour la Région :

La demande de versement des acomptes par la **SNCF et le STIF** 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, et, le cas échéant, les frais de maîtrise d'ouvrage (3,5 %)**. 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.

La demande de versement par **RFF** comprendra :

- 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 comptabilisées**, leur **date de comptabilisation** et le montant des **factures comptabilisées**. 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.

b – pour l'Etat :

- l'état d'avancement de chacun des postes de dépenses (exprimé en pourcentage) tel que définis à l'article 3.2.2, signé par le Directeur d'opérations du maître d'ouvrage ;
- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- 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.

Par ailleurs un récapitulatif annuel des factures comptabilisées sera adressé à l'Etat.

B-Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région et l'Etat aux bénéficiaires 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 2 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses des bénéficiaires.

3.4.2 Versement du solde

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, chaque bénéficiaire 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 ou le directeur financier de chaque bénéficiaire indiqués à l'article 2.1 et 2.2. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, chaque bénéficiaire 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.

Pour SNCF, RFF et le STIF, le versement du solde se fera sur présentation des factures acquittées.

3.4.3 Paiement

Le versement des montants de subvention appelés par les bénéficiaires 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 1.1 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 bénéficiaires.

3.4.4 Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- RFF sur le compte ouvert à la Société Générale, dont le RIB est le suivant :
Code banque : 30003
Code guichet : 03620
N° compte : 00020062145
Clé : 94

- SNCF sur le compte ouvert de l'Agence Centrale de la Banque de France à Paris, dont le RIB est le suivant :
Code banque : 30001
Code guichet : 00064
N° compte : 00000062385
Clé : 95

- STIF, sur le compte SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE, RGF, PARIS, dont le RIB est le suivant :
Code banque : 10071
Code guichet : 75000
N° compte : 00001005079
Clé : 72

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est :

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Etat	DRIEA 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	01.40.61.86.08 Veronique.Dispot@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	35, boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat général	01.53.85.56.21 annabelle.acharrok@iledefrance.fr
STIF	39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissement	
RFF	Pôle Finances et achats 92 avenue de France 75648 PARIS Cedex 13	Service Finances et Gestion des flux – Unité Back office Exploitation	01.53.94.32.83 patricia.langelez@rff.fr
SNCF	Transilien SNCF Département Gestion Finances 209-211 rue de Bercy 75585 Paris Cedex 12	Division des Investissements	01 53 25 86 90 patrick.chatelain@sn cf.fr

3.5 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la Région Ile-de-France, la subvention devient caduque et elle est annulée 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 demande de première demande de versement, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération ; à défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc. Lorsque l'opération a donné lieu à l'engagement d'une autorisation de programme de projets, celle-ci demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération si elle a fait l'objet d'un premier appel de fonds émis dans les délais.

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 bénéficiaires

Les bénéficiaires s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à cette étude.

Les bénéficiaires s'engagent 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 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 global et par bénéficiaire.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par les bénéficiaires 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 des financeurs. Les bénéficiaires doivent obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. 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 bénéficiaires n'ont pu convenir d'un accord dans les conditions sus mentionnées, la prise en charge des dits dépassements incombe au bénéficiaire 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 mentionnée à l'article 3.4.4 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 trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Elles se réunissent dans un délai de deux semaines à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception (ce délai est porté à quatre semaines si le courrier est adressé pendant la période estivale comprise entre le 15 juillet et le 31 août).

Les éventuels litiges ne pouvant être réglés de manière amiable entre les Parties sont de la compétence du 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 partiel de la subvention. Dans tous les cas, les co-financeurs s'engagent à rembourser aux bénéficiaires, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, les bénéficiaires 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.

La présente convention tient compte des dépenses réalisées à compter de la date de son approbation en Commission Permanente de la Région Ile-de-France.

Elle expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 6.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- réception des documents indiqués à l'article 1.1.2 de la présente convention,

- solde de la totalité des subventions dues aux bénéficiaires selon les modalités de l'article 3.4.2,

et au plus tard 48 mois après l'émission du premier appel de fonds.

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 5 exemplaires originaux.

7 Organisation et suivi de la présente convention

Conformément au Contrat de projets État Région Ile-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle des maîtrises d'ouvrage. Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, 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 1.1.3, 1.2 et 3.1 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 des MOA, 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 concernés par ce projet.

Le Comité technique se réunit en tant que 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, si besoin, les partenaires impliqués dans le projet.

7.2 Comité des financeurs

Il est constitué un **comité des financeurs** comprenant l'ensemble des signataires de la convention, sous la présidence du STIF.

Le Comité des financeurs 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 coordonnateur. Le compte-rendu est assuré par les services du STIF.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement de l'étude au regard des éléments demandés dans la convention de financement, et du calendrier,
- le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade,
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet,
- 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 des financeurs est transmis pour avis avant envoi officiel.

Le comité des financeurs se réunit également autant que de besoins sur les 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 par ailleurs.

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.

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,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

Le secrétariat permanent de la commission est assuré par le STIF.

7.4 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 programme.

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 et le STIF 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 quinze jours avant la réunion.

8 Propriété, communication et diffusion des études

8.1 Diffusion des études

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention de financement sont la propriété des maîtres d'ouvrage.

Les résultats des études seront communiqués aux co-financeurs qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sauf 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.

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 entre partenaires : l'Etat, la Région, RFF, SNCF
- l'ordre des financeurs : l'Etat, la Région
- en dernier : le logo du STIF

ANNEXES

Annexe 1 : Organigramme de l'opération

Annexe 2 : Echancier prévisionnel des autorisations de programme/ engagement et des appels de fonds

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel

Annexe 4 : Détail du programme des études objet de la présente convention

Annexe 5 : Contenu des études

ANNEXE 1 :

Organigramme nominatif

RFF :

Sylvain ALONSO, Chargé de projets à la « Direction du Développement et des Investissements » de la Direction Régionale Ile de France.

SNCF :

Eric MARCHAT, chargé d'opération du Département Investissement et Développement de la Direction Transilien.

ANNEXE 2 :

Echéancier prévisionnel des autorisations de programme / engagement et des dépenses

2.1 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS PAR BENEFICIAIRES

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE RFF

€ HT Courants	2013	2014	2015	2016	TOTAL
Etat	534 600	0	0	0	534 600
Région	311 850	311 850	311 850	311 850	1 247 400
Total	846 450	311 850	311 850	311 850	1 782 000

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE SNCF

€ HT Courants	2013	2014	2015	TOTAL
Etat	184 800	0	0	184 800
Région	315 200	106 000	10 000	431 200
Total	500 000	106 000	10 000	616 000

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE STIF

€ HT Courants	2013	2014	2015	TOTAL
Etat	30 000	0	0	30 000
Région	3 000	67 000	0	70 000
Total	33 000	67 000	0	100 000

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS DES BENEFICIAIRES (SYNTHESE)

€ HT Courants		2013	2014	2015	2016	TOTAL
Etat	RFF	564 600	0	0	0	534 600
	SNCF	184 800	0	0	0	184 800
	STIF	30 000	0	0	0	30 000
	Total	779 400	0	0	0	749 400
Région	RFF	311 850	311 850	311 850	311 850	1 247 400
	SNCF	315 200	106 000	10 000	0	431 200
	STIF	3 000	67 000	0	0	70 000
	Total	630 050	484 850	321 850	311 850	1 748 600

2.2 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND RFF

€ HT Courants	2013	2014	2015	2016	TOTAL
Etat	133 650	133 650	133 650	133 650	534 600
Région	311 850	311 850	311 850	311 850	1 247 400
Total	445 500	445 500	445 500	445 500	1 782 000

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND SNCF

€ HT Courants	2013	2014	2015	TOTAL
Etat	120 000	61 800	3 000	184 800
Région	280 000	144 200	7 000	431 200
Total	400 000	206 000	10 000	616 000

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND STIF

€ HT Courants	2013	2014	2015	TOTAL
Etat	6 500	17 000	6 500	30 000
Région	15 500	39 000	15 500	70 000
Total	22 000	56 000	22 000	100 000

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES DES BENEFICIAIRES (SYNTHESE)

€ HT Courants		2013	2014	2015	2016	TOTAL
Etat	RFF	133 650	133 650	133 650	133 650	534 600
	SNCF	120 000	61 800	3 000	0	184 800
	STIF	6 500	17 000	6 500	0	30 000
	Total	260 150	212 450	143 150	133 650	749 400
Région	RFF	311 850	311 850	311 850	311 850	1 247 400
	SNCF	280 000	144 200	7 000	0	431 200
	STIF	15 500	39 000	15 500	0	70 000
	Total	607 350	495 050	334 350	311 850	1 748 600

ANNEXE 3: Calendrier prévisionnel

	... 2012	2013												2014												2015												2016 ...		
	Octobre	Novembre	Décembre	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Janvier	Février	Mars										
Mise en place des financements																																								
Concertation L300-2																																								
Schéma de Principe																																								
Enquête publique																																								

	Octobre	Novembre	Décembre	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Janvier	Février	Mars	
... 2012																															
2013																															
2014																															
2015																															
2016 ...																															

ANNEXE 4 :

Détail du programme des études objet de la présente convention

CONTENU TYPE DES DOSSIERS DE SCHEMA DE PRINCIPE SOU MIS A L'APPROBATION DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

- 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 5 :

Contenu des études

Les actions de Concertation :

Le maître d'ouvrage coordonnateur se devra de conduire la Concertation sur le projet en association avec SNCF et le STIF. Par conséquent, la production des documents du dossier de Concertation devra également être validée par SNCF et par le STIF.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à assurer une représentation en tribune durant la phase de Concertation. La participation du STIF sera à définir en fonction du portage des modalités de la concertation.

Production du dossier « Schéma de principe » :

Les maîtres d'ouvrages s'engagent à respecter les prescriptions de la délibération du STIF n°2011/0631 du 6 juillet 2011 indiquant les plans détaillés des dossiers de « Schéma de principe ».

La constitution du dossier final présenté en Conseil du STIF relève des prérogatives du maître d'ouvrage coordonnateur. Néanmoins, chaque maître d'ouvrage reste le responsable de la production des éléments d'étude sur son périmètre.

Production du « Dossier d'Enquête d'Utilité Publique » :

Les maîtres d'ouvrages s'engagent à respecter les prescriptions des lois et décrets en vigueur régissant les modalités d'Enquête Publique.

La constitution du « Dossier d'Enquête d'Utilité Publique », pouvant être présenté en Conseil du STIF, relève des prérogatives du maître d'ouvrage coordonnateur. Néanmoins, chaque maître d'ouvrage reste le responsable de la production des éléments d'étude sur son périmètre.

Procédure d'Enquête Publique :

Le maître d'ouvrage coordonnateur se devra de conduire l'Enquête Publique sur le projet en association avec SNCF. Par ailleurs, SNCF s'engage à assurer une représentation de rang équivalent à celui de RFF durant chacune des phases d'Enquête Publique.

Prévisions de trafics et socio-économie :

STIF procèdera aux prévisions de trafics en utilisant le modèle ANTONIN2. Ces prévisions serviront de base aux études socio-économiques incluses aux dossiers de « Schéma de principe » ainsi qu'au « Dossier d'Enquête d'Utilité Publique ».

Conformément à la délibération du STIF n°2011/0631 du 6 juillet 2011, le bilan socio-économique du dossier « Schéma de principe » sera établi selon les principes méthodologiques préconisés par le STIF.

Le maître d'ouvrage coordonnateur utilisera le modèle de prévisions de trafics de la DRIEA. Ces prévisions serviront à RFF à réaliser ses propres bilans socio-économiques en utilisant une méthodologie différente de celle préconisée par le STIF mais répondant aux normes exigées par ses instances de validation.

SNCF réactualisera ses prévisions de trafics issues du Schéma de Principe du programme Tram-Train Massy-Evry afin de mesurer l'impact sur le trafic des demandes nouvelles issues de la concertation et de mesurer l'impact de la nouvelle Etude Globale Transport de 2010.

Démarche de sécurité :

Chaque maître d'ouvrage reste le responsable de l'évaluation de la nature des modifications sur son périmètre et, le cas échéant, de la rédaction d'un « Dossier de Définition de Sécurité » (DDS) répondant aux normes exigées par l'EPSF.

Le maître d'ouvrage coordonnateur aura la responsabilité de la production du « Volet commun » des DDS et de la transmission des dossiers à l'EPSF (du volet commun et de chacun des DDS des maîtres d'ouvrages).

Etudes d'exploitation :

RFF réalisera ses propres études d'exploitation sur la section de Versailles à Evry.

SNCF réalisera ses propres études d'exploitation sur la section de Versailles à Evry.

Ces études d'exploitation devront être réalisées pour une fréquence de 6 circulations à l'heure d'une part et de 8 circulations à l'heure d'autre part. Ces simulations devront également permettre de mesurer l'impact sur l'exploitation des demandes issues de la Concertation, notamment pour ce qui est de la création de stations nouvelles.

Etudes d'infrastructure :

Ces études seront conduites par RFF en tant que maître d'ouvrage sur le RFN. Ces études intégreront notamment la ou les créations de gares nouvelles entre Massy et Versailles-Chantiers.

Etudes des gares existantes

En dehors de ce qui relève du périmètre de responsabilité de RFF (quais, passage sous voies, ascenseurs, ...), ces études seront conduites par SNCF en tant que maître d'ouvrage des gares existantes.

Etude Atelier-Garage

La mise en service du prolongement du TTME jusqu'à Versailles-Chantiers aura un impact sur les installations de maintenance définies en Schéma de Principe pour l'opération tram-Train Massy-Evry et tout particulièrement pour les installations de garage. Le site retenu ne pouvant accueillir le parc nécessaire à une exploitation à 8 tram-trains par heure en heure de pointe entre Evry et Versailles.

SNCF étudiera également dans le cadre de cette étude l'impact sur les études PCC et SAEIV menées dans le cadre du Schéma de Principe de l'opération Tram-Train Massy-Evry.

RFF étudiera l'impact sur les installations de maintenance définies dans le cadre du Schéma de Principe de l'opération Tram-Train Massy-Evry en prenant en compte notamment la création d'un nouveau site de remisage des rames permettant d'accueillir le parc complémentaire nécessaire à une exploitation à 8 tram-trains par heure en heure de pointe entre Evry et Versailles.

Processus de validation des études :

Le dossier final de « Schéma de principe » sera validé par SNCF, puis par RFF et enfin par le STIF.

La version finale du « Dossier d'Enquête d'Utilité Publique » sera validée par SNCF, puis par RFF et éventuellement par le STIF.

Délibération n° 2013/106
Séance du 16 mai 2013

PLAN D' ACTIONS PRIORITAIRES
POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE BUS
EN ÎLE-DE-FRANCE À L'HORIZON 2016

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** 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 d'étude portant sur le plan d'actions prioritaires pour le développement de l'offre bus en Ile-de-France à l'horizon 2016 ;
- VU** le rapport n° 2013/106 ;
- VU** l'avis de la Commission de l'offre de transport du 11 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,


DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver les actions prioritaires pour le développement de l'offre bus 2013- 2016 ;

ARTICLE 2 : d'approuver les orientations en matière de conditions de mise en œuvre du plan d'actions prioritaires ;

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


Accuse de réception en préfecture
075-287500078-20130516-2013-106-DE
Date de réception en préfecture : 17/05/2013
Date de réception préfecture : 17/05/2013



**PLAN D' ACTIONS PRIORITAIRES
POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE BUS
EN ÎLE-DE-FRANCE À L'HORIZON 2016**

Rapport n°2013/106

au Conseil du Syndicat des transports d'Ile de France
séance du 16 mai 2013

Rubrique : Offre de transport

I. Contexte

En qualité d'autorité organisatrice, le STIF est compétent pour définir les évolutions de l'offre routière de transport public de surface en Île-de-France, désignée ci-après par l'appellation « offre bus ».

A la demande du Conseil du STIF, un groupe de travail avait effectué des travaux d'étude entre 2003 et 2005 mettant en perspective les besoins de renforcements de l'offre, pour chacun des modes de transport, et déterminant les grandes orientations de développement qui ont été traduites dans le PDUIF et mises en œuvre jusqu'à ce jour.

Les élus du STIF ont souhaité poursuivre l'action de renfort des réseaux de bus par la mise en œuvre d'un nouveau plan d'actions prioritaires à l'horizon 2016, en cohérence avec les actions définies dans le projet de nouveau PDUIF, proposé par le Conseil du STIF par délibération du 9 février 2011 et arrêté par le Conseil régional d'Île-de-France par délibération du 16 février 2012.

Sous l'égide de la présidente de la Commission de l'Offre de Transport élargie des travaux de réflexion ont été conduits de septembre 2012 à avril 2013.

II. Méthodologie de l'étude

Le rapport d'étude annexé détaille la méthodologie retenue pour la définition du plan d'actions prioritaires.

La démarche adoptée par le groupe de travail pour définir le plan d'actions prioritaires a consisté en trois phases d'étude : un bilan des précédentes évolutions de l'offre et des attentes territoriales, la définition d'axes de développement et de priorités d'action, et l'élaboration de scénarios de priorisations à l'horizon 2016.

a. Evolution de l'offre et de la demande liées au réseau bus

Le rapport d'étude annexé détaille les éléments de bilan des programmes d'offre bus mis en œuvre par le STIF entre 2005 et 2012 et les enseignements de l'Enquête Globale Transport 2010 par rapport à la mobilité des Franciliens utilisant le réseau bus.

Bilan des programmes d'offre bus 2005 à 2012

Les programmes d'offre bus mis en œuvre entre 2005 et 2012 correspondent à un investissement du STIF de plus de 260 M€, représentant près de 51 millions de kilomètres commerciaux contractuels supplémentaires, soit 20% d'offre supplémentaire. Plus de 700 nouveaux véhicules ont permis ces renforcements d'offre, notamment aux heures de pointe. Le STIF a pris en charge le financement des opérations CT2 en moyenne à hauteur de 91 % et les opérations RATP à hauteur de 100 %. Financièrement, l'effort financier du STIF s'est porté à 63% sur Paris et la petite couronne et à 37% sur la grande couronne.

Près de 1 000 opérations d'évolution d'offre ont été réalisées sur plus d'un tiers de l'ensemble des lignes de bus. Ces opérations ont bénéficié à plus de 10 millions d'habitants et d'employés représentant plus de 60% de la population francilienne.

L'ensemble de ces évolutions d'offre a contribué à l'augmentation de la fréquentation du réseau bus, qui a évolué positivement de 10 % entre 2005 et 2012, soit environ 100 millions de voyageurs supplémentaires.

Enseignements de l'enquête globale transport 2010 en termes de mobilité bus

Chaque jour ouvrable, les Franciliens réalisent 3,5 millions de déplacements en recourant au réseau de bus, soit près de la moitié des 8,5 millions de déplacements en transports collectifs. Les Franciliens résidant dans le cœur de métropole sont davantage utilisateurs du réseau de bus que les autres Franciliens, compte tenu de la densité de l'offre sur les territoires concernés. Par ailleurs, 40 % de la mobilité quotidienne effectuée avec les lignes de bus est en correspondance avec un mode ferroviaire lourd (train, RER ou métro).

Les déplacements quotidiens réalisés avec le réseau de bus restent donc majoritairement limités à l'intérieur du périmètre de chaque territoire. Lorsque les Franciliens se déplacent en bus vers un autre territoire, ces déplacements sont essentiellement limités aux territoires limitrophes. Seul le territoire rural est caractérisé par un volume de déplacements externes supérieur, notamment vers l'agglomération des pôles de centralité, du fait de l'absence d'offre ferroviaire pour ce faire.

b. Concertation avec les collectivités et opérateurs

Les sept axes de développement du PDUIF (restructurer les réseaux de bus pour les rendre plus attractifs et efficaces ; désaturer les lignes en situation de surcharge ; améliorer la qualité de l'intermodalité ; répondre aux nouveaux rythmes de vie ; répondre à l'urbanisation actuelle et future des territoires ; desservir les pôles majeurs et secondaires ; et desservir plus finement les territoires) ont servi de trame pour engager les échanges avec les collectivités locales signataires de conventions partenariales, les conseils généraux et les opérateurs.

Les priorités de développement par territoire, et l'identification de projets potentiels s'inscrivant dans ce cadre, ont ainsi été recueillies, analysées, et présentées lors de la COT du 7 février 2013 et détaillé dans la partie III du présent rapport.

III. Propositions pour le développement de l'offre bus à horizon 2016

A partir de ces éléments, un plan d'actions prioritaires sur la période 2013-2016 a pu être établi.

a. Enjeux du plan d'actions prioritaires

Au travers de ce plan d'actions, il s'agit d'apporter des réponses différenciées et adaptées à chacun des territoires franciliens, prenant en compte les constats des bilans réalisés et les souhaits exprimés lors de la concertation.

Pour Paris et le cœur de la métropole, les actions prioritaires doivent permettre de rééquilibrer l'offre présente sur le territoire, de répondre à l'arrivée de nouvelles infrastructures (tramways et bus en TCSP), de régler les problèmes de surcharge et de rendre plus lisible et donc plus efficace l'offre déjà existante.

Pour l'agglomération centrale, l'offre existante doit être complétée pour offrir une articulation cohérente entre tous les modes de transport et pour répondre au mieux

tant aux évolutions des rythmes de vie (soirée, heures creuses, week-end) qu'aux évolutions urbaines en cours.

Pour les agglomérations des pôles de centralité et les territoires plus ruraux, il s'agit de renforcer et structurer l'offre pour la rendre attractive, de développer des formes de services adaptées aux secteurs où quasiment aucune alternative à la voiture n'existe et ainsi, d'inciter au report modal.

b. Cadre d'examen des projets d'évolution d'offre : conditions de mise en œuvre et clefs de priorisation

Le STIF souhaite préciser et réaffirmer le cadre d'examen des projets de développement de l'offre bus, portés par les collectivités et par les opérateurs, ainsi que les conditions de mise en œuvre de ces projets pour en assurer l'efficacité.

- Pour assurer une capacité suffisante en termes de régulation et de stockage aux terminus et dans les dépôts, il est essentiel que les collectivités compétentes aménagent les espaces nécessaires garantissant une exploitation efficace des lignes de bus, et facilitent également la mise à disposition du foncier indispensable à l'extension ou à la création de dépôts.
- Pour permettre une circulation fluide des lignes de bus, il est nécessaire le cas échéant que les collectivités compétentes réalisent des aménagements de voirie, et en fassent respecter l'usage, afin de fiabiliser et d'améliorer les temps de parcours et de maintenir l'attractivité et la performance du réseau de bus.
- Pour garantir de bonnes conditions d'exploitation, et ainsi la productivité des moyens mis en œuvre, les opérateurs devront mettre en place un SAEIV (système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageur), permettant de suivre la réalisation de l'offre et la régularité des lignes, et assurer l'information des voyageurs en cas de perturbations.
- Pour permettre aux voyageurs de disposer d'une information complète en termes d'offre bus, la cartographie devra exprimer une représentation hiérarchisée et multi-opérateur de l'offre, à l'échelle des bassins de vie, et ce en respectant les prescriptions du SDIV.

Afin d'ordonner la mise en œuvre des projets dans le temps et ce conformément au PDUIF, l'estimation de trafic supplémentaire induit par le projet est confirmée comme clef de priorisation pour l'ensemble des actions prioritaires de développement. Les niveaux de trafic attendus, pour qualifier l'opportunité d'un projet, seront ajustés en fonction du type de territoire et/ou d'action concerné.

Des clefs de priorisation et des conditions de mises en œuvre spécifiques ont été définies pour chacune des mesures du plan d'actions proposé ci-après. Ces items ont été présentés lors de la COT du 7 février 2013 et sont détaillés dans le rapport d'étude annexé.

c. Plan d'actions prioritaires à l'horizon 2016

En considérant les réflexions issues de la concertation, le bilan des programmes d'offre 2005 à 2012 et les enseignements de l'EGT 2010, un plan d'actions composé de 10 mesures concrètes et prioritaires a été élaboré et présenté en COT du 7 février 2013. Il fixe le cadre opérationnel de développement de l'offre à l'horizon 2016.

Aux deux objectifs considérés comme incontournables (« Adapter les réseaux de bus en lien avec la création et ou le prolongement de TCSP » ; « Désaturer les lignes en

situation de surcharge ») à l'issue de la concertation, correspondent les actions A et B décrites ci-après.

Les actions C à J peuvent être regroupées en trois catégories, correspondant aux trois objectifs du PDUIF de l'action 2.4 « Un réseau de bus plus attractif » :

- 2.4.1.: Charte bus - structuration et niveaux de service (actions C à E)
- 2.4.2 : Un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé (actions F à I)
- 2.4.3.: Des modes complémentaires à l'échelle locale (action J)

A - Adapter les réseaux de bus en lien avec la création et ou le prolongement de TCSP

Il s'agit d'accompagner les opérations du plan de mobilisation en adaptant le réseau bus en rabattement sur les nouvelles liaisons TCSP. A horizon 2016, l'objectif est d'accompagner notamment la création des lignes T5, T6 (phase 1), T7 (phase 1), T8, T Zen 3, et la nouvelle grille horaire « Nord+ » du RER B.

Les itinéraires des lignes peuvent être adaptés pour conforter et étendre le périmètre de rabattement, et les niveaux d'offre (fréquences, amplitudes et matériel) renforcés pour absorber la charge induite par le TCSP.

B – Désaturer les lignes en situation de surcharge

Il s'agit de renforcer l'offre sur les liaisons surchargées, c'est-à-dire pour lesquelles la capacité offerte est inférieure au trafic. Les solutions envisageables sont adaptées en fonction du niveau d'offre préexistant : ajout de courses supplémentaires si la fréquence le permet, doublage des courses en cas de surcharges très concentrées dans le temps, exploitation avec du matériel plus capacitaire, etc.

C - Poursuivre la mise aux normes de la charte bus des lignes Express et Mobilien

Il s'agit d'atteindre les objectifs de normes d'offre définis par la charte bus du PDUIF, pour les lignes du réseau structurant à l'échelle francilienne : les lignes Express et Mobilien. Les normes définies dans la charte bus doivent être considérées comme des cibles qui peuvent être atteintes en plusieurs phases.

Les niveaux d'offre (amplitude, fréquence, jours de fonctionnement et matériel roulant) sont adaptés, à partir du seuil minimal défini, en fonction du trafic et de la demande potentielle propre à chaque territoire.

D - Compléter le réseau des lignes Express

Il s'agit de desservir les pôles d'importance régionale et de centralité définis par le SDRIF, en densifiant le réseau des lignes Express existant. Leur desserte peut se traduire soit par le renforcement de l'offre de lignes existantes, afin de les rendre conforme aux normes des lignes Express soit par la création ex nihilo de nouvelles liaisons Express.

E - Cadencer les horaires des lignes Fortes desservant le cœur de métropole en HC

Il s'agit, afin d'améliorer la lisibilité de l'offre pour les voyageurs, de cadencer les horaires de passage des lignes Fortes desservant le cœur de métropole durant les heures creuses, pour obtenir des passages réguliers garantissant des horaires facilement mémorisables pour les voyageurs.

F - Renforcer les lignes « principales » à l'échelle des réseaux de bassin

Il s'agit de faire émerger, au sein des bassins CT2, une ou des lignes structurantes comme ossature du réseau de bus, s'il n'en existe pas déjà, avec des niveaux d'offre attractifs pour les voyageurs. Les niveaux d'offre (amplitude, fréquence, jours de service et matériel roulant) sont adaptés en fonction du trafic et de la demande potentielle spécifique à chaque territoire.

G. Améliorer l'articulation entre les réseaux ferroviaires et bus

Pour adapter l'offre aux nouveaux rythmes de vie des Franciliens, il s'agit, d'une part, de garantir l'accès au premier train de la journée pour les actifs les plus matinaux, ainsi qu'à l'arrivée d'un train vers 22h, (ou plus tôt en fonction de l'amplitude ferroviaire). Les correspondances entre les modes devront être davantage garanties avec une meilleure coordination entre les opérateurs.

Il s'agit, d'autre part, d'adapter les fréquences de passage des lignes de bus pour les mettre en cohérence avec les horaires ferroviaires cadencés ou, en l'absence de cadencement de l'offre routière, de coordonner les passages bus et trains durant les heures creuses.

H. Assurer une meilleure continuité de l'offre

Il s'agit, d'une part, de renforcer le niveau d'offre durant les périodes de petites vacances scolaires, et de maintenir une desserte satisfaisante jusqu'au 15 juillet avec une reprise progressive de l'offre dite « plein trafic » avant la rentrée de septembre ; par rapport à l'évolution du trafic sur ces mêmes périodes, et ce sur les lignes Express, Mobilien et Fortes.

Il s'agit, d'autre part, de développer le réseau Noctilien, en offrant de nouvelles liaisons nocturnes complémentaires aux liaisons ferroviaires lourdes diurnes (train et RER), et également aux lignes de tramway. Les niveaux d'offre (fréquence et matériel roulant) sont adaptés en fonction du trafic et de la demande potentielle spécifique à chaque territoire.

I. Desservir les projets majeurs de développement urbain

Il s'agit de mettre en place une offre bus pour desservir les projets d'urbanisation, nouvelles zones d'habitat, nouvelles zones d'emplois, nouveaux services publics et équipements de loisirs) identifiés comme majeurs, soit par modification d'itinéraire de lignes existantes, soit par création de nouvelles liaisons.

J. Accompagner les collectivités pour mettre en place des dessertes adaptées aux besoins locaux

Il s'agit d'accompagner les collectivités territoriales et les entreprises dans la mise en œuvre de liaisons adaptées, en complément ou en remplacement de lignes régulières dans les zones les moins denses. Cet accompagnement se traduira par :

- une assistance technique renforcée avec la mise à disposition par le STIF d'une assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) pour réaliser les études et le montage des dossiers administratifs avec les collectivités concernées,
- une évolution des conditions et règles de participation du STIF pour disposer d'un accompagnement progressif et davantage incitatif qui sera présentée au prochain Conseil du STIF.

d. Conditions et modalités de mise en œuvre

Estimations

L'enveloppe financière globale qui permettrait la mise en œuvre de ces actions a été estimée à un montant de l'ordre de 160 M€ pour la période 2013 à 2016. Ce montant comprend l'évolution du réseau de bus RATP desservant Paris et sa proche banlieue, soit le périmètre des « lignes RATP à deux chiffres ». Les volumes financiers et les hypothèses de chiffrage sont détaillés par action et par type de territoire dans le rapport d'étude annexé.

L'estimation du plan d'actions proposé pour la période 2013 à 2016 correspond donc à une moyenne de l'ordre de 40 M€ annuels, soit une augmentation de près de 25 % par rapport à l'effort financier du STIF réalisé entre 2005 et 2012. Cette enveloppe garantirait au STIF la mise en œuvre d'une politique volontariste de développement de l'offre bus, avec dès 2013, 33 M€ de crédits de paiement soit environ 50M€ en année pleine consacrés à l'offre bus en zone dense et moins dense.

Une quarantaine de millions devrait concerner les deux actions dites « incontournables », à savoir « Adapter les réseaux de bus en lien avec la création et ou le prolongement de TCSP » et « Désaturer les lignes en situation de surcharge » et intéresser majoritairement le cœur de la métropole.

Les montants estimés pour réaliser le plan d'actions prioritaires par type de territoire (au sens du SDRIF) se répartissent ainsi de la façon suivante :

- Environ 70 M€ pour Paris et le cœur de métropole ; 43% ;
- 50 M€ pour l'agglomération centrale ; soit 32% ;
- 40 M€ pour les agglomérations des pôles de centralité, les bourgs, villages et hameaux (« le territoire rural ») ; soit 25%

Rapporté à un zonage davantage traditionnel de l'Île-de-France, l'effort financier pour le plan d'actions prioritaires pour le développement de l'offre à l'horizon 2016 se répartirait à un peu plus de 40% pour Paris et les départements de la petite couronne, et à près de 60% pour les départements de la grande couronne (au lieu de 37% entre 2005 et 2012).

Cette répartition traduit différentes réalités :

L'offre de transport bus de Paris et du cœur de métropole est déjà bien développée et complète un réseau métro, RER et train dense, le plus souvent facilement accessible. Quantitativement, les renforts consistent en un complément de courses en heures de soirée ou d'heures creuses et en un accompagnement des projets de tramways ou TCSP.

Pour les territoires les moins denses et les moins centrales d'Île-de-France, il s'agit de renforcer sensiblement l'attractivité d'une offre bus préexistante présentant de fortes lacunes de desserte en termes de continuité de l'offre pour les déplacements en soirée, heures creuses, week-end... et de desservir des secteurs qui n'ont bien souvent pas d'autres alternatives en termes de transport en commun.

C'est ainsi que, à titre indicatif, la répartition de l'enveloppe financière par nombre d'emplois et de population bénéficiaires (P+E) se traduirait de la manière suivante :

- Environ 7€ /P+E pour Paris et le cœur de métropole;
- Environ 10€/P+E € pour l'agglomération centrale ;
- Environ 23€/P+E pour les agglomérations des pôles de centralité et le territoire rural.

Mise en œuvre opérationnelle proposée

Pour les projets concernant les CT2, le plan d'actions sera décliné à l'échelle de chaque bassin, sous la forme d'une concertation avec les collectivités territoriales signataires des conventions partenariales, notamment dans le cadre des comités de bassin existants. Pour les projets concernant les lignes RATP, ils feront l'objet de concertation avec les conseils généraux des départements de petite couronne et avec les communautés d'agglomération, le cas échéant avec les communes.

Pour chaque projet identifié il est réalisé une étude approfondie qui fait l'objet d'un travail technique entre le STIF et les opérateurs. Seront appliquées les conditions de mises en œuvre et les clefs de priorisation, permettant d'estimer l'opportunité de réalisation de l'opération. A l'issue de ces études, l'instruction classique par le STIF sera mise en œuvre.

Enfin, un suivi du plan d'actions sera mis en œuvre par les services du STIF, permettant de réaliser un bilan du déploiement de ces actions, par type de territoire, chaque année. Ce bilan sera présenté en Commission de l'offre de transport.

Il est donc demandé au Conseil d'approuver les actions prioritaires pour le développement de l'offre bus entre 2013 et 2016 :

- **Adapter les réseaux de bus en lien avec la création et ou le prolongement de TCSP ;**
- **Désaturer les lignes en situation de surcharge ;**
- **Poursuivre la mise aux normes de la charte bus des lignes Express et Mobilien ;**
- **Compléter le réseau des lignes Express ;**
- **Cadencer les horaires des lignes Fortes desservant le cœur de métropole en HC ;**
- **Renforcer les lignes « principales » à l'échelle des réseaux de bassin ;**
- **Améliorer l'articulation entre les réseaux ferroviaires et bus ;**
- **Assurer une meilleure continuité de l'offre ;**
- **Desservir les projets majeurs de développement urbain ;**
- **Accompagner les collectivités pour mettre en place des dessertes adaptées aux besoins locaux ;**

Et d'approuver les orientations en matière de conditions de mise en œuvre du plan d'actions prioritaires.

**Délibération n° 2013/107
Séance du 16 mai 2013**

**AVENANT N°1 A LA CONVENTION DE DELEGATION DE
COMPETENCE A LA COMMUNE DE DROCOURT
EN MATIERE DE SERVICES SPECIAUX
DE TRANSPORT PUBLIC ROUTIER
RESERVES AUX ELEVES (CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES)**

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 conseil du STIF n°2011/557 du 6 juillet 2011 portant délégation de compétences du STIF à la ville de Drocourt en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 18 juillet 2011 ;
- VU** la délibération n° 2013/10 du 28 mars 2013 du Conseil Municipal de la ville de Drocourt ;
- VU** le rapport n° 2013/107 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 11 avril 2013 et de la commission économique et tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Est approuvé l'avenant n°1 à la convention par laquelle la commune de Drocourt a reçu 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, en vue de sa prolongation pour une durée de 4 ans soit jusqu'à la fin de l'année scolaire 2016/2017.

ARTICLE 2 : La directrice générale est autorisée à signer l'avenant à la convention visé à l'article 1 et joint à la présente délibération.

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

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

Jean-François HUCHON

AVENANT N° 1
à la convention de délégation de compétence du 18 juillet 2011
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° 2013 / du 17 avril 2013 du ci-après désigné le « STIF »,

D'une part,

La commune de Drocourt, dont le siège social est situé 1 rue Gué 78440 Drocourt, représenté par Monsieur Dominique PIERRET Maire en vertu de la délibération du Conseil municipal n° du .

D'autre part,

Préambule :

- 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°2011/557 du 6 juillet 2011 portant délégation de compétences du STIF à la ville de Drocourt en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves,
- VU** la convention de délégation de compétence du 18 juillet 2011
- VU** la délibération du conseil municipal de la ville de Drocourt n°2013/ du (*délibération de l'AOP*);

PREAMBULE

Par convention du 18 juillet 2011, la commune de Drocourt a reçu délégation de compétences du Syndicat des transports d'Ile-de-France pour l'organisation et le financement des services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves.

Cette convention a été initialement conclue pour une durée de deux ans afin de couvrir les années scolaires 2011-2012 et 2012-2013.

La commune de Drocourt souhaite pouvoir bénéficier de cette délégation pour quatre années supplémentaires, jusqu'à l'échéance de l'année scolaire 2016-2017, à l'instar des autres autorités organisatrices de proximité ayant reçu délégation de compétence dans le département des Yvelines.

Dans ce cadre les parties se sont rapprochées afin de prolonger, par le présent avenant, la durée de la convention initiale.

Compte tenu de ce qui précède, il a été convenu de ce qui suit :

Article 1 : Prolongation de la convention de délégation

A l'article 2 de la convention de délégation de compétence du 18 juillet 2011, les mots « pour une durée de 2 ans » sont remplacés par les mots « pour une durée maximale de 6 ans ».

Article 2 : Dispositions générales

Toutes les clauses de délégation de compétence du 18 juillet 2011, non modifiées par le présents avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, restent applicables de pleins droits jusqu'à la fin de l'année scolaire 2016/2017.

Article 3. Application du présent avenant

Le présent avenant entre en vigueur à compter de sa date de notification, adressée par le STIF à l'AOP par lettre recommandée avec accusé de réception, ou au plus tard le 1^{er} juillet 2013.

**Fait à
le**

En deux exemplaires originaux.

Pour le STIF
Sophie MOUGARD
Directrice Général de STIF

Pour la ville de DROCOURT
Dominique PIERRET
Maire de Drocourt

Délibération n° 2013/108
Séance du 16 mai 2013

**AVENANT N°1 A LA CONVENTION DE DELEGATION DE
COMPETENCE A LA COMMUNE DE MAUREPAS
EN MATIERE DE SERVICES SPECIAUX DE
TRANSPORT PUBLIC ROUTIER
RESERVES AUX ELEVES (CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES)**

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 conseil du STIF n° 2012/0165 du 6 juin 2012 portant délégation de compétences à la commune de Maurepas en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 22 juin 2012 ;
- VU** la délibération n° 2013/54 du 28 mars 2013 du Conseil Municipal de la ville de Maurepas ;
- VU** le rapport n° 2013/108 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 11 avril 2013 et de la commission économique et tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Est approuvé l'avenant n°1 à la convention par laquelle la commune de Maurepas a reçu 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, en vue de sa prolongation pour une durée de 4 ans soit jusqu'à la fin de l'année scolaire 2016/ 2017.

ARTICLE 2 : La directrice générale est autorisée à signer l'avenant à la convention visé à l'article 1 et joint à la présente délibération.

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

Accusé de réception en préfecture
L073-28750078-20130516-2013-108-DE
Date de télétransmission : 17/05/2013
Date de réception préfecture : 17/05/2013

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

Jean-Paul HUCHON

AVENANT N° 1
de prolongation à la convention de délégation de compétence du 22 juin 2012
en matière de services spéciaux de transport public routiers
réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires subventionnés)

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° 2013/ du 17 avril 2013 ci-après désigné le « STIF »,

D'une part,

La commune de Maurepas, dont le siège social est 2 place d'Auxois 78310 Maurepas, représenté par Monsieur Georges MOUGEOT Maire en vertu de la délibération du Conseil municipal n° du .

D'autre part,

Préambule :

- 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°2011/0165 du 22 juin 2012 portant délégation de compétences du STIF à la ville de Maurepas en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves,
- VU** la convention de délégation de compétence du 6 juin 2012
- VU** la délibération du conseil municipal de la ville de Maurepas n° du 2013 (*délibération de l'AOP*);

PREAMBULE

Par convention du 22 juin 2012, la commune de Maurepas a reçu délégation de compétences du Syndicat des transports d'Ile de France pour l'organisation et le financement des services spéciaux de transport public réservés aux élèves ;

Cette convention a été initialement conclue pour un an afin de couvrir l'année scolaire 2012.2013.

La commune de Maurepas souhaite pouvoir bénéficier de cette délégation pour quatre années supplémentaires, jusqu'à l'échéance de l'année scolaire 2016-2017, à l'instar des autres autorités organisatrices de proximité ayant reçu délégation de compétence dans le département des Yvelines.

Dans ce cadre les parties se sont rapprochées afin de prolonger, par le présent avenant, la durée de la convention initiale.

Compte tenu de ce qui précède, il a été convenu de ce qui suit :

Article 1 : Prolongation de la convention de délégation et autres modifications

A l'article 2 de la convention de délégation de compétence du 22 juin 2012, les mots « à compter du 7 juillet 2012 jusqu'au 4 juillet 2013 inclus » sont remplacés par les mots « pour une durée maximale de 5 ans »

En conséquence, l'article 12.1 de la convention de délégation du 22 juin 2012, est remplacé par: « Compte tenu de la sectorisation scolaire spécifique du territoire (secteur de recrutement des collèges) sont considérés comme « subventionnables », tous les élèves - éligibles ou non éligibles - utilisant le circuit, objet de la présente délégation. Toute évolution ultérieure de la sectorisation entrainera le réexamen de cette disposition »

Article 2 : Disposition générales

Toutes les clauses de délégation de compétence du 22 juin 2011, non modifiées par le présents avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, reste applicables de pleins droits jusqu'à la fin de l'année scolaire 2016/2017.

Article 3. Application du présent avenant

Le présent avenant entre en vigueur à compter de sa date de notification, adressée par le STIF à l'AOP par lettre recommandée avec accusé de réception, ou au plus tard le 1^{er} juillet 2013.

**Fait à
Le**

En deux exemplaires originaux.

Signatures

Pour le STIF

Sophie MOUGARD
Directrice Général de STIF

Pour la ville de MAUREPAS

Monsieur Georges MOUGEOT
Maire

**Délibération n° 2013/110
Séance du 16 mai 2013**

**DELEGATION DE COMPETENCE A LA COMMUNE DE RAMBOUILLET
EN MATIERE DE SERVICES SPECIAUX DE TRANSPORT PUBLIC
ROUTIERS RESERVES AUX ELEVES
(CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES)**

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° 12070637 du 6 juillet 2012 du Conseil Municipal de la ville de Rambouillet ;
- VU** le rapport n° 2013/110 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 11 avril 2013 et de la commission économique et tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : La commune de Rambouillet, 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 Rambouillet est approuvée jusqu'au 30 juin 2017.

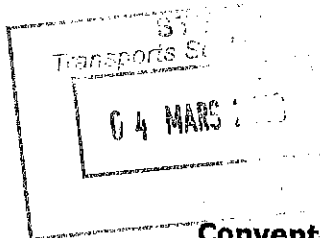
ARTICLE 3 : La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 2 de la présente délibération.

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

Accusé de réception en préfecture n° 110-DE Date de télétransmission : 17/05/2013 Date de réception préfecture : 17/05/2013
--

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° 2012 - du ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

La Ville de Rambouillet, ayant son siège Hôtel de Ville Place de la Libération - 78514 RAMBOUILLET CEDEX, et représenté par Monsieur Gérard LARCHER, Sénateur-Maire de Rambouillet en vertu de la délibération n° 12070637 du 06/07/2012
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°2012/ du portant délégation de compétences du STIF à la ville de Rambouillet en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves,
- VU** la délibération du 06/07/2012 n°12070637 de P'A.O.P.;

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, 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 14, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2- Entrée en vigueur, durée

La présente convention entre en vigueur, dans la totalité de ses dispositions, à compter de sa notification par lettre recommandée adressée par le STIF à l'AOP. Elle est conclue pour une durée maximale de 5 ans prenant fin le 30/06/2017 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 11 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 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 :

- 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 8,
- le financement des circuits spéciaux scolaires,
- 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,

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 11 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- 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 9- Part du financement des circuits spéciaux scolaires incombant à l'utilisateur.

Article 9.1- 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 9.2- 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 10- 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 11- 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 12- 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 13- 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 14- Résiliation

Article 14.1- 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 14.2- 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 15- 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 16- Litiges

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

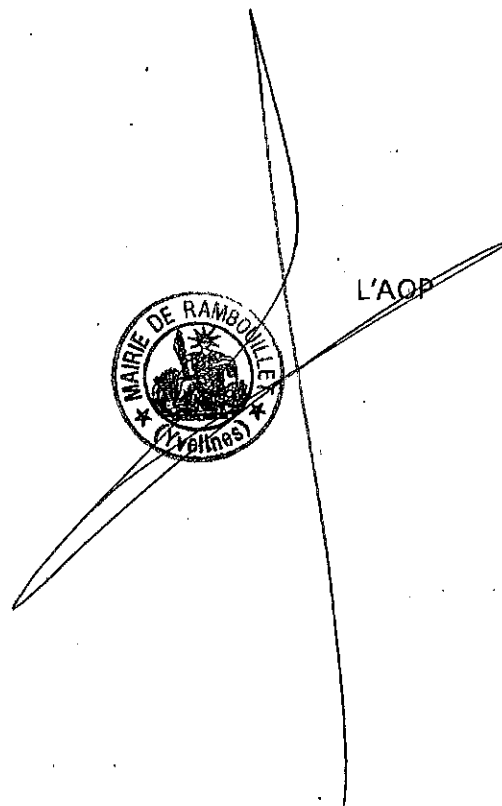
Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déferés au Tribunal Administratif de Paris.

Fait à RAMBOUILLET
Le 3 SEP. 2012

En triple exemplaires,

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 I
Règlement régional relatif
aux circuits spéciaux scolaires

Sommaire

1.	Objet du présent règlement régional.	13
2.	Les conditions d'accès au service	13
2.1.	Les usagers des circuits spéciaux.	13
2.2.	Elèves éligibles,	14
2.3.	Conditions d'accès aux circuits spéciaux scolaires,.....	14
3.	Définition du service offert dans un circuit spécial scolaire et tarification,	14
3.1 -	Niveau d'offre.	14
3.2 -	Age et équipement des véhicules.....	15
3.3 -	Équipement des points d'arrêts.	15
3.4 -	Temps de parcours,	15
3.5 -	Facteur déterminant la création d'un nouveau circuit,	16
3.6 -	Tarifs régionaux des abonnements sur circuit spécial scolaire.....	16
3.7 -	Prix public local des abonnements et délivrance des cartes,	16
3.8 -	Sécurité et discipline.....	17
4.	Dotations du STIF dans l'hypothèse d'une délégation de compétence.....	17
4.1 -	Délivrance d'une dotation financière par le STIF,	17
4.2 -	Principe de calcul de la dotation financière.....	17
4.2.1	Cas général.....	17
4.2.2	Cas particuliers.....	18

1. OBJET DU PRESENT REGLEMENT REGIONAL.

Le présent règlement a pour objet de définir les règles et principes communs qui s'imposent à toute autorité organisatrice de circuits scolaires dans la région Ile de France. En cas de délégation de compétence, la collectivité à laquelle la compétence a été déléguée peut fixer des règles complémentaires, dans le respect et en cohérence avec les règles et principes communs figurant dans le présent règlement, pouvant prendre, notamment, la forme d'un règlement local.

Par « circuit spécial scolaire », on entend un service de transport routier mis en place à l'initiative d'une autorité organisatrice afin de permettre les déplacements des élèves entre leur domicile et l'établissement où ils sont scolarisés :

- lorsqu'il n'existe pas de lignes régulières routières ou ferrées,
- lorsque ces déplacements ne peuvent être effectués par les lignes régulières routières ou ferrées, dans des conditions satisfaisantes compte tenu notamment des horaires, des fréquences, des temps de parcours, des correspondances et de l'âge des enfants,
- lorsqu'un circuit spécial scolaire présente un meilleur rapport « coût / niveau de satisfaction du besoin de déplacement des élèves » que les lignes régulières routières.

Par définition, un circuit spécial scolaire fonctionne uniquement pendant les périodes scolaires.

Le terme autorité organisatrice désigne ci-après soit le STIF, soit la collectivité à laquelle la compétence a été déléguée.

2. LES CONDITIONS D'ACCES AU SERVICE

2.1. LES USAGERS DES CIRCUITS SPECIAUX.

La vocation des circuits spéciaux est d'assurer, à titre principal, à l'intention des élèves suivant un enseignement pré-élémentaire, élémentaire ou secondaire, la desserte des établissements d'enseignement suivants :

- établissements d'enseignement public - général, technique ou professionnel - relevant du ministère de l'éducation nationale, du ministère de l'agriculture ou d'un autre ministère, dispensant un enseignement du premier degré (maternel et primaire) et du second degré,
- établissements d'enseignement public réservés aux mineurs inadaptés relevant du ministère de l'éducation nationale, dispensant un enseignement du premier degré (maternel et primaire) et du second degré,
- établissements d'enseignement privé - général, technique ou professionnel - sous contrat d'association conclu en application des articles L.442-5 et suivants du code de l'Education, dispensant un enseignement du premier degré (maternel et primaire) et du second degré,
- établissements d'enseignement privé, sous contrat d'association conclu en application des articles L.442-5 et suivants du code de l'Education, réservés aux mineurs inadaptés, dispensant un enseignement du premier degré (maternel et primaire) et du second degré,
- centres de formation d'apprentis (CFA) pour les classes de préparation à l'apprentissage.

Dans la limite des places disponibles, et sous réserve de l'autorisation de l'autorité organisatrice, les usagers suivants peuvent également être transportés sur ces

circuits : personnel enseignant et administratif des établissements susvisés, correspondants étrangers accueillis par les établissements susvisés, etc.

2.2. ELEVES ELIGIBLES.

Le STIF souhaite plus particulièrement faciliter l'accès aux transports scolaires des élèves dits « éligibles » dont les besoins en matière de déplacement sont considérés comme prioritaires.

Sont éligibles les élèves scolarisés dans l'un des établissements cités au 2.1. :

- âgés de moins de 21 ans ;
 - dont la résidence est en Ile-de-France (par « résidence » on entend le lieu où habite généralement l'élève pendant les périodes scolaires) ;
 - scolarisés avec le statut d'externe ou de demi-pensionnaire ;
- dont l'établissement fréquenté se situe à une distance au moins égale à 3 km de leur résidence.

Les élèves ne répondant pas à l'ensemble de ces critères sont des élèves dits « non-éligibles ».

2.3. CONDITIONS D'ACCES AUX CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES.

Un abonnement sur un circuit spécial peut être délivré à tout usager des circuits spéciaux, tels que définis au 2.1.

Dans l'attribution des abonnements pour un circuit spécial, priorité est donnée aux demandes des élèves éligibles.

L'autorité organisatrice des circuits n'est pas tenue d'honorer toutes les demandes d'élèves non éligibles ou des autres usagers si le nombre de places disponibles est insuffisant après satisfaction des demandes des élèves éligibles.

Les critères d'acceptation ou refus des demandes des élèves non éligibles ou des autres usagers sont laissés au libre choix de l'autorité organisatrice.

3. DEFINITION DU SERVICE OFFERT DANS UN CIRCUIT SPECIAL SCOLAIRE ET TARIFICATION.

3.1 – NIVEAU D'OFFRE.

Pendant les périodes scolaires, un circuit spécial scolaire doit, a minima :

- comporter un trajet aller (des communes de résidence des élèves vers le/les établissement(s) scolaires) le matin arrivant avant le début des premiers cours ;
- comporter un trajet retour (du/des établissement(s) scolaires vers les communes de résidence des élèves) l'après midi partant après la fin des derniers cours (ou le midi si il n'y a pas de cours l'après midi).

L'ajout de trajets allers et/ou retours ou de trajets, y compris, pendant la pause méridienne pour le déplacement des élèves entre leur établissement et le lieu où ils déjeunent, est au libre choix de l'autorité organisatrice.

Le nombre d'aller et/ou retour doit être examiné au regard d'un équilibre raisonnable des moyens supplémentaires à mettre en œuvre et du nombre d'élèves à transporter.

3.2 - AGE ET EQUIPEMENT DES VEHICULES.

Le transport des élèves sur les circuits spéciaux doit être effectué avec des autocars (classe II ou III) ou des véhicules de petite capacité (classe B).

Les véhicules utilisés pour le transport des élèves sur les circuits spéciaux :

- doivent être conformes à la réglementation en vigueur en matière d'équipement et de sécurité (ceintures de sécurité, pictogramme, etc) prévue par le code de la route (livre III et article R412-2) et par l'arrêté du 2 juillet 1982;
- doivent être âgés au plus de 15 ans pour les véhicules de classe II ou III ;
- doivent être âgés au plus de 10 ans pour les véhicules de classe B ;
- doivent être âgés au plus de 7 ans pour les véhicules de petite remise ;
- doivent, dans la mesure du possible et dans le respect des règles en vigueur, avoir une capacité telle que, dans des conditions normales de fonctionnement du circuit, tous les élèves transportés voyagent assis.

3.3 -EQUIPEMENT DES POINTS D'ARRETS.

Les élèves ne doivent monter ou descendre du véhicule qu'aux points d'arrêt.

Lorsqu'un circuit spécial emprunte le même itinéraire que des lignes régulières, l'autorité organisatrice utilise les arrêts correspondants.

Lorsque cela n'est pas possible, l'autorité organisatrice étudie l'implantation et l'aménagement de tout point d'arrêt desservi par tout circuit spécial scolaire de sorte que la sécurité des élèves et du véhicule soit assurée et ce, en lien avec les gestionnaires de la voirie concernée, détenteurs du pouvoir de police.

Son implantation doit notamment prendre en compte le type de voirie, la circulation routière (niveau de trafic), la largeur de la chaussée, les intersections routières, la stabilité des accotements, la fréquentation du point d'arrêt, le cheminement piétonnier d'approche.

Son aménagement doit s'attacher à ce que le point d'arrêt soit visible et le calibrage de la zone d'attente corresponde à la fréquentation s'y rapportant.

De façon plus générale, l'autorité organisatrice a pour obligation d'être en conformité avec les dispositions juridiques relevant du code de la voirie routière et du code de la route.

En cas de modification temporaire des points d'arrêt (pour raison de travaux sur la voirie, par exemple), les usagers doivent en être préalablement informés. Les points d'arrêt provisoires éventuellement utilisés doivent être identifiés de manière appropriée.

3.4 -TEMPS DE PARCOURS.

Entre le/les établissement(s) et l'arrêt le plus éloigné, le temps de trajet dans des conditions normales doit être au plus de 60 minutes sauf lorsque l'offre éducative le justifie.

3.5 - FACTEUR DETERMINANT LA CREATION D'UN NOUVEAU CIRCUIT.

A minima, si 15 élèves éligibles au sens du 2.2 et scolarisés dans un même établissement et résidant dans un même secteur à plus de 3 km de celui-ci, n'ont pas la possibilité de se rendre à leur établissement en empruntant les lignes régulières (bus ou ferrées), il revient à l'autorité organisatrice de créer un circuit, en tenant compte notamment des principes de sectorisation. Cette règle ne s'applique pas aux circuits desservant des classes de l'enseignement spécialisé et adapté telles que les SEGPA, CLIN ou CLIPA, CLIS, UPI.

3.6 - TARIFS REGIONAUX DES ABONNEMENTS SUR CIRCUIT SPECIAL SCOLAIRE.

Conformément à l'article 1^{er}-II de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée, le STIF fixe les tarifs régionaux des abonnements destinés aux usagers des circuits spéciaux.

Les tarifs régionaux des abonnements sur circuits spéciaux sont identiques quel que soit la longueur du trajet effectué. Ils sont valables pour un abonnement annuel.

- Pour les élèves éligibles, le tarif est égal à 35 % du prix de référence de la carte scolaire délivrée pour les lignes régulières routières pour un trajet de quatre sections.
- Pour les élèves non éligibles et les autres usagers, le tarif est égal au prix de référence de la carte scolaire délivrée pour les lignes régulières routières pour un trajet de quatre sections.

Les prix de référence des cartes scolaires délivrées pour les lignes régulières routières sont fixés chaque année par délibération du Conseil du STIF.

Ces tarifs déterminent le montant maximum qui peut être demandé à l'utilisateur, augmenté, le cas échéant, de frais de dossier.

3.7 - PRIX PUBLIC LOCAL DES ABONNEMENTS ET DELIVRANCE DES CARTES.

Le prix effectivement payé par l'utilisateur peut être inférieur au tarif fixé par le STIF du fait d'aménagements tarifaires locaux, applicables aux circuits et financés par une collectivité ou un groupement de collectivités d'Ile-de-France dans le cadre d'une convention conclue avec le STIF.

Le prix public local est le montant que doit régler l'utilisateur pour bénéficier d'un abonnement sur circuit spécial.

Le prix public local est égal à :

- au tarif régional ;
- éventuellement diminué d'aménagements tarifaires financés par une collectivité ou un groupement de collectivités d'Ile-de-France ;
- augmenté, le cas échéant, de frais de dossier.

3.8- SECURITE ET DISCIPLINE.

L'Autorité Organisatrice doit respecter, et faire respecter aux entreprises de transport, les réglementations en vigueur en matière de sécurité des usagers transportés (code de la route, arrêté du 2 juillet 1982, etc.).

En outre, l'Autorité Organisatrice peut édicter des règles complémentaires relatives à la sécurité et à la discipline à bord des véhicules affectés aux circuits spéciaux scolaires.

4. DOTATION DU STIF DANS L'HYPOTHESE D'UNE DELEGATION DE COMPETENCE

4.1 - DELIVRANCE D'UNE DOTATION FINANCIERE PAR LE STIF.

Le STIF verse aux collectivités locales ayant reçu une délégation de compétence pour l'organisation des circuits spéciaux scolaires, une dotation financière au titre de chaque année scolaire, par élève éligible :

- utilisant les circuits qu'elles organisent que l'élève réside ou non sur leur territoire,
- le cas échéant, résidant sur leur territoire mais utilisant des circuits relevant d'une autorité organisatrice non francilienne.

4.2 - PRINCIPE DE CALCUL DE LA DOTATION FINANCIERE.

4.2.1 Cas général

Dans un esprit d'équité, le STIF souhaite s'appuyer sur des règles de financement communes à tous les délégataires. Le principe général est celui d'une dotation dépendant du nombre d'élèves éligibles transportés, conformément aux critères définis au 2.2 du présent règlement, et d'une valeur forfaitaire régionale par élève éligible.

S'il existe dans la situation originelle du délégataire des décalages entre coût moyen par élève régional et coût moyen par élève local, ou entre les critères d'éligibilité définis par le STIF et la définition des ayants droit antérieure à la délégation, tels qu'une application directe du principe général entraînerait des effets excessivement dommageables pour le délégataire, des aménagements transitoires de la dotation financière peuvent être négociés entre le STIF et le délégataire pour accompagner la mise à niveau de celui-ci.

Les dispositions financières prévues dans les conventions de délégation sont susceptibles de faire référence à la notion de « Coût moyen par élève » appliquée, pour une campagne scolaire donnée, soit à l'ensemble de la région, soit à un territoire plus restreint. Les modalités de calcul des « Coûts moyens par élève » sont fixées par le conseil du STIF.

4.2.2 Cas particuliers

Cas des élèves éligibles domiciliés sur le territoire d'une collectivité locale francilienne autre que celui de l'autorité organisatrice délégataire

L'autorité organisatrice délégataire doit s'efforcer, lorsque le besoin existe, d'accueillir sur ses circuits des élèves éligibles ne résidant pas sur son propre territoire.

Dans cette hypothèse :

- la dotation du STIF telle que définie au 4.2.1 est calculée sur la base du nombre de l'ensemble des élèves éligibles, qu'ils résident ou non sur son territoire,
- il est recommandé à l'autorité organisatrice délégataire de conclure avec la ou les collectivité(s) de résidence des élèves éligibles une convention établissant les modalités techniques et financières liées aux transports desdits élèves éligibles.

Cas des élèves éligibles transportés par une autorité organisatrice non francilienne

Lorsqu'un ou plusieurs élève(s) éligible(s) résidant sur le territoire d'une autorité organisatrice délégataire sont transportés sur des circuits organisés par une autorité organisatrice extérieure à l'Ile-de-France :

- la dotation du STIF versé à l'autorité organisatrice délégataire telle que définie au 4.2.1 est calculée en prenant en compte ces élèves,
- il est recommandé à l'autorité organisatrice délégataire de conclure avec l'autorité organisatrice extérieure à l'Ile-de-France une convention établissant les modalités techniques et financières liées aux transports desdits élèves éligibles.

Annexe II

Liste des services spéciaux de transports routiers réservés aux élèves entrant dans le champ d'application de la délégation

CIRCUIT 1 : CHAMP DE COURSES en période scolaire LMJV (matin / soir)

C1 Aller MATIN

La Giroderie
Champs de courses
Rue de la mare aux Buis
Vieil Orme
Ecole du Viel Orme
Ecole Clairbois
Ecole la Ruche
Château Bazin
Grenonvilliers
Ecole la Prairie
Ecole le Louvière

C1 Retour SOIR

Ecole le Louvière
Ecole la Prairie
Grenonvilliers
Château Bazin
Ecole Clairbois
Ecole la Ruche
Ecole du Viel Orme
Vieil Orme
Rue de la mare aux Buis
Champs de courses
La Giroderie

CIRCUIT 2 : BEAU SOLEIL en période scolaire LMJV (matin- A/R du midi - et soir)

C2 Aller MATIN

Rue de la Duchesse d'Uzès
Rue de la Duchesse d'Uzès (Rabelais)
Rue des Yvelines n° 28
Rue des Yvelines n° 4
Rue de Madame de Maintenon n° 98
Rue de Madame de Maintenon n° 124
Ecole la Prairie
Rue de la Louvière

Aller Midi

Retour midi
Rue de la Louvière
Ecole la Prairie

Grenonvilliers
Rue de la Duchesse d'Uzès
Rue de la Duchesse d'Uzès (Rabelais)
Rue des Yvelines n° 28
Rue des Yvelines n° 4
Rue de Madame de Maintenon n° 98
Rue de Madame de Maintenon n° 124

Retour Midi

Grenonvilliers
Rue de la Duchesse d'Uzès
Rue de la Duchesse d'Uzès (Rabelais)
Rue des Yvelines n° 28
Rue des Yvelines n° 4
Rue de Madame de Maintenon n° 98
Rue de Madame de Maintenon n° 124
Ecole la Prairie
Rue de la Louvière

C2 Retour SOIR

Rue de la Louvière
Ecole la Prairie
Grenonvilliers
Rue de la Duchesse d'Uzès
Rue de la Duchesse d'Uzès (Rabelais)
Rue des Yvelines n° 28
Rue des Yvelines n° 4
Rue de Madame de Maintenon n° 98
Rue de Madame de Maintenon n° 124

CIRCUIT 3 : LES EVEUSES en période scolaire LMJV (matin / soir)

C3 Aller MATIN

Rue Robert Schumann n° 41
Rue Robert Schumann n° 3
Résidence les Garennes
Ecole la Prairie
Ecole la Louvière

C3 Retour SOIR

Ecole la Louvière
Ecole la Prairie
Rue Robert Schumann n° 41
Rue Robert Schumann n° 3
Résidence les Garennes

CIRCUIT 4 : GROUSSAY - CHATEAU

en période scolaire LMJV (matin- A/R du midi - et soir

C4 Aller MATIN

Rue de la Motte
Rue des Marais
Ecole Foch – Gambetta

Midi Aller

Ecole la Gommerie
Ecole Foch – Gambetta
Rue de la Motte
Rue des Marais
Pierre et Marie Curie

Midi Retour

Ecole Foch – Gambetta
Rue de la Motte
Rue des Marais
Pierre et Marie Curie
Ecole Foch – Gambetta
Ecole la Gommerie

C4 Retour SOIR

Ecole Foch – Gambetta
Casernes des Gardes
Faisanderie
Bergerie Nationale n° 1
Bergerie Nationale n° 2
Aviculture
Laiterie
Rue des Marais

CIRCUIT 4 bis : CHATEAU – GOMMERIE

en période scolaire LMJV (matin- A/R du midi - et soir

C4 BIS Aller MATIN

Bergerie Nationale
Providence
Rue des Marais
Ecole Foch – Gambetta

C4 BIS Retour SOIR

Existe-t-il un trajet retour ? **SI OUI** Manque le trajet retour à compléter !

CIRCUIT 4 ter : LES MARCASSINS DU CHATEAU

en période scolaire LMJV (matin et soir

C5 Aller MATIN

Providence
Marais
Ecole du centre
Ecole de la Gommerie

C5 Retour SOIR

Ecole de la Gommerie
Ecole du centre
Marais
Providence

CIRCUIT 5 : Pierre et Marie Curie
en période scolaire LMJV (matin et soir)

C6 Aller MATIN

Pierre et Maire Curie
Ecole Foch-Gambetta

C6 Retour SOIR

Ecole Foch-Gambetta
Pierre et Maire Curie

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2013/111
Séance du 16 mai 2013**

**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE ROISSY PORTE DE FRANCE
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL**

SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE

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.1241-3, L.1241-5, L.1241-6 et L.3111-14 ;
- 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 du Conseil du STIF n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2011/0497 du 1^{er} juin 2011 sur l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil Communautaire de Roissy Porte de France n°2012-208 du 11 décembre 2012 ;
- VU** le rapport n °2013/111 à 115 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 11 avril 2013 et de la commission économique et tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : est approuvée la convention par laquelle la Communauté d'agglomération Roissy Porte de France reçoit délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France pour l'organisation et la mise en place d'une desserte régulière locale de type transport à la demande, telle que décrite ci-dessous :

Le service de transport à la demande de la Communauté d'agglomération Roissy Porte de France, de type ligne virtuelle, assure la desserte de pôles identifiés, points d'arrêts de transport public desservant des gares, équipements ou pôles urbains de centralité.

Le territoire est desservi par cinq lignes virtuelles :

- Plessis-Gassot – gare d'Ecouen
- Mesnil-Aubry – gare d'Ecouen
- Epiais lès Louvres – Chennevières-Lès-Louvres – Gare de Louvres
- Saint-Witz – Vémars - Louvres
- Puiseux-en-France village – Louvres

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130516-2013-111-DE
Date de télétransmission : 17/05/2013
Date de réception préfecture : 17/05/2013

ARTICLE 2 : Pour un volume d'appels supérieur à 350 appels par mois, les coûts d'investissement de la centrale de réservation (serveur vocal et logiciel de réservation et d'optimisation des courses) seront subventionnés à l'installation à hauteur de 1/3 dans la limite d'un coût global de 100 000 euros HT à l'achat.

ARTICLE 3 : La tarification applicable est la tarification francilienne.

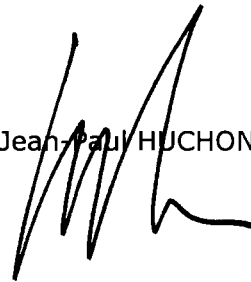
ARTICLE 4 : La participation du STIF au financement de la desserte de niveau local de la Communauté d'agglomération Roissy Porte de France est de 25 800 € TTC (valeur 2013) en année pleine ; elle est revalorisée chaque année en fonction de la formule de révision fixée dans la convention de délégation de compétence.

ARTICLE 5 : La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 1 et jointe à la présente délibération.

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, et de la mise à jour du plan de transport, à compter de la date de mise en service du service délégué.

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

Jean-Paul HUICHON



Convention de délégation de compétence en matière de transport à la demande

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41 avenue de Châteaudun à Paris (9^{ème}) (n° SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa Directrice Générale Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2013/--- du 17 avril 2013, ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Communauté d'agglomération Roissy Porte de France, ayant son siège 6 bis avenue Charles-de-Gaulle 95700 Roissy-en-France, et représentée par son Vice-Président chargé des transports, Monsieur André SPECQ, en vertu de la délibération n°2012/208 du 11 décembre 2012, ci-après désigné « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-1, L.1241-2 et L.1241-3 ;
- 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 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2007/0048 du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local,
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2011/0497 du 1^{er} juin 2011 sur l'actualisation du financement des dessertes de niveau local,
- VU** la délibération du Conseil communautaire de la Communauté d'agglomération Roissy Porte de France n°2012-208 du 11 décembre 2012 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2013/--- du 17 avril 2013,

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 et la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009, et codifié dans la partie législative du code des transport.

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.1241-3 du code des transports) et par le décret du 10 juin 2005.

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

Conformément à l'article 1^{er}-II de l'ordonnance précitée (article L.1241-3 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, autorités organisatrices de proximité, dans le cadre d'une convention.

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

La Commune du Mesnil-Aubry a reçu le 7 octobre 2009 délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local de type service régulier local de transport de voyageurs, nommé « la navette du Mesnil-Aubry ». La Commune du Mesnil-Aubry adhère depuis 2009 à la Communauté d'agglomération Roissy Porte de France. Celle-ci a eu le statut juridique de « communauté de communes » jusqu'au 1^{er} janvier 2013, et est devenue depuis « communauté d'agglomération ».

La convention de délégation entre le STIF et la commune du Mesnil-Aubry signée le 4 novembre 2009 arrive à échéance le 3 décembre 2014. Dans l'attente de la prise en charge de l'organisation de ce service régulier local par la Communauté d'agglomération Roissy Porte de France à l'échéance de la délégation de compétence, la convention actuelle entre le STIF et la commune du Mesnil-Aubry se poursuit jusqu'à son échéance.

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

Titre I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1 - Objet

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

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

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

la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'Article 15, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2 - Durée

La présente convention est conclue à compter de sa date de notification par le STIF jusqu'au 31 décembre 2016.

Article 3 - Principes généraux

Article 3.1 - Principe d'exclusivité de l'AOP

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

Article 3.2 - Principe de coopération et de transparence

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

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

Article 4 - Droits et obligations du STIF

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

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

- étudie toute demande de modification de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
- propose des solutions en cas de différends avec les exploitants.

Article 5 - Droits et obligations de l'AOP

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

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

Le service de transport à la demande, de type ligne virtuelle, assure la desserte de pôles identifiés, points d'arrêts de transport public desservant des gares, équipements ou pôles urbains de centralité.

Le service est conçu comme une aide aux déplacements des personnes non motorisées et/ou habitant dans les communes non desservies par les lignes régulières de transport en commun pendant les heures creuses.

Il est réservé aux voyageurs abonnés ayant réservé par téléphone auprès de la centrale de réservation.

Le service est assuré à la demande, sur réservation entre deux points d'arrêts des lignes virtuelles, aux horaires prévus sur ces lignes. Les horaires permettent d'effectuer un aller retour dans la demi-journée.

Le territoire de la Communauté d'agglomération Roissy Porte de France est desservi par cinq lignes virtuelles :

- Plessis-Gassot – gare d'Écouen
- Mesnil-Aubry – gare d'Écouen
- Epiais lès Louvres – Chennevières-Lès-Louvres – Gare de Louvres
- Saint-Witz – Vémars - Louvres
- Puiseux-en-France village - Louvres

Chaque ligne propose au minimum deux allers retours quotidiens à destination d'une gare. Les lignes desservent les gares de Louvres RER D et Écouen-Ézanville Transilien H.

La prise en charge et la dépose s'effectuent à un point d'arrêt du réseau d'autobus (arrêt de ligne régulière, de circuit de ramassage scolaire ou point d'arrêt spécifiquement créé pour le TAD).

Article 5.2 - Compétences déléguées

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

- La mise en service des services visés au 5.1 avant le 1^{er} janvier 2014 inclus.
- L'exploitation des services, soit directement en régie, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'AOP après mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'Article 5.3 et à l'Annexe I.
- Le financement des services, avec le cas échéant le concours du STIF, sur la base des modalités fixées à l'Article 8.
- Le suivi et le contrôle de l'exécution des services en particulier dans le respect du cahier des charges annexé à la présente convention.
- L'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou suppression d'offre de transport ou de qualité de service, selon les modalités fixées à l'Annexe I.

- Le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent.
- Le cas échéant, l'adaptation des systèmes de validation télébilletiques aux évolutions des spécifications régionales.

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

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

Article 5.3 - Désignation de l'exploitant et mise en service

Pour l'exploitation des services pour lesquels elle a reçu délégation de compétence par la présente convention, 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 (les) service(s) en régie,
- soit de confier par la signature d'une convention à durée déterminée l'exploitation du (des) service(s) à une entreprise ou une association 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 et sous sa responsabilité, la procédure de passation de la convention d'exploitation. Dans ce cadre, elle s'engage à rechercher le meilleur rapport qualité/coût.

La convention passée entre l'AOP et le transporteur doit être transmise au STIF pour information dans le mois suivant la notification au transporteur. Sa durée 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 transmettre au STIF :

- 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 :
 - La délibération approuvant le choix de l'exploitant ainsi que les modalités d'exploitation du(des) service(s) et autorisant l'AOP à signer ladite convention,
 - La convention exécutoire 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.

Article 5.4 - Retard dans la mise en service

Dans l'hypothèse où l'AOP ne respecterait pas la date de mise en service prévue à l'Article 5.2, elle prévient sans délai le STIF afin que les parties se rapprochent pour envisager :

- Soit un report de la date de mise en service par la conclusion d'un avenant à la présente convention,
- Soit la résiliation de la présente convention dans le cadre des dispositions de l'Article 15.2 ; dans cette hypothèse les parties ne sont pas tenues de respecter le préavis de 8 mois.

Titre II - TARIFICATION ET FINANCEMENT DU SERVICE

Article 6 - Tarification applicable

La tarification applicable aux services visés à l'Article 5.1 est une tarification spécifique au voyage.

Un système de billetterie propre sera mis en place par l'AOP permettant la vente de ticket.

Le tarif au voyage fixé par la présente convention fixé à 2€ par voyage (pour 2013). Ce tarif pourra être ajusté chaque année par la Communauté d'agglomération.

L'AOP s'engage à ne pas appliquer de réductions par rapport au tarif fixé qui ne serait pas mentionnées dans la présente convention.

Toute modification des règles tarifaires devra faire l'objet d'un avenant, sous réserve du respect des conditions techniques nécessaires à leur application.

Les recettes tarifaires perçues par l'AOP avec le système de billetterie représentent la contribution des voyageurs au financement des services décrits dans la présente convention.

Article 7 - Financement par l'AOP

Sous réserve des dispositions de l'Article 8, l'AOP supporte toutes les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées : les contributions versées par l'AOP sont la contrepartie de la réalisation des services délégués, et notamment, des obligations de service public incombant à l'exploitant.

Article 8 - Participation du STIF au financement du service

Article 8.1 - Montant de la participation

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

La participation du STIF au financement des services de transports à la demande de la Communauté d'agglomération Roissy Porte de France est fixée à 25 800 € en année pleine (valeur 2013 TTC).

La participation du STIF sera actualisée chaque année à la date anniversaire du démarrage du service comme suit :

Valeur en année pleine pour l'année N = Valeur en année pleine pour l'année N-1 X K_N
avec $K_N = 0,429 S_{N-1}/S_{N-2} + 0,088 C_{N-1}/C_{N-2} + 0,483 IPS_{N-1}/IPS_{N-2}$

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)

C : indice mensuel Gazole (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641310)

IPS : indice des prix des services (www.indices.insee.fr ; identifiant : 641257)

Pour chaque indice I, In est la moyenne arithmétique de janvier N-1 à décembre N-1.

Article 8.2 - Montant de la participation du STIF pour l'achat de la centrale de réservation

Pour un volume d'appels supérieur à 350 appels par mois, les coûts d'investissement de la centrale de réservation (serveur vocal et logiciel de réservation et d'optimisation des courses) seront subventionnés à l'installation à hauteur de 1/3 dans la limite d'un coût global de 100 000 euros HT à l'achat.

Article 9 - Modalités de règlement de la participation du STIF

La participation du STIF au titre de l'Article 8.1 est facturée par l'AOP à la fin de chaque trimestre. La facture est présentée par l'AOP au plus tard 45 jours après la fin de chaque trimestre.

Le 1^{er} versement de la participation du STIF est conditionné à la notification par l'AOP au STIF de la date de mise en place du service de transport à la demande.

La participation du STIF au titre de l'article 8.2 est versée sur présentation d'une facture après installation de la centrale de réservation.

Domiciliation bancaire :

Coordonnées bancaires

RIB

Code flux

053

Auto / Classique

Automatisé

Code banque

30001

Code guichet

00651

N° compte

D953000000 - 52

IBAN

Code flux

053

Auto / Classique

Automatisé

ZONE1

FR82

ZONE2

3000

ZONE3

1006

ZONE4

51D9

ZONE5

5300

ZONE6

0000

ZONE7

052

BIC associé

BDFEFRPPCCT

Titre III - INFORMATION ET CONTROLE

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

Le suivi financier a pour objet de contrôler l'évolution de la dépense de transport dans une approche globale du coût des services de transport collectif en Ile-de-France et dans l'éventualité d'un retour au STIF des compétences transférées au terme de la convention. L'AOP établit annuellement le rapport d'exercice des compétences déléguées comportant au minimum les éléments suivants :

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

- Conditions d'exercice des compétences déléguées et difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

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

Article 11 - Contrôle

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

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

Article 12 - Evaluation de la délégation de compétence

Une évaluation de la délégation de compétence sera, le cas échéant, effectuée à mi-parcours de la convention.

Titre IV - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 13 - Responsabilité

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

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

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

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

Article 14 - Modification des services faisant l'objet de la délégation

Toute modification de la présente convention et de ses annexes se fait par avenant, sauf dans les cas suivants pour lesquels les parties conviennent que les modifications peuvent intervenir par échange de lettre recommandée avec accusé de réception :

- changement de fréquence,
- implantation d'un ou plusieurs nouveau(x) point(s) d'arrêt,
- modification de l'amplitude, des horaires.

Dans le cas de la modification du périmètre de délégation, un avenant est nécessaire.

Dans tous les 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 15 - Résiliation

Article 15.1 - Résiliation pour faute

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

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

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

Article 15.2 - Résiliation amiable

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

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

Article 16 - Fin de la convention

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

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,

Pour le STIF

La Directrice Générale

Pour la Communauté
d'agglomération Roissy Porte de
France

Le Président

ANNEXE I

CAHIER DES CHARGES APPLICABLE AUX SERVICES DE TRANSPORTS A LA DEMANDE DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION ROISSY PORTE DE FRANCE

1. ELEMENTS DE CONTEXTE

La Communauté d'agglomération Roissy Porte de France compte aujourd'hui près de 88 000 habitants et regroupe 19 communes du Val d'Oise. Le territoire de la Communauté d'agglomération est caractérisé par une urbanisation relativement dense le long de l'axe Nord-Sud (RER D et A1) et plus lâche en dehors de cet axe.

Le réseau de bus ne permet pas de répondre de manière satisfaisante aux besoins de mobilité des habitants des communes faiblement peuplées.

Les quelques lignes qui irriguent les parties les plus rurales et excentrées du territoire ne proposent qu'une offre réduite, les matins et soirs et absente en heures creuses.

Le service de transport à la demande doit donc pallier les lacunes du réseau de bus existant en desservant les hameaux isolés et ainsi limiter le recours obligé à l'automobile.

Il doit permettre aux personnes peu ou non motorisées (personnes âgées, en insertion, jeunes sans permis et ménages défavorisés) de se déplacer en heures creuses et ainsi faciliter les déplacements non-obligés (achats, démarches administratives et d'insertion, santé, loisirs...) à destination des gares et pôles urbains.

L'étude réalisée a mis en avant l'étendue des secteurs ne bénéficiant d'aucune desserte satisfaisante et a donc mené à l'élaboration d'un projet de type lignes virtuelles.

2. ORGANISATION DU TRANSPORT

2.1. Conditions générales d'exploitation

2.1.1. Zone géographique desservie

L'ensemble du territoire de la Communauté d'agglomération Roissy Porte de France sera desservi.

2.1.2. Ayants droit

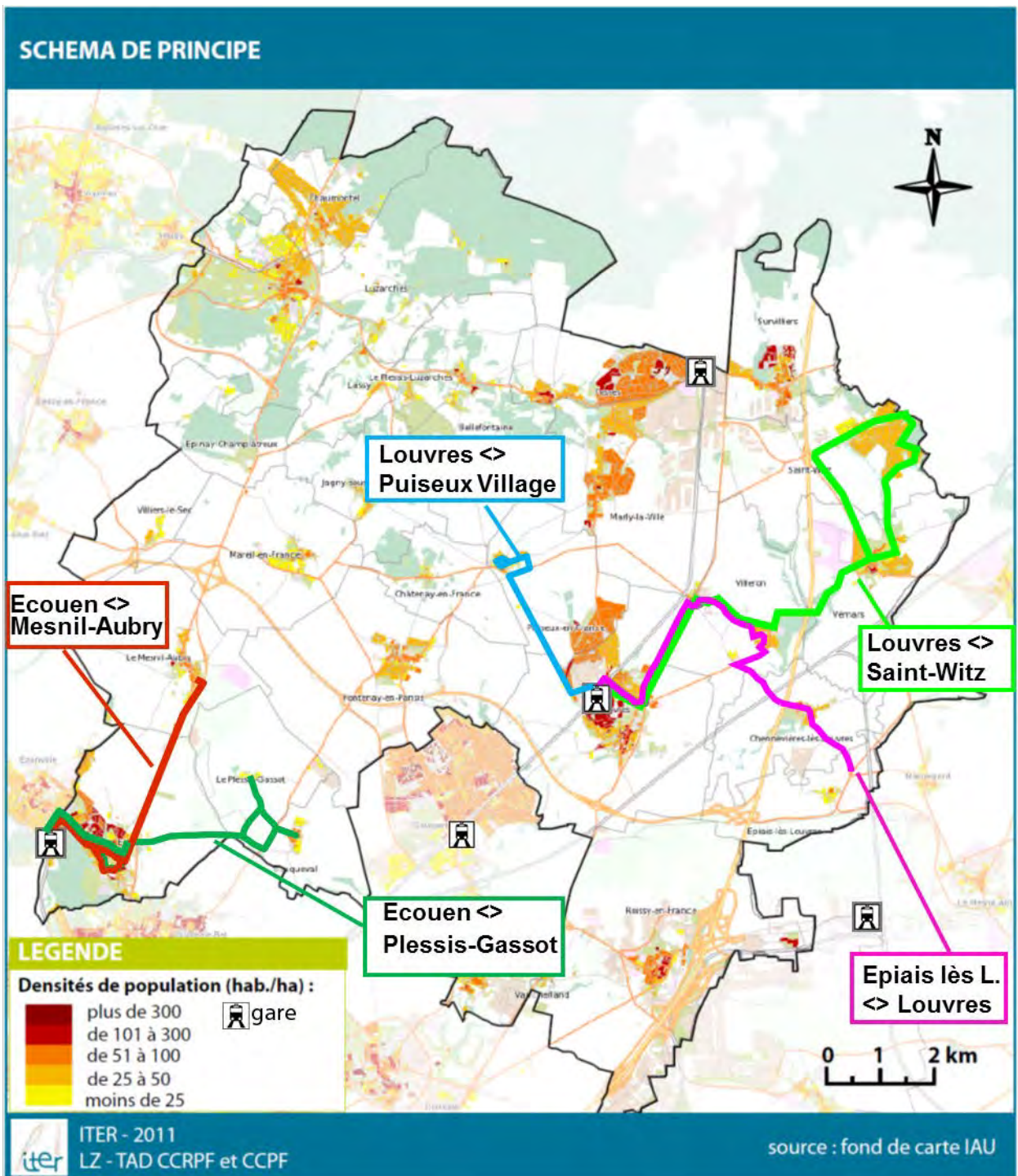
Le service est ouvert à tout public, avec inscription préalable au service (détenteur de la carte communautaire).

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

Le service de transport à la demande de Roissy Porte de France est de type ligne virtuelle et assure la desserte de gares et pôles identifiés.

Le territoire de la Communauté d'agglomération Roissy Porte de France est desservi par cinq lignes virtuelles :

- Plessis-Gassot – gare d'Ecouen
- Mesnil-Aubry – gare d'Ecouen
- Epiais lès Louvres – Chennevières-Lès-Louvres – Gare de Louvres
- Saint-Witz – Vémars - Louvres
- Puiseux-en-France village - Louvres



Chaque ligne propose au minimum deux allers retours quotidiens à destination d'une gare RER ou Transilien. Les horaires sont fixés de manière à permettre un aller-retour dans une demi-journée.

2.1.4. Matériel roulant

- Véhicules utilitaires aménagement passagers, 8 personnes en plus du chauffeur dont un accessible UFR.
- Pas de girouette, mais plaque avant apposée derrière le pare-brise

2.1.5. Centrale de réservation

- Les réservations sont assurées par le mandataire dans son activité « Centrale de Réservation ».
- Le mandataire met en œuvre une centrale de réservation par téléphone. Cette centrale fonctionne du lundi au vendredi de 12H00 à 17H00. Le numéro de téléphone de la centrale est communiqué à tous les abonnés au service, il s'agit d'un numéro de téléphone non surtaxé.
- Le service fonctionne si au moins une réservation a été effectuée auprès de la centrale de réservation au plus tard la veille du jour de circulation du service à 17H00.

2.2. Qualité de service

2.2.1. Délais de réservation

- Au plus tard la veille du jour de circulation du service à 17H00
- Pour le service du Lundi, les réservations doivent être faites auprès de la centrale avant le vendredi qui précède à 17H00.

2.2.2. Information voyageurs

- horaires de la ligne, plan de la ligne : En cours de définition un dépliant d'information exposant le fonctionnement du service
- information aux points d'arrêts : A préciser
- chaque point d'arrêt est conforme au cahier des charges du STIF
- information à l'intérieur des véhicules : dépliant d'information
- identification du service, image du réseau : découpe spécifique aux couleurs de la Communauté d'agglomération

2.2.3. Contrôle du service

- Présentation des titres : au conducteur
- Modalités de contrôle : aléatoire par la collectivité ou un agent mandaté par elle.
- Sanctions appliquées : en cours de définition
- Assermentation des agents contrôleurs : non

2.2.4. Continuité du service et exigences de qualité

- pénalités appliquées en cas de non réalisation du service (cf. convention de délégation du STIF) en cours de définition, Cf. exemple ci-dessous :
 - 1 - Anomalies de 1er niveau entraînant un avertissement puis une sanction de 50 euros : Non respect des horaires de prise en charge des usagers (plus de 10 minutes de retard).
 - 2 - Anomalies de 2ème niveau entraînant un avertissement puis une sanction de 100 euros : Non respect de l'itinéraire ou des arrêts définis dans le cahier des charges et par la feuille de route.
 - 3 - Anomalies de 3ème niveau entraînant un avertissement puis une sanction de 200 euros : Service non exécuté.
- conditions de mise en place d'un service de substitution : Non défini
- bonus/malus sur indicateurs de qualité de service : pénalités 200 € en cas d'absence de documents de restitution

3. ECONOMIE GLOBALE DU SERVICE

3.1. Estimation du trafic

Recettes d'exploitation	Estimation cible	Recettes commerciales Tarif à 2 €
Plessis-Gassot <> Ecoeu	1 500	3 000
Mesnil-Aubry <> Ecoeu	1 900	3 800
Saint Witz <> Vémars <> Louvres	6 400	12 800
Epiais <> Louvres	300	600
Puiseux <> Louvres	400	800
Total TTC (TVA 10%)	10 500	21 000

* Estimation au terme d'une période de montée en charge du trafic de 3 ans

3.2. Niveau d'offre

Charges d'exploitation	Nombre de courses AR/jour	Estimation du coût d'exploitation en k€/an moyenne de méthodes
Plessis-Gassot <> Ecoeu	8	53 000
Mesnil-Aubry <> Ecoeu	5	32 000
Saint-Witz <> Vémars <> Louvres	4	44 000
Epiais <> Louvres	2	13 000
Puiseux <> Louvres	3	12 000
Total HT		154 000
Total TTC		169 400

3.3. Tarification

- tarification applicable : tarif unique 2 € par trajet (pour 2013)
- points de vente dans le cas d'une tarification spécifique : achat à bord des véhicules
- conditions de perception des recettes directes perçues dans les véhicules : monnaie

4. MODALITES D'EXPLOITATION

- Exploitation par un tiers avec mise en concurrence de l'exploitation des services dans le respect du code des marchés publics
- type de contrat : forfait + intéressement au voyage
- modalités de prise en compte des risques sur les recettes, sur l'évolution des coûts
- modalités de paiement par la collectivité : mensuel

ANNEXE II

ATTESTATION DE DATE DE MISE EN PLACE EFFECTIVE DU SERVICE (MODELE A RENVoyer APRES MISE EN PLACE DU SERVICE)

ATTESTATION

Je soussigné, *Président/Maire de l'AOP (désignation de l'AOP)*, atteste que *le service de transport à la demande/service régulier local (nom du service)* a bien été mis en place au *Jour Mois AAAA (date de mise en place effective du service)*, suite à une *procédure de mise en concurrence/mise en place d'une régie*.

Le marché a été attribué à *XXXXXXXXX (désignation et adresse de l'exploitant)*.

En foi de quoi, je délivre la présente attestation pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à *XXXXXXXX*, le *Jour Mois AAAA*.

Le président, Le Maire,

**Délibération n°2013/112
Séance du 16 mai 2013**

**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNE DE ROSNY-SOUS-BOIS
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL**

SERVICE REGULIER LOCAL DE ROSNY-SOUS-BOIS

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.1241-3, L.1241-5, L.1241-6 et L.3111-14 ;
- 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 du Conseil du STIF n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2011/0497 du 1^{er} juin 2011 sur l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2007/0358 du 6 juin 2007 relative à la convention n°1 de délégation de compétence à la commune de Rosny-sous-Bois ;
- VU** la délibération du Conseil municipal de Rosny-sous-Bois n°25 du 12 avril 2012 ;
- VU** le rapport n °2013/111 à 115 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 11 avril 2013 et de la commission économique et tarifaire du 12 avril 2013 ;

CONSIDERANT que la convention de délégation de compétence précédente du 31 juillet 2007, approuvée par la délibération n°2007/0358 susvisée, prend fin le 30 mai 2014 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : est approuvée la convention par laquelle la Ville de Rosny-sous-Bois reçoit délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local, de type service régulier local, telle que décrite ci-dessous :

Réseau TITUS comprenant 4 lignes desservant les communes de Rosny-sous-Bois et de Montreuil (hôpital) :

- la ligne rouge, au nord-ouest de la commune, qui dessert le quartier de la Boissière et l'hôpital de Montreuil-sous-Bois,
- la ligne jaune, au nord-est de la commune qui dessert le centre commercial Rosny 2 et les quartiers des Marnaudes et de Bois Perrier,
- la ligne verte, à l'est de la commune, qui dessert principalement le Plateau,
- la ligne bleue, au sud-est, qui dessert les principaux établissements secondaires et les quartiers du Pré Gentil et de Casanova.

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130516-2013-112-DE
Date de télétransmission : 17/05/2013
Date de réception préfecture : 17/05/2013

ARTICLE 2 : La tarification applicable est la tarification francilienne.

ARTICLE 3 : La participation du STIF au financement de la desserte de niveau local de Rosny-sous-Bois est de 339 328 € TTC (valeur 2013 actualisée) en année pleine ; elle est revalorisée chaque année selon la formule fixée dans la convention de délégation de compétence visée à l'article 1.

ARTICLE 4 : La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 1 et jointe à la présente délibération.

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 de la mise à jour du plan de transport, à compter de la date de mise en service du service délégué.

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



Jean-Paul HUCHON

Convention de délégation de compétence en matière de services réguliers locaux

ENTRE :

- Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41 avenue de Châteaudun à Paris (9^{ème}) (n° SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa Directrice Générale Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° [REDACTED] du 17 avril 2013, ci-après désigné le « STIF » ,

D'UNE PART,

ET

- La Commune de Rosny-sous-Bois, ayant son siège 20 rue Claude Pernès 93111 Rosny-sous-Bois, et représenté par Monsieur Claude CAPILLON, en sa qualité de Maire, en vertu de la délibération n° 25 du 12 avril 2012, ci-après désigné « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP » ,

D'AUTRE PART

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-3, L.1241-5, L.1241-6 et L.3111-14 ;
- 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 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2007/0048 du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2011/0497 du 1^{er} juin 2011 sur l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil municipal de Rosny-sous-Bois n° 25 du 12 avril 2012 ;

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 le 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 (AOP) par l'article L.1241-3 du code des transports et par le décret du 10 juin 2005.

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

Conformément à l'article L.1241-3 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 territoriales ou à leurs groupements, autorités organisatrices de proximité, dans le cadre d'une convention.

Dans la continuité de la délégation de compétence précédente du 31 juillet 2007, cette nouvelle délégation s'inscrit dans une volonté d'améliorer l'offre de transport et de mieux répondre aux attentes des usagers.

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

Titre I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1 - Objet

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

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

Le STIF délègue à l'AOP les compétences définies à l'Article 5.2. Ces compétences sont principalement de définir le contenu du service, d'en organiser la mise en œuvre et d'en désigner l'exploitant. Il est rappelé que compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert complet de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'Article 15, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2 - Durée

La présente convention est conclue pour une durée de 10 ans à compter de sa date de notification par le STIF, par lettre recommandée avec accusé de réception par le STIF à l'AOP, sans préjudice des dispositions du dernier paragraphe de l'article 5.4 (caducité) et des dispositions de l'article 15 (résiliation).

Article 3 - Principes généraux

Article 3.1 - Principe d'exclusivité de l'AOP

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

Article 3.2 - Principe de coopération et de transparence

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

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

Article 4 - Droits et obligations du STIF

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

- Il 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 et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le cahier des charges relatif à l'exploitation de services réguliers locaux figurant en Annexe 1 de la présente convention.
- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services.
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.
- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.
- En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :
 - participe au financement des services en fonction de critères d'éligibilité aux financements et de modalités définis au Titre II de la présente convention,
 - contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP les conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
 - étudie toute demande de modification de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
 - propose des solutions en cas de différends avec les exploitants.

Article 5 - Droits et obligations de l'AOP

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

En vertu de la présente convention, l'AOP est responsable de l'organisation des services réguliers locaux décrits ci-dessous :

Réseau TITUS de Rosny-sous-Bois comprenant 4 lignes desservant les communes de Rosny-sous-Bois et de Montreuil (hôpital) :

- la ligne rouge, au nord-ouest de la commune, qui dessert le quartier de la Boissière et l'hôpital de Montreuil-sous-Bois,
- la ligne jaune, au nord-est de la commune qui dessert le centre commercial Rosny 2 et les quartiers des Marnaudes et de Bois Perrier,
- la ligne verte, à l'est de la commune, qui dessert principalement le Plateau,
- la ligne bleue, au sud-est, qui dessert les principaux établissements secondaires et les quartiers du Pré Gentil et de Casanova.

Article 5.2 - Compétences déléguées

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

- La mise en place des services visés à l'article 5.1, dans la continuité de la délégation de compétence précédente, au plus tard le 01/09/2013 inclus (voir annexe 2 à renvoyer au STIF).
- L'exploitation des services, soit directement en régie, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'AOP après mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'Article 5.3 et à l'Annexe 1.
- Le financement des services, avec le cas échéant le concours du STIF, sur la base des modalités fixées à l'Article 8.
- Le suivi et le contrôle de l'exécution des services en particulier dans le respect du cahier des charges annexé à la présente convention.
- L'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou suppression d'offre de transport ou de qualité de service, selon les modalités fixées à l'Annexe 1.
- Le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent.
- Le cas échéant, l'adaptation des systèmes de validation télébilletiques aux évolutions des spécifications régionales.

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

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

Article 5.3 - Désignation de l'exploitant et mise en service

Pour l'exploitation des services pour lesquels elle a reçu délégation de compétence par la présente convention, 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 (les) service(s) en régie,
- soit de confier par la signature d'une convention à durée déterminée l'exploitation du (des) service(s) à une entreprise ou une association 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 et sous sa responsabilité, la procédure de passation de la convention d'exploitation. Dans ce cadre, elle s'engage à rechercher le meilleur rapport qualité/coût.

La convention passée entre l'AOP et le transporteur doit être transmise au STIF pour information dans le mois suivant la notification au transporteur. Sa durée 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 transmettre au STIF :

- 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 :
 - La délibération approuvant le choix de l'exploitant ainsi que les modalités d'exploitation du(des) service(s) et autorisant l'AOP à signer ladite convention,
 - La convention exécutoire 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) (voir en annexe 2),
 - Tous les autres actes que l'AOP estimera utile de devoir transmettre au STIF ou que le STIF demandera expressément à l'AOP.

Article 5.4 - Retard dans la mise en service

Dans l'hypothèse où l'AOP ne respecterait pas la date de mise en service prévue à l'Article 5.2, elle prévient sans délai le STIF afin que les parties se rapprochent pour envisager :

- Soit un report de la date de mise en service :
 - par échange entre les parties de lettres recommandées avec accusé de réception, concrétisant leur accord sur ce report, lorsque le report de la mise en service est inférieur à 6 mois, à condition que le service demeure inchangé et que le report de la mise en service ne remette pas en cause l'échéance de la présente convention de délégation,
 - par la conclusion d'un avenant à la présente convention dans les autres cas,
- Soit la résiliation de la présente convention dans le cadre des dispositions de l'Article 15.2 ; dans cette hypothèse les parties ne sont pas tenues de respecter le préavis de 8 mois.

En toute hypothèse, si le service n'est toujours pas mis en service au plus tard 18 mois après la date prévisionnelle initiale, la convention sera réputée caduque sauf accord express des parties.

Titre II - TARIFICATION ET FINANCEMENT DU SERVICE

Article 6 - Tarification applicable

La tarification applicable aux services visés à l'Article 5.1 est la tarification francilienne. Les services sont accessibles avec les produits tarifaires suivants :

- Les forfaits d'une durée égale ou supérieure à une semaine autres qu'Émeraude et Rubis,
- La carte Émeraude pour les dessertes situées dans Paris et la carte Rubis pour les dessertes situées hors Paris,
- Les forfaits journaliers et touristiques,
- Les tickets t+ et les tickets d'accès à bord.

Les recettes tarifaires, perçues avec le système de billetterie, représentent la contribution des voyageurs au financement des services décrits dans la présente convention.

Toute modification des règles tarifaires devra faire l'objet d'un avenant, sous réserve du respect des conditions techniques nécessaires à leur application.

L'AOP s'engage par ailleurs à ne pas appliquer de réductions, par rapport aux tarifs fixés, qui ne seraient pas mentionnées dans la présente convention.

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

L'AOP adhère à la charte du système télébillettique NAVIGO, jointe en Annexe 3 de la présente convention, et s'engage à la respecter.

L'AOP mandate le STIF pour se faire représenter au sein des comités mentionnés dans la charte.

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

Article 7 - Financement par l'AOP

Sous réserve des dispositions de l'Article 8, l'AOP supporte toutes les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées : les contributions versées par l'AOP sont la contrepartie de la réalisation des services délégués, et notamment, des obligations de service public incombant à l'exploitant.

Article 8 - Participation du STIF au financement du service

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

La participation du STIF au financement des services réguliers locaux de Rosny-sous-Bois est fixée à 339 328 € en année pleine (valeur 2013 TTC).

La participation du STIF sera actualisée chaque année à la date anniversaire du démarrage du service comme suit :

$$\begin{aligned} & \text{Valeur en année pleine pour l'année N} \\ & = \\ & \text{Valeur en année pleine pour l'année N-1 X } K_N \\ & \text{avec } K_N = 0,429 S_{N-1}/S_{N-2} + 0,088 C_{N-1}/C_{N-2} + 0,483 \text{ IPS}_{N-1}/\text{IPS}_{N-2} \end{aligned}$$

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)

C : indice mensuel Gazole (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641310)

IPS : indice des prix des services (www.indices.insee.fr ; identifiant : 641257)

Pour chaque indice I, I_n est la moyenne arithmétique de janvier N-1 à décembre N-1.

Article 9 - Modalités de règlement de la participation du STIF

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

Les demandes de versement doivent être accompagnées de demandes de paiement qui indiquent clairement le trimestre concerné, et le montant sollicité au titre du service.

Le 1^{er} versement de la participation du STIF est conditionné à la notification par l'AOP au STIF de la date de mise en place du service régulier local (voir en annexe 2).

Titre III - INFORMATION ET CONTROLE

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

Le suivi financier a pour objet de contrôler l'évolution de la dépense de transport dans une approche globale du coût des services de transport collectif en Ile-de-France et dans l'éventualité d'un retour au STIF des compétences transférées au terme de la convention. L'AOP établit annuellement le rapport d'exercice des compétences déléguées comportant au minimum les éléments suivants :

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

Le rapport d'exercice des compétences déléguées est présenté avant le 1^{er} avril de chaque année aux services du STIF, conformément à l'article 3.2 de la présente convention. Seront annexés à ce document le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les exploitants.

Article 11 - Contrôle

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

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

Article 12 - Evaluation de la délégation de compétence

Une évaluation de la délégation de compétence sera, le cas échéant, effectuée à mi-parcours de la convention.

Titre IV - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 13 - Responsabilité

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

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

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

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

Article 14 - Modification des services faisant l'objet de la délégation

Toute modification de la présente convention et de ses annexes se fait par avenant, sauf dans les cas suivants pour lesquels les parties conviennent que les modifications peuvent intervenir par échange de lettre recommandée avec accusé de réception :

- changement de fréquence,
- implantation d'un ou plusieurs nouveau(x) point(s) d'arrêt,
- modification de l'amplitude, des horaires.

Dans le cas de la modification du périmètre de délégation, un avenant est nécessaire.

Dans tous les 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 15 - Résiliation

Article 15.1 - Résiliation pour faute

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

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

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

Article 15.2 - Résiliation amiable

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

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

Article 16 - Fin de la convention

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

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,

Pour le STIF

La Directrice Générale

Pour la Ville de Rosny-sous-Bois

Le Maire

Annexe 1

Cahier des charges en matière de services réguliers locaux du réseau Titus

1. Contexte

La ville de Rosny-sous-Bois est située à l'est de Paris, au sud de la Seine-Saint-Denis et est limitrophe du Val de Marne. Elle s'étend sur le fond d'une vallée et sur les flancs de deux plateaux dont celui d'Avron.

Ses 41 050 habitants sont répartis dans 8 quartiers :

- Le Bois-Perrier / Les Marnaudes,
- La Boissière,
- Les Boutours,
- Les Changis,
- La Garenne,
- La Justice,
- Le Plateau d'Avron,
- Le Pré-Gentil.

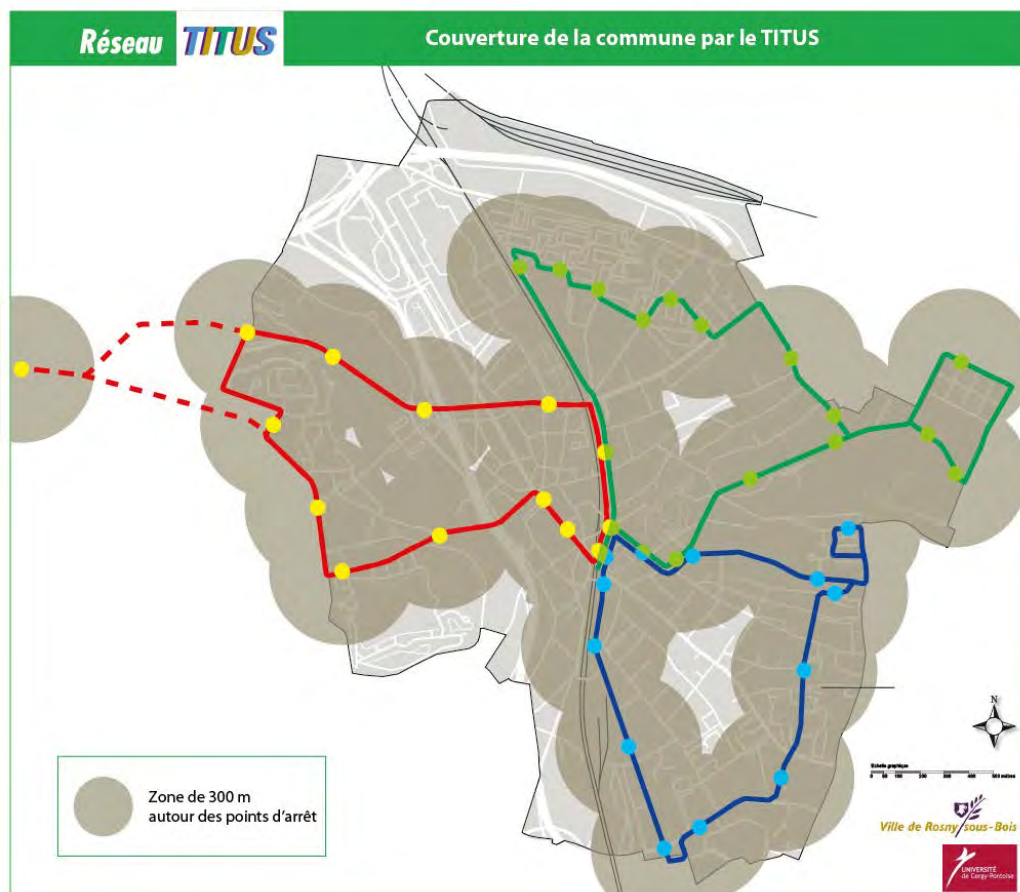
La situation géographique de Rosny-sous-Bois lui permet d'être un carrefour de communication jouissant d'une très grande accessibilité. En effet, elle possède un réseau de transports riche et diversifié qui permet des flux équilibrés des personnes et des biens :

- carrefour des autoroutes A1, A3, A4 et A86,
- 2 gares de RER E,
- 10 lignes RATP,
- 1 réseau interurbain, de 3 lignes et une sous-ligne, dénommé Titus (annexe1),

A l'initiative de la ville de Rosny-sous-Bois, un réseau de transport interurbain a été mis en place depuis 1987. Celui-ci permet de mettre à la disposition des habitants de la commune une desserte affinée de ses quartiers.

Depuis 2007, la Ville de Rosny-sous-Bois a obtenu la délégation de compétence pour gérer son réseau interurbain Titus. Les itinéraires en boucle des 3 lignes permettent à toutes de rejoindre la gare RER E de Rosny-sous-Bois. On dénombre 40 points d'arrêts sur l'ensemble de la commune dont 12 points d'arrêts communs avec une ou plusieurs lignes RATP.

La carte de couverture de 300m de Rosny-sous-Bois par la desserte intercommunale montre que pratiquement l'ensemble du territoire communal se situe à moins de 300m d'une ligne, à l'exception de la partie Nord du quartier du centre commercial régional et du quartier de la zone industrielle Nord Montgolfier.



Ceci permet donc à la population d'accéder aux générateurs de déplacements qui jalonnent les itinéraires des 3 lignes, notamment :

- les établissements scolaires,
- les équipements sportifs,
- les services publics,
- les équipements culturels,
- les commerces.

La Municipalité a souhaité améliorer son réseau, ce qui a fait notamment l'objet d'une fiche action de son agenda 21 local. C'est pourquoi, elle a décidé de réorganiser son réseau. A compter de la date du nouveau marché, le réseau Titus comprendra 4 lignes :

- la ligne rouge, au nord-ouest de la commune qui dessert le quartier de la Boissière et l'hôpital de Montreuil-sous-Bois,
- la ligne jaune, au nord-est de la commune qui dessert le centre commercial Rosny 2 et les quartiers des Marnaudes et de Bois Perrier,
- la ligne verte, à l'est de la commune, qui dessert principalement le Plateau,
- la ligne bleue, au sud-est, qui dessert les principaux établissements secondaires et les quartiers du Pré Gentil et de Casanova.

(voir annexes, 3, 4, 5 et 6).

2 – Organisation du transport

2.1 – Conditions générales d'exploitation

2.1.1 Zone géographique desservie

La zone géographique desservie est tout le territoire communal ainsi que l'hôpital intercommunal de Montreuil.

2.1.2 Ayants droit

Le réseau interurbain Titus est ouvert à tout public détenteur d'un titre de transport valable en Ile-de-France, autorisé par le STIF, Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

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

Cette desserte locale est constituée de 4 lignes en boucle ayant une connexion au niveau des gares RER de Rosny-sous-Bois (2 à Rosny centre et 2 à Bois Perrier).

Le service envisagé respectera les principes suivants :

- l'itinéraire des lignes,
- le service est effectué tous les jours de la semaine du lundi au samedi de 7h à 19h30 et le dimanche et jours fériés de 8h à 19h,
- la fréquence moyenne est de 30 minutes sauf pour les lignes 2 et 3 en heures creuses de 10h à 12h et de 14h à 16h avec une fréquence de 1h, ce qui permet à un même chauffeur d'effectuer les deux circuits.

2.1.4. Matériel roulant

Le prestataire devra assurer les meilleures conditions d'exploitation de service au moyen de véhicules adaptés et en nombre suffisant. Dans le cadre de l'exploitation actuelle, il s'agit de bus de moyenne capacité type Heuliez GX 317 à plancher surbaissé équipés de valideurs magnétiques, de radio téléphones et d'un système de localisation satellite GPS. Les bus devront être silencieux et peu polluants, répondant au minimum à la norme européenne 5.

2.2. Qualité de service

2.2.1. Information voyageurs

L'information voyageurs est un point crucial pour une bonne perception et un bon fonctionnement du service. Elle doit être présente à tous les points d'arrêts, dans les véhicules, sur le site internet de l'exploitant.

Elle doit répondre notamment aux exigences suivantes :

- chaque point d'arrêt est conforme au cahier des charges du STIF, et dispose d'un abri-voyageurs, si cela est possible, ou d'un poteau sur lesquels figurent au minimum le plan de la ligne, les amplitudes horaires selon les jours, les horaires de passage et un plan de

- quartier où sont représentés les principaux équipements, commerces et transports en commun,
- le logo de la ville de Rosny-sous-Bois sera présent sur chaque point d'arrêt ainsi que le nom commercial de la ligne de bus,
 - l'exploitant fait figurer sur son site internet le plan de la ligne, les amplitudes horaires, les fréquences,
 - l'information à l'intérieur des véhicules se compose au minimum du plan de la ligne faisant apparaître les connexions avec les autres transports en commun, les tarifs,
 - le véhicule est identifié par une charte graphique définie par la Ville.



Les documents d'information sont élaborés et mis à jour par l'exploitant, en concertation et validation par la Ville de Rosny-sous-Bois.

L'exploitant est en charge de réaliser les dépliants horaires, sous contrôle de la commune, où figurent impérativement le logo de la Ville, le nom du service exploitant, la cartographie du circuit avec ses arrêts et les horaires et les points d'interconnexions avec les réseaux RATP et SNCF.

L'exploitant assure la mise en place de l'information aux points d'arrêts, dans tous les véhicules (réserve comprise), ainsi que sur son site internet.

Les points d'arrêts sont équipés par un mobilier installé par la Ville de Rosny-sous-Bois et entretenu par le prestataire. En cas de déplacement de l'arrêt pour quelque raison, l'exploitant installera un point d'arrêt provisoire avec les informations nécessaires.

Les aménagements de voirie et la signalisation horizontale est à la charge de la Ville de Rosny-sous-Bois.

L'exploitant peut mettre en œuvre des campagnes de communication en collaboration avec la Ville de Rosny-sous-Bois afin d'accompagner les actions menées pour l'amélioration du service (changement d'itinéraire, évolution du matériel, changement d'horaire ...) et pour accroître la notoriété de ce service de quartier.

2.2.2. Contrôle de service

Les voyageurs doivent se munir des titres de transport correspondants à leur catégorie et à la nature du service qu'ils utilisent, ainsi que des justifications éventuellement requises.

Tout voyageur entrant dans le bus doit présenter ou valider son titre de transport.

Le prestataire doit faire assermenter les agents qu'il charge de la surveillance, de la police de son réseau et de la perception des sommes visées dans l'alinéa ci-dessous.

Les agents de contrôle ont pour mission de veiller au bon ordre dans les véhicules et les installations, ainsi qu'à l'application du règlement. Ils ont pour rôle de contrôler les titres de transports et de faire poursuivre conformément à la loi et aux règlements, les usagers qui voyagent sans titre de transport, avec un titre non valable, et qui n'accepteraient pas de s'acquitter des sanctions pécuniaires prévues par les textes en vigueur. Au moins une enquête contrôle doit avoir lieu tous les 2 mois, soit 6 par an.

2.2.3. Continuité du service et exigences de qualité

L'exploitant doit, pour assurer la continuité du service, sauf cas de force majeure :

- fournir les biens nécessaires à l'exploitation,
- assurer le transport des voyageurs dans les meilleures conditions de sécurité, de régularité, de confort, de propreté et de rapidité,
- entretenir le matériel roulant de telle sorte que celui-ci soit constamment en parfait état de fonctionnement, de propreté, de confort et accessible à tous.

Des enquêtes clientèles et des enquêtes de satisfaction devront être menées au moins une fois tous les 6 mois afin de mesurer la fréquentation (montants – descendants au point d'arrêt) et la qualité de service ressentie par les voyageurs. Ces enquêtes ne devront pas avoir lieu en période de vacances scolaires ou en périodes de soldes. Les résultats des enquêtes devront être fournis sous un mois à la Ville de Rosny-sous-Bois.

Concernant les réclamations des usagers, l'exploitant doit traiter les appels et plaintes par téléphone, courrier, courriel et tenir un registre de réclamations. Il s'engage à répondre aux plaintes et réclamations dans un délai de deux semaines pour les courriers et dans un délai de cinq jours pour les courriels et les appels téléphoniques. Il doit en parallèle transmettre une copie des réclamations à la Ville de Rosny-sous-Bois tous les mois.

L'exploitant doit transmettre une synthèse récapitulative trimestrielle, ainsi qu'une synthèse annuelle plus élaborée et claire. Cette synthèse annuelle des réclamations par ligne et par thème, puis par degré de pertinence (fondée/infondée, amenant un traitement, une réflexion ou juste lettre d'AR ou d'excuses), met en évidence les dysfonctionnements et propose des pistes d'actions.

Les agents de l'exploitant en contact avec les voyageurs doivent avoir une tenue correcte et faire preuve de courtoisie et respecter le code de la route.

Pour s'assurer de la bonne exécution du service, la Ville de Rosny-sous-Bois peut procéder à des contrôles portant sur :

- l'état d'entretien du matériel roulant,
- l'état et l'actualisation de l'information voyageurs (matériel roulant, point d'arrêt, site internet),
- les contrôles des titres de transport,
- l'attitude du personnel de l'exploitant vis-à-vis de la clientèle et du code de la route,
- la continuité du service en situation perturbée (défaillance technique ou humaine, incident sur l'itinéraire),
- la régularité de l'exploitation et le respect de la fréquence et de l'amplitude horaire.

Les éventuels manquements aux exigences de qualité décelés lors des procédures de contrôle énoncées ci-dessus pourront donner lieu à des pénalités financières qui seront fixées dans le cadre de la convention d'exploitation signée entre la Ville de Rosny-Sous-Bois et l'exploitant.

L'exploitant est tenu d'assurer la continuité du service public par un service de substitution. Dans le cadre de la loi n°2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité de service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, le STIF et la Collectivité doivent définir avec le prestataire les dessertes prioritaires en cas de perturbation (Plan de Transport Adapté).

La loi prévoit également que l'exploitant de transport doit fournir une information fiable aux usagers ainsi qu'à la commune au plus tard 24 heures avant le début de la perturbation (Plan d'Information des Usagers).

3. Economie globale du service

3.1 Estimation du trafic

Le trafic de 2010 était de 548 184 voyageurs annuels, et de 549 266 voyageurs annuels en 2011, soit un ratio de 13 voyages par habitant et 3,8 kms parcourus par habitant.

Avec la réorganisation du réseau, la fréquentation est attendue à la hausse, étant donné que la zone Nord de la Ville et de nouveaux équipements générateurs de flux seront desservis.

3.2. Niveau d'offre

Les kilomètres commerciaux annuels de 2010 sont de 152 182. La vitesse commerciale globale sur le réseau est 12,64 km/h en 2010.

En 2011, 161 484 kms ont été effectués en 2011 avec une vitesse commerciale globale de 12,71 km/h.

Etant donné la création d'une nouvelle ligne, une augmentation kilométrique est à prévoir sur la base des longueurs de ligne suivantes :

- ligne rouge : 7 km
- ligne jaune : 5,4 km
- ligne verte : 5,9 km
- ligne bleue : 7,9 km

Le nom des lignes n'est pas encore défini.

3.3. Tarification

La tarification proposée est établie sur la base de la tarification francilienne et d'une billetterie équivalente à 1 ticket T+ pour l'ensemble d'un trajet. (Annexe 8)

Par ailleurs, les voyageurs munis de forfaits Navigo (mensuels ou hebdomadaires), forfait Intégrale (annuel), forfait Mobilis (journée), Imagine'R étudiant ou scolaire, Tickets jeunes, Cartes Améthystes ou Émeraude, Forfait Gratuité Transport, Forfait Solidarité Transports (mensuels ou hebdomadaires), forfait carte de circulation police, billets à plein tarif et tarif réduit sont admis à bord des véhicules.

Les conducteurs du prestataire sont habilités à percevoir des recettes pour la vente des titres à bord. Ils perçoivent la recette et rendent la monnaie.

Les véhicules sont équipés de pupitres et de valideurs permettant la délivrance et la validation des titres vendus à bord.

3.4. Bilan Economique prévisionnel

La participation financière annuelle du STIF, basée sur l'avenant à la convention de 2007, est égale à 328 870 € pour l'année 2011. Le principe de financement est de retenir les valeurs des rémunérations voyageurs et des sections.

La participation financière forfaitaire annuelle de la Ville de Rosny-sous-Bois pour l'exploitation actuelle du service est de 324 418,84 € (pour l'année 2011).

4. Modalités d'exploitation

4.1. Exploitation en régie

Le service ne sera pas exploité en régie.

4.2. Exploitation par un tiers

La Ville de Rosny-sous-Bois souhaite lancer une procédure de mise en concurrence pour l'exploitation de cette desserte interurbaine.

L'exploitation se fera sous la forme d'un marché public, qui se traduira par un contrat d'exploitation signé entre la Ville de Rosny-sous-Bois et l'opérateur ayant proposé la meilleure offre en termes de rapport qualité/coût.

4.3 Assurances

Une assurance doit être souscrite pour prendre en charge tous les litiges relatifs aux dommages qui pourraient survenir du fait du service.

Toutefois, conformément à la loi, il y a obligation de contracter une assurance du « risque tiers et voyageurs transportés » couvrant les responsabilités que la collectivité encoure du fait de l'exploitation du service.

Les polices d'assurance doivent comporter une renonciation ou toute autre assurance rendue nécessaire et fixée par la loi pour l'exploitation d'un réseau de bus de ce type.

4.4. Durée du contrat

La présente consultation vise la mise en œuvre de l'exploitation du réseau interurbain Titus à compter du 1^{er} septembre 2013 dont la durée sera fixée dans le cadre de la convention. Elle est estimée à 5 ans, renouvelable une fois.

4.5. Pénalités

Fiabilité du service : respect des horaires – itinéraires – points d'arrêts

Sauf cas de force majeure, l'entreprise a obligation d'effectuer tous les services prévus par l'autorité administrative. Elle doit respecter les points d'arrêts et les horaires. Aucune avance ne sera tolérée et aucun retard supérieur à 5 minutes du fait de l'exploitant, sauf cas de force majeure, grèves, intempéries ou problème de circulation.

Information des voyageurs : équipements des véhicules – points d'arrêts

Le prestataire a l'obligation de mettre en place ou de fournir dans les véhicules et aux points d'arrêts, les informations utiles aux voyageurs.

En cas de vandalisme, un délai de deux jours ouvrables à partir du constat de l'infraction sera accordé à l'entreprise pour la remise en conformité (ou de huit en cas de nécessité de remplacer le matériel). Les engagements concernent aussi l'information en situation perturbée en cas de changement d'horaires ou d'itinéraire.

Véhicules : type - âge- état – pollution

L'entreprise doit disposer à tout moment de matériel permettant d'assurer les services objet de la convention. Le matériel est tenu en bon état de propreté et d'entretien. Les véhicules doivent être les moins polluants possibles (émission de CO2 et nuisances sonores).

5. Composition des dossiers d'offre

Les propositions devront comporter les éléments suivants :

Une **note économique et financière** pour l'ensemble du réseau et par ligne faisant apparaître le coût des charges d'exploitation et les recettes prévisionnelles. Les options devront être estimées et détaillées.

Une **note technique** présentant la qualité de l'offre de service pour l'ensemble du réseau et pour chacune des lignes :

- niveau d'offre : parcours, amplitude de service de jour, nombre de courses par type de jour, fréquence, horaires théoriques de passage
- moyens humains mis en œuvre (EQTP, qualification)
- moyens matériels,
- propositions d'actions du prestataire dans les différents domaines (matériel, politique de développement commercial, qualité de service et respect de l'environnement, communication et image du réseau).

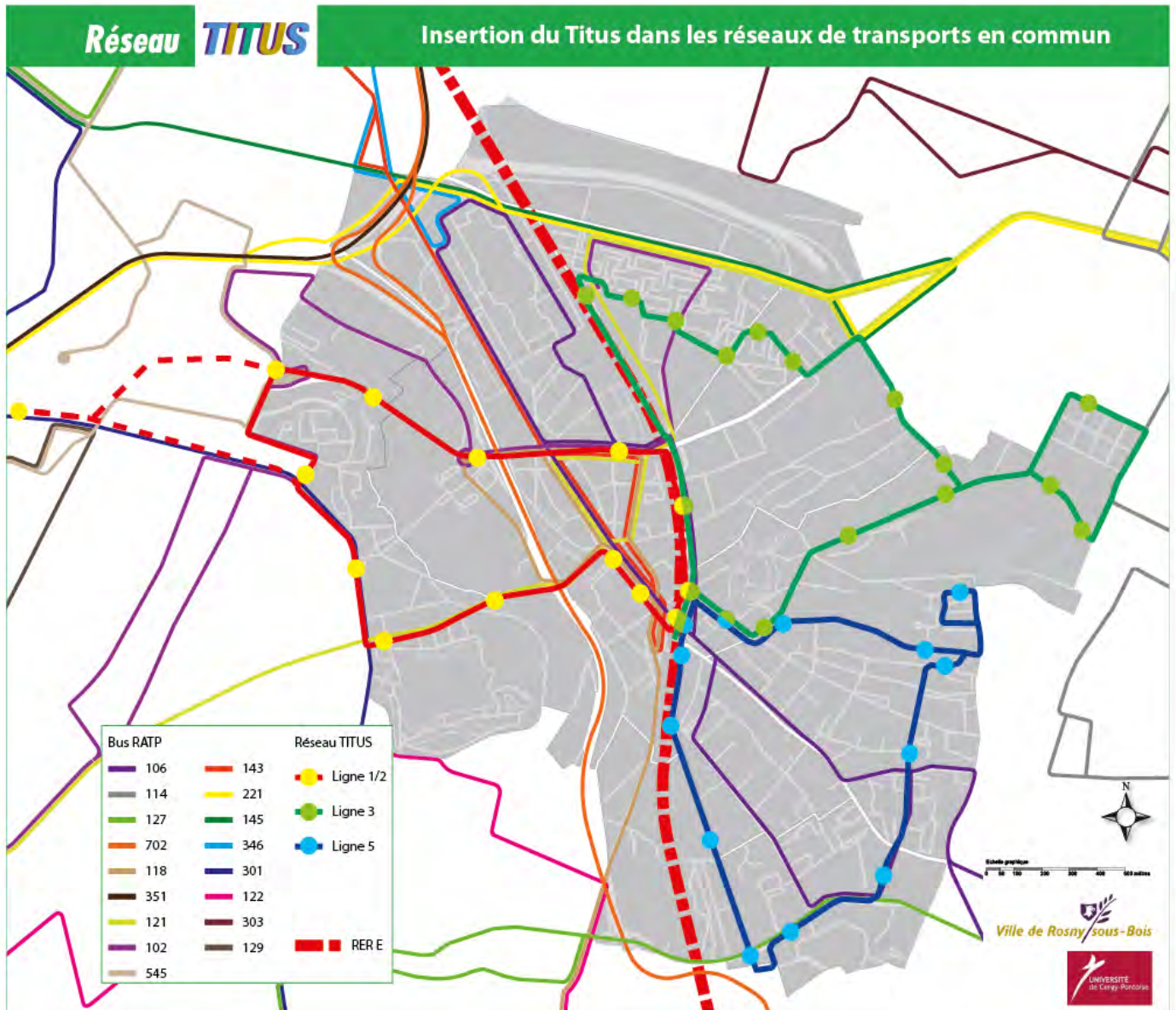
6. Critères de sélection

L'offre économique et financière la plus avantageuse appréciée au regard du bilan prévisionnel d'exploitation aura un coefficient de 60%.

La qualité de l'offre de service au regard de la note technique aura un coefficient de 40%.

Annexe 1-1

Plan du réseau actuel



Annexe 1-3 Description du réseau au 1^{er} septembre 2013



Annexe 1-4

Description de la ligne rouge

ARRET	TEMPS DE PARCOURS	TEMPS CUMULE
ROSNY SOUS BOIS RER	0	0
PISCINE	1	1
ZA NANTEUIL	2	3
GABRIEL PERI	1	4
CHEMIN DES SOUDOUX	1	5
RUELLE BOISSIERE	1	6
HOPITAL	7	13
ETIENNE DOLET	5	18
RUE DE L'ACACIAS	1	19
FORT DE ROSNY	2	21
GRAND VERGER	1	22
EGLISE	2	24
COPERNIC	1	25
ROSNY SOUS BOIS RER	1	26

Annexe 1-5

Description de la ligne jaune

ARRET	TEMPS DE PARCOURS	TEMPS CUMULE
GARE BOIS PERRIER RER	0	0
BOIS PERRIER NORD	2	2
EHPAD	4	6
JEAN MERMOZ	1	7
BARROY	1	8
ROSNY SOUS BOIS RER	5	13
MADELEINE	2	15
VAN DERHEYDEN	3	18
GABRIEL PERI x DE GAULLE	2	20
CC ROSNY 2	3	23
GARE BOIS PERRIER RER	2	25

Annexe 1-6

Description de la ligne verte

ARRET	TEMPS DE PARCOURS	TEMPS CUMULE
GARE BOIS PERRIER RER	0	0
MADELEINE	2	2
HOTEL DE VILLE	2	5
BEAULIEU	1	6
LETESSIER	1	7
CHEMIN D'AVRON	1	8
DANTON	2	10
AVENUE DE L'OUEST	1	11
J.D D'ANGERS	3	14
CHEMIN D'AVRON	2	16
BERTHAUDS	1	17
11 NOVEMBRE	2	19
KELLERMANN	1	20
GARE BOIS PERRIER RER	3	23

Annexe 1-7

Description de la ligne bleue

ARRET	TEMPS DE PARCOURS	TEMPS CUMULE
ROSNY SOUS BOIS RER	0	0
JEAN JAURES	3	3
MARCHE DES BOUTOURS	1	4
PASCAL	1	5
FAIDHERBE	1	6
CHARLES DE GAULLE	2	8
MISSAK MANOUCHIAN	1	9
SAINTE ODILE	1	10
ETANG A L'EAU	1	11
MONDOR	2	13
CASANOVA	2	15
J. DUCLOS	2	17
COTE DES CHENES	1	18
HOTEL DE VILLE	1	19
ROSNY SOUS BOIS RER	3	22

ANNEXE 2

ATTESTATION DE DATE DE MISE EN PLACE EFFECTIVE DU SERVICE (MODELE)

ATTESTATION

Je soussigné, *Claude CAPILLON, Maire de Rosny-sous-Bois*, atteste que *le service de régulier local Titus* a bien été mis en place au *01/09/2013*, suite à une *procédure de mise en concurrence*.

Le marché a été attribué à *XXXXXXXXX (désignation et adresse de l'exploitant)*.

En foi de quoi, je délivre la présente attestation pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à *XXXXXXXXX*, le *Jour Mois AAAA*.

Le président, Le Maire,

Annexe 3

TRANSPORTS PUBLICS D'ÎLE-DE-FRANCE

Charte du système télébillettique Navigo

/-/

PREAMBULE

Par décision du 8 juillet 1999, le Syndicat des transports d'Île-de-France, Autorité organisatrice des transports publics d'Île-de-France, a engagé la généralisation de la télébillettique sur le réseau de transport relevant de sa compétence.

Le système télébillettique d'Île de France inhérent est appelé système Navigo.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports, le STIF est garant de la sécurité et de l'interopérabilité de ce système tant vis à vis des éléments internes au système Navigo que vis à vis d'éléments externes (gestion d'interfaces avec d'autres systèmes billettiques non franciliens ou avec des services autres que le transport collectif). Pour cela en étroite collaboration avec les exploitants des réseaux de transports collectifs franciliens et Adhérents à la présente Charte, le STIF établit les règles communautaires fonctionnelles, techniques et de sécurité pour assurer le bon fonctionnement du système Navigo dont la mise en œuvre relève de la responsabilité des exploitants.

CHAPITRE I – OBJET DE LA CHARTE

Article 1 – Périmètre et caractéristiques du système Navigo ¹

Le système Navigo est le système d'information en charge de la gestion des Produits tarifaires télébillettiques de transports publics franciliens.

Comme tout système d'information, il correspond à un ensemble organisé de ressources (personnel, données, procédures, matériel, logiciel...) permettant d'acquérir, de stocker, de structurer, de superviser, de sécuriser, de transporter, de diffuser et de communiquer les informations billettiques, sous forme de textes ou de données codées, auprès des Adhérents à la présente Charte et des usagers des transports publics franciliens.

Le système Navigo se compose des éléments suivants :

- Les produits Navigo (matériels et logiciels), utilisés par les usagers :
 - tout "support Navigo", correspondant aux différents composants électroniques ou logiciels contenant les droits et titres de transport des usagers (exemple : passe Navigo) ;
 - tout équipement ayant pour fonction de lire, valider, vendre, contrôler, opérer une action de SAV sur un support Navigo ;
 - tout module de sécurité correspondant aux différents composants électroniques contenant les secrets Navigo, c'est-à-dire les clés de chiffrement de l'application télébillettique francilienne.
- Les différents systèmes informatiques et de télécommunications (matériels et logiciels) mis en œuvre et utilisés par les Adhérents et traitant des données Navigo (données usagers, données supports, données de validation, données de vente, données de contrôle, données de SAV, données de supervision...).
- Les référentiels d'interopérabilité de Navigo contenant les règles techniques et fonctionnelles communes de Navigo destinés à assurer l'interopérabilité :
 - le RCTIF ;
 - le RTTIF.
- Les moyens en personnels et les procédures pour :
 - les processus d'achat des différents produits Navigo (cartes et SAM) et des éléments des systèmes d'information et de télécommunication dédiés à Navigo ;
 - la mise en œuvre du système Navigo (spécifications, développements, recette) ;
 - l'exploitation et la maintenance des différents équipements et systèmes informatiques et de télécommunications Navigo ;
 - la gestion des opérations inhérentes au cycle de vie des supports et modules de sécurité Navigo (fabrication, personnalisation, transfert, stockage, distribution, utilisation, destruction) ;
 - le traitement des données à caractère personnel ;
 - la lutte contre la fraude (contrôle, mise en opposition...) ;
 - le traitement des évolutions du système Navigo.

¹ Navigo est une marque du STIF

Article 2 - Objet

Afin d'organiser la sécurité et l'interopérabilité du système Navigo, la présente Charte fixe les modalités :

- de pilotage et de coordination du système Navigo (Chapitre II) ;
- de définition et d'application des règles d'élaboration et de mise en œuvre du système Navigo (Chapitre III) ;
- de contrôle du système (Chapitre IV) ;
- de traitement des incidents pouvant avoir une portée communautaire (Chapitre V).

Article 3 - Définitions

« Adhérent » : Toute personne morale ayant, au travers d'un contrat avec le STIF, à mettre en œuvre et exploiter tout ou partie du système Navigo pour la réalisation de ses activités.

« Charte » : désigne la présente Charte du système télébilletique NAVIGO

« Titre de transport » : Un titre de transport est la combinaison d'un droit à utiliser les transports collectifs sur un périmètre géographique et temporel donné, d'un profil et d'un tarif.

« Produit tarifaire » : Un produit tarifaire est la matérialisation d'un titre de transport sur un support papier, magnétique ou télébilletique. Le nom du produit tarifaire est l'association du nom du titre et du nom du support.

« RCTIF » : Le Référentiel Commun Télébilletique Île-de-France définit les contraintes techniques des produits Navigo en termes de communication entre l'équipement et le support. Il est constitué de l'ensemble des spécifications techniques, permettant d'assurer l'interopérabilité face aux clients, complétées par la description des tests de conformités et des exigences contractuelles et procédurales. Le RCTIF s'appuie sur les normes et standards en vigueur.

« RTTIF » : Le Référentiel Traitement Titres d'Île-de-France définit :

- le codage des données sur les supports ;
- les règles de traitement de ces données lors des opérations de validation, de vente, de contrôle, de SAV ;
- les formats des listes d'échanges de données entre les différents systèmes d'information :
 - liste noire, correspondant à la liste des supports et titres à invalider suite au constat d'une fraude ou de perte et vol ;
 - liste d'invalidation, correspondant à la liste des supports et titres invalidés par les équipements de validation par mise en application de la liste noire ;
 - liste verte, correspondant à la liste des droits et profils à charger sur les supports lors de leur présentation sur un appareil de vente ;
 - liste de rechargement, correspondant à la liste des droits et profils chargés sur les supports par la mise en application de la liste verte par les appareils de vente ;
 - liste des ventes, correspondant à la liste des droits et profils chargés, supprimés ou annulés sur les supports par les appareils de vente ;
 - liste blanche, correspondant à la liste des titres chargés sur les supports en circulation.

Le RTTIF s'appuie sur les normes et standards en vigueur.

CHAPITRE II – MODALITES DE PILOTAGE ET DE COORDINATION DU SYSTEME Navigo

Article 4- Le comité de sécurité Navigo et le comité d'interopérabilité Navigo

Le comité de sécurité Navigo et le comité d'interopérabilité Navigo sont deux comités indépendants.

Le comité de sécurité Navigo est l'organe de pilotage et de coordination de la sécurité du système Navigo.

Le comité d'interopérabilité Navigo est l'organe de pilotage et de coordination de l'interopérabilité du système Navigo.

4.1 – Constitution des comités

4.1.1 Composition

Les membres des comités sont :

- le STIF,
- la RATP,
- la SNCF,
- l'association OPTILE mandatée par ses membres

4.1.2 Représentation des membres dans les comités

Tout Adhérent à la Charte est membre des comités visés dans la présente Charte.

Le STIF, la RATP, la SNCF et l'association OPTILE désignent respectivement leurs représentants pour siéger dans chaque comité. Un seul et même représentant peut être désigné pour siéger aux deux comités. En cas de vacance, un nouveau représentant est désigné dans les meilleurs délais.

4.2 – Missions du comité de Sécurité

Le comité de sécurité a pour mission :

- d'évaluer les risques, et les besoins de sécurité du système Navigo ;
- de définir les règles minimales de sécurité du système Navigo ;
- d'évaluer et d'améliorer ces règles ;
- de gérer les incidents à portée communautaire.

4.3 – Missions du comité d'interopérabilité

Le comité d'interopérabilité a pour mission :

- d'élaborer le RCTIF ;
- d'élaborer le RTTIF ;
- d'émettre des propositions et de donner son avis sur le respect de l'interopérabilité par les Adhérents à la présente Charte ;
- de gérer les incidents à portée communautaire.

Le comité d'interopérabilité s'articule autour de deux commissions qui lui sont rattachées : commission RCTIF et commission RTTIF.

4.4 – Organisation des comités

Le STIF préside le comité de sécurité Navigo et le comité d'interopérabilité Navigo.

Chaque représentant des membres bénéficie d'une voix délibérative.

Les décisions sont prises à l'unanimité. En cas de désaccord, le STIF décide en dernier ressort après justification sur la base des exigences de la politique tarifaire des transports collectifs franciliens qu'il décide et des impératifs de sécurité du système NAVIGO.

Dans le cas où les décisions prises conduisent à des engagements nouveaux par rapport aux engagements pris par les Adhérents dans les contrats, conclus avec le STIF, régissant les modalités relatives à l'exploitation des services de transport, Les conséquences financières de ces nouveaux engagements font l'objet d'un avenant aux contrats précités.

Les comités se réunissent au moins une fois par semestre. Ils se réunissent, en outre, sur convocation du STIF, éventuellement à la demande d'un des membres, et en cas de crise.

Sur demande de l'un des membres et avec l'accord du STIF, des experts peuvent participer aux réunions des comités.

Pour le bon fonctionnement des comités, chaque membre collabore activement :

- en communiquant à toutes les parties toutes les informations, documents, renseignements et éléments existants qui pourraient être utiles à l'accomplissement de sa mission d'analyse ;
- en contrôlant de manière régulière la mise en œuvre des exigences minimales de sécurité, du RCTIF et du RTTIF par lui-même et par les personnes qu'il a autorisées à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo ;
- en participant à chaque réunion des comités.

Chaque membre a la responsabilité du personnel et des moyens matériels qu'il met à disposition des comités.

Article 5 - Responsabilité des Adhérents à la Charte Navigo

Les Adhérents :

- Intègrent des dispositions relatives au respect des engagements et exigences de la présente Charte dans les contrats qu'ils passent avec toute personne, physique ou morale, pour l'autoriser de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre d'un élément du système Navigo ;
- communiquent au STIF le nom d'un interlocuteur unique pour les questions de sécurité d'une part et de l'interopérabilité d'autre part ;
- communiquent à chaque personne morale à qui ils confient, de quelque manière que ce soit, tout ou partie du système Navigo toutes les informations, tous les documents, renseignements et éléments existants qu'elles ont à connaître pour respecter les exigences de la présente Charte ;
- participent directement ou par l'intermédiaire de leur mandataire à la rédaction des documents techniques et fonctionnelles dont ils ont la responsabilité au sein des comités après décision desdits comités ;
- sont responsables des incidents à portée communautaire détectés dans leurs propres applications du système Navigo ou dans les applications du système Navigo par les personnes qu'ils ont autorisé à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo. Dans ce cadre, le STIF est subrogé dans les droits des Adhérents pour l'ensemble des préjudices que peuvent entraîner pour les autres

5/17

Adhérents les incidents à portée communautaires précités. Lorsque le STIF perçoit une indemnisation, le STIF et les Adhérents ayant subi un préjudice concluent dans les meilleurs délais un accord sur la rétrocession à ces Adhérents, à proportion de leur préjudice, des sommes ainsi perçues par le STIF.

- avertissent le STIF de tous incidents à portée communautaire mentionnés au point ci-dessus ;
- avertissent le STIF de tout projet d'évolution ayant un impact communautaire d'un élément du système Navigo, et de la date souhaitée de sa mise en œuvre ;
- facilitent le contrôle des Organismes de contrôle.

Article 6 - Rôle particulier du STIF

Le STIF :

- préside les comités et décide en dernier ressort ;
- arrête la liste des membres des comités ;
- assure le secrétariat des comités (rédaction et envoi des convocations et des ordres du jour, réservations des salles de réunion, rédaction et envoi des comptes-rendus de réunion...) ;
- détient les noms des Adhérents à la présente Charte, et le contrat contenant leur engagement d'adhérer à la Charte ;
- détient les versions officielles successives de l'ensemble de la documentation communautaire de gestion de la sécurité et de l'interopérabilité du système billettique Navigo et assure leur diffusion aux membres dans le respect des règles de confidentialité établies ;
- rédige les documents communautaires qui sont sous sa responsabilité et approuve l'ensemble des documents communautaires ;
- contrôle ou fait contrôler le respect des règles minimales de sécurité, la bonne application du RCTIF et du RTTIF par les Adhérents (plan de contrôles programmés, contrôles spécifiques en cas d'incidents à portée communautaire) ;
- si nécessaire, se fait assister d'experts ;
- déclenche le « Plan d'Urgence » en cas d'incident à portée communautaire (article 13).

CHAPITRE III – MODALITES DE DEFINITION ET D'APPLICATION DES REGLES D'ELABORATION ET DE MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME Navigo

Article 7 – Définition des règles de Sécurité du système Navigo

Les règles de sécurité sont définies dans un Cahier des « Exigences minimales de sécurité du système Navigo ».

7.1 – Cahier des « Exigences minimales de sécurité »

Le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » définit les « outils » permettant de limiter les risques en assurant la maîtrise des entités, des processus et des acteurs, des objets sensibles, du fonctionnement communautaire. Il décrit notamment :

- les fonctions de gestion de la sécurité du système billettique ;
- la gestion des secrets (documentation sensible et clefs cryptographiques) ;
- la gestion du cycle de vie des supports ;
- la gestion des équipements sensibles (notamment ceux de vente) ;
- les responsabilités des différents Adhérents en fonction de leur périmètre d'activité (validation, vente, gestion des secrets...).

Le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » du système Navigo est défini et validé par le Comité de sécurité Navigo. Il constitue le document de référence en matière de sécurité.

Une première version du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » a été élaborée par le STIF en collaboration étroite avec RATP, SNCF et OPTILE en 2002. Elle a permis de mettre en œuvre le système Navigo sur la base d'outils et de procédures assurant la bonne gestion de sa sécurité.

Ce Cahier des « Exigences minimales de sécurité » sera amené à évoluer pour s'adapter aux nouveaux besoins ou aux nouvelles contraintes du système Navigo. Toute évolution est réalisée sous l'égide du Comité de Sécurité Navigo qui peut décider de créer un groupe de travail spécifique composé par les membres du comité de sécurité et dont l'objet vise à préparer le cadre de ces évolutions.

Ce document est diffusé par le STIF aux membres du comité de sécurité, et transmis, au moins pour partie, par ceux-ci, sous leur responsabilité, aux personnes ayant à en connaître et qu'ils ont chacun autorisées à participer à la mise en œuvre du système télébillettique Navigo.

Il en va de même de chaque nouvelle évolution ultérieure.

7.2 – Application des règles de sécurité du système Navigo

Tout Adhérent respecte le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » au travers des « Spécifications opérationnelles du système Navigo » qu'il définit sous sa propre responsabilité.

Les « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » constituent une description des règles et des procédures internes de mise en œuvre du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » par chaque Adhérent à la présente Charte. Elles sont établies en tenant compte du périmètre d'activité de l'Adhérent.

Toute évolution des « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » relève de la responsabilité de chaque Adhérent.

Chaque Adhérent remet au STIF, à titre confidentiel, ses propres « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo », et celles des personnes qu'il a

7/17

autorisées à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du Système Navigo. Certains documents, en raison du niveau élevé de confidentialité ne peuvent être remis au STIF, ils seront consultables lors des contrôles prévus dans la présent Charte. Toutefois chaque Adhérent indiquera dans ses « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » la liste de l'ensemble des documents non remis.

Il en va de même de chaque nouvelle version.

7.3 - Délai d'entrée en vigueur des décisions

Les décisions prises par le Comité de Sécurité en matière d'évolution du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » sont applicables dans un délai fixé par le Comité de Sécurité à partir des plannings de déploiement proposés par les membres du Comité incluant la rédaction des évolutions des « Spécifications opérationnelles de Sécurité du système Navigo ».

Pendant le délai précité accordé aux Adhérents, les « Spécifications opérationnelles de Sécurité du système Navigo » antérieures restent en vigueur.

Article 8 – Définition des règles d'interopérabilité du système Navigo

Le système Navigo est un système interopérable, ouvert et évolutif.

8.1 - Périmètre de l'interopérabilité Navigo

L'interopérabilité Navigo s'articule autour :

- Du Référentiel Commun Télébillettique Île-de-France (le RCTIF) :
Ce référentiel est constitué par les spécifications techniques d'interopérabilité des équipements Navigo et des supports. Elles ne portent que sur les spécifications techniques du dialogue équipement – support. Elles se limitent aux exigences techniques d'échanges sécurisés de données entre le support sans contact et l'équipement de lecture. Elles ne concernent donc pas le fonctionnement intrinsèque de l'équipement.

- Du Référentiel Traitement Titres d'Île-de-France (le RTTIF) :
Le RTTIF décrit règles communes de traitements des données Navigo et notamment :
 - le codage des contrats, des profils sur les supports ;
 - le traitement des supports lors des opérations de validation et de vente ;
 - le format des listes de données échangées entre les différents systèmes ;
 - les spécifications techniques des supports répondant aux exigences fonctionnelles définies par le STIF.

8.2 - Produits télébillettiques concernés par le RCTIF

Les produits Navigo sont dans leur ensemble concernés par le RCTIF.

La conformité au RCTIF des produits, proposés par les industriels aux Adhérents, est contrôlée par des Organismes de contrôle indépendants avant leur mise en service, dans les conditions définies aux articles 11 et 12 et selon les principes suivants :

- en cas de contrat de mise au point d'un produit avant fabrication pour le compte d'un Adhérent, le contrôle de conformité au RCTIF s'effectue dès la mise au point du produit et avant sa fabrication en série voire, au plus tard, avant sa première mise en service ;
- en cas d'achat de produits existants (mis préalablement sur le marché), toute commande d'un Adhérent ne concerne que des produits conformes RCTIF.

8/17

Le choix des produits ou leur mise en service est du seul ressort de l'Adhérent. De plus, chaque Adhérent peut définir des fonctionnalités supplémentaires spécifiques, ou accepter des fonctionnalités supplémentaires proposées par les fournisseurs, sous réserve que ne soient altérées ni les fonctionnalités d'interopérabilité du RCTIF ni la sécurité du système télébillettique.

Le STIF tient à disposition des membres des comités mentionnés à l'article 4 de la présente Charte la liste des produits agréés RCTIF que lui a communiqué le (ou les) Organismes de contrôle et les informe de tout nouvel agrément.

8.3 – Elaboration du RCTIF

Les spécifications techniques d'interopérabilité du RCTIF sont rédigées par le Comité d'Interopérabilité et plus particulièrement la Commission RCTIF.

Les autres parties du RCTIF sont élaborées par le STIF, en collaboration avec le Comité d'Interopérabilité.

8.4 - Evolution du RCTIF

Toute évolution du RCTIF liée aux spécifications techniques d'interopérabilité est proposée par la commission RCTIF au Comité d'Interopérabilité qui décide des modifications et des évolutions, en tenant compte des versions antérieures en vigueur et des incidences de ces modifications, notamment :

- les exigences du RCTIF auxquelles les fournisseurs de produit(s) contrôlé(s) conforme(s) ou en cours d'instruction de conformité ont adhéré ;
- le respect de la législation et la réglementation en vigueur.

Les évolutions ne concernant pas les spécifications techniques d'interopérabilité sont élaborées par le STIF, en collaboration avec le Comité d'Interopérabilité.

L'entrée en vigueur de toute évolution du RCTIF est définie par le Comité d'Interopérabilité.

8.5 – Elaboration du RTTIF

Les différents documents constituant le RTTIF sont validés par le Comité d'Interopérabilité et plus particulièrement la Commission RTTIF.

8.6 - Evolution du RTTIF

Toute évolution du RTTIF est proposée par la commission RTTIF au Comité d'Interopérabilité qui décidera des modifications et des évolutions, en tenant compte des versions antérieures en vigueur et des incidences de ces modifications.

L'entrée en vigueur de toute évolution du RTTIF est définie par le Comité d'Interopérabilité.

8.7 - Validation et suppression des versions du RCTIF/RTTIF

Sans préjudice des stipulations des articles 8.1 à 8.7, toute nouvelle version du RCTIF et/ou du RTTIF est validée selon le processus suivant :

1^{ère} étape : la commission RCTIF/RTTIF rédige la nouvelle version pour tout ou partie selon l'évolution envisagée ;

2^{ème} étape : le Comité d'Interopérabilité étudie et valide le document, en établissant une liste des implications techniques ;

3^{ème} étape : chaque Adhérent transmet sous sa responsabilité le document pour avis, à toute personne qu'il a autorisée à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo et fait retour au comité ;

4^{ème} étape : le Comité d'Interopérabilité analyse les commentaires communiqués par ses membres, amendent au besoin le document objet des travaux et valide ce dernier document ;

5^{ème} étape : le STIF diffuse le document validé.

Article 9 – Application des règles d'interopérabilité du système Navigo

La mise en œuvre des stipulations de la présente Charte, du RCTIF, du RTTIF nécessite la mise en œuvre d'actions spécifiques par les Adhérent et notamment :

- en intégrant dans leurs marchés les obligations découlant de la présente Charte et les exigences techniques du RCTIF et du RTTIF ;
- en installant et ne mettant en service que des unités de produits conformes au RCTIF ;
- en vérifiant la bonne prise en compte des exigences techniques du RTTIF par les systèmes mis en œuvre par la validation des spécifications et par la prononciation de la recette de chaque système.
Au travers de cette procédure, les Adhérents sont responsables du respect des règles d'interopérabilité du RTTIF par leurs fournisseurs.
- en exploitant chaque unité de produit dans le respect de la conformité au RCTIF et au RTTIF : à savoir, maintenir conforme le produit dans le respect des exigences d'interopérabilité ;

et plus particulièrement pour le RCTIF :

- en respectant les règles du RCTIF en matière de consultation de fournisseurs telles qu'elles figurent en annexe : toute autre spécification particulière à un ou plusieurs Adhérent(s) n'entre pas dans le cadre du RCTIF et entre uniquement dans le processus d'achat spécifique à chaque Adhérent ;
- en demandant à leurs fournisseurs :
 - soit, en cas de mise au point préalable de prototype, de faire contrôler la conformité des produits de télébillettique dès leur mise au point et de fournir le certificat de conformité au RCTIF ;
 - soit, en cas d'achat de produits finis de fournir, préalablement à la mise en service, un certificat de conformité au RCTIF en vigueur ;
 - de respecter l'ensemble des contrôles qui permettent de constater l'état de conformité au RCTIF ;
- en respectant les décisions de contrôle de conformité au RCTIF selon les conditions suivantes :
 - la décision afférente au contrôle de conformité d'un produit est opposable à chaque Adhérent ayant mis en service ledit produit. Chaque Adhérent est responsable devant le STIF du bon traitement des évolutions assurant la

10/17

-
- conformité au RCTIF du produit qu'il a mis en service et ce même si un autre Adhérent utilise ce même produit ;
- la décision de conformité d'un produit doit être obtenue par l'Adhérent avant toute mise en service dudit produit ;
 - en respectant toute décision de retrait de la conformité d'un produit dès qu'ils en ont été avertis, à savoir :
 - en n'achetant plus, dans le futur, des unités du produit, objet du retrait, pour l'utilisation télébilletique en Île-de-France,
 - en vérifiant si les unités du produit qu'ils ont acquises antérieurement à la décision de retrait de conformité, sont bien conformes,
 - en n'utilisant plus les unités du produit qui se seraient avérées non conformes, suite aux vérifications effectuées après le retrait ;
 - en permettant l'accès le plus large à tout élément technique ou document lors de la visite de l'Organisme de contrôle mandaté par le STIF en cas de procédure de contrôle.

CHAPITRE IV – MODALITES DE CONTROLE DU SYSTEME

Article 10 - La responsabilité du contrôle

Le STIF est responsable du contrôle du respect des spécifications de sécurité et du RCTIF. Il réalise ou fait réaliser pour son compte des expertises sur les produits ou les moyens de mise en œuvre du système Navigo. Ces expertises sont réalisées par plusieurs Organismes de contrôle :

- d'une part pour le contrôle des éléments relatifs à la sécurité Navigo ;
- d'autre part pour le contrôle des éléments relatifs à l'interopérabilité Navigo au titre du RCTIF.

Article 11 - Organismes de contrôle

Un Organisme de contrôle est un tiers indépendant des Adhérents à la présente Charte, ou de leurs concurrents potentiels, et de tout fournisseur de produit ou de système billettique, chargé :

- d'effectuer des contrôles chez les Adhérents ou chez toute personne morale à qui un Adhérent a confié, de quelque manière que ce soit, la fourniture de tout ou partie du système Navigo à la demande du STIF, tant pour des problématiques de sécurité que d'interopérabilité ;
- au regard du RCTIF :
 - de contrôler la conformité des produits qui lui sont transmis ;
 - d'instruire les demandes dans un délai maximum de 3 mois ;
 - de déclarer, en cas de contrôle positif, le produit conforme.

Les Organismes de contrôle sont désignés par le STIF après respect des règles de mise en concurrence qui s'imposent à lui.

Pour le contrôle du respect du RCTIF, le STIF s'engage à ne retenir que des Organismes de contrôle certifiés selon la norme EN 45011, définissant les exigences générales relatives aux organismes procédant à la certification de produits.

Le STIF communique, pour avis simple, aux comités mentionnés à l'article 4 de la présente Charte la liste des Organismes de contrôle désignés.

Article 12 – Portée des contrôles

Les contrôles portent sur le respect par les Adhérents à la présente Charte :

- des exigences minimales de sécurité au travers de la mise en œuvre des spécifications opérationnelles rédigées par chacun ;
- du RCTIF ;
- des décisions de retrait de la conformité RCTIF d'un produit dès qu'ils en ont été avertis.

Pour le contrôle portant sur le respect des exigences minimales de sécurité, chaque début d'année civile, le STIF établit un plan des contrôles à réaliser chez les Adhérents.

Les contrôles portant sur le respect des dispositions du RCTIF et des décisions de retrait de conformité au RCTIF peuvent être effectués à titre occasionnel, sur demande du STIF, à ses frais, ou de tout Adhérent pour les produits dont cet Adhérent a la responsabilité, à ses frais.

Si l'un des contrôles visés par le présent article fait apparaître un manquement aux dispositions de la présente Charte, l'ensemble des coûts inhérents à une éventuelle adaptation nécessaire du système de l'Adhérent contrôlé relève de la responsabilité de cet Adhérent et ne peuvent donner lieu à aucun financement supplémentaire accordé par le STIF.

12/17

CHAPITRE V – MODALITES DE TRAITEMENT DES INCIDENTS A PORTEE COMMUNAUTAIRE

Article 13 - Le « Plan d'Urgence »

En cas d'incident à portée communautaire, désigné ci-après « Incident », le STIF déclenche un « Plan d'Urgence », et en fonction de l'Incident soit le Comité de Sécurité soit le Comité d'interopérabilité se transforme en Cellule de Crise et s'adjoit toutes les compétences requises pour régler le problème, notamment en convoquant le (ou les) Adhérent(s) concerné(s).

Article 14 – Contrôles spécifiques en cas d'incident à portée communautaire

Indépendamment de la solution qui aura pu être trouvée en Cellule de Crise, le STIF peut déclencher un contrôle chez l'Adhérent et chez toute personne morale à qui il a confié, de quelque manière que soit, la fourniture de tout ou partie du système Navigo et pour laquelle cet Adhérent est responsable dans les conditions arrêtées à l'article 5 de la Charte. Ce contrôle s'effectue, en une ou plusieurs visite(s) de l'Organisme de contrôle mandatée par le STIF, avec préavis de 48 heures minimum et obligation de l'Adhérent de nommer un interlocuteur pour permettre à l'Organisme de contrôle d'être accueilli et d'assurer sa mission.

L'Organisme de contrôle devra rendre compte de l'Incident auprès du STIF, de l'Adhérent contrôlé et de la Cellule de Crise, en rapportant :

- les causes et conséquences de l'Incident ;
- le niveau de gravité de l'Incident :
 - mineur. Un Incident est mineur lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) sans nuire à son exploitation.
Un grand nombre d'Incidents mineurs peut être considéré comme un Incident majeur ;
 - majeur. Un Incident est majeur lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) en nuisant à son exploitation sans la bloquer.
Un grand nombre d'Incidents majeurs peut être considéré comme un Incident bloquant ;
 - bloquant. Un Incident est bloquant lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) en bloquant son exploitation ;

Les différents contrôles et mesures constatés par l'Organisme de contrôle sont opposables à l'Adhérent.

Le coût du contrôle est à la charge du STIF. Cependant, si le contrôle fait apparaître la responsabilité du (ou des) Adhérent(s) contrôlé(s), et indépendamment des éventuels préjudices qui pourraient être allégués, celui-ci (ou ceux-ci) supportera (ont) le paiement total du contrôle dans le cas d'un Incident, quelque soit le niveau de gravité défini en Cellule de crise.

Tout Adhérent concerné a un délai d'un mois pour contester les conclusions du contrôle. En cas de désaccord entre les parties, un débat contradictoire sera organisé par le STIF.

Si aucune solution amiable n'est obtenue il sera fait application des dispositions, relatives au règlement amiable des conflits, prévues dans les contrats relatifs aux modalités d'exploitation des services de transport conclus entre le STIF et les Adhérents.

Article 15- Le traitement des Incidents

Le traitement d'Incident(s) de sécurité ou d'interopérabilité s'effectue selon le processus suivant :

- 1^{ère} étape : le traitement des Incidents est déclenché suite à la demande d'un (ou des) membre(s) du Comité concerné ;
- 2^{ème} étape : le Comité concerné demande des explications à l'Adhérent ou aux Adhérents concerné(s) par l'Incident ;
- 3^{ème} étape : le Comité concerné examine les explications fournies et/ou constate la non-transmission des explications demandées et décide :
- de poursuivre le processus,
 - ou de clore l'Incident ;
- 5^{ème} étape : si le comité décide de poursuivre le processus, le STIF diligente un Organisme de contrôle pour effectuer un contrôle sur les produits et les installations au niveau des éléments concerné(s) et à effectuer des préconisations ;
- 6^{ème} étape : si les résultats du contrôle font ressortir que le (ou les) Adhérent(s) est (sont) à l'origine de l'Incident, le STIF le (ou les) met en demeure de respecter les exigences de contrôle dans le cadre des préconisations de l'Organisme de contrôle, et selon les délais fixés par le STIF et établis sur la base des délais préconisés par l'Organisme de contrôle ;
- 7^{ème} étape : en cas de non-exécution des préconisations dans les délais fixés par le STIF, ce dernier appliquera les sanctions prévues à l'article 20 de la présente Charte.

CHAPITRE VI – DISPOSITIONS DIVERSES

Article 16 - Confidentialité

Sous réserve des dispositions spécifiques de la Charte, chacun des Adhérents s'engage à ne pas divulguer à son personnel ou à des tiers, qui n'auraient pas à en connaître, les documents, les informations et les renseignements contenus dans le Cahier des « Exigences minimales de Sécurité », les « Spécifications opérationnelles de sécurité du système NAVIGO », le RCTIF et les documents constituant le RTTIF, ainsi que tout autre document confidentiel auquel il accède dans le cadre de l'exécution de la présente Charte. Il est responsable des agissements sous ce rapport des personnels ou partenaires qui cesseraient leur activité pour son compte.

La diffusion de tout document lié à la présente Charte ne peut être réalisée après signature d'un accord de confidentialité entre l'Adhérent et le destinataire des informations.

Cet engagement demeure après résiliation ou à l'échéance du contrat ou marché à l'origine de son adhésion.

Du fait de la confidentialité des documents, tout Adhérent devra, en cas de cessation totale d'activité de transport en Île-de-France, respecter les consignes de destruction de tout ou partie des matériels et de la documentation (notamment les « Exigences minimales de Sécurité », les « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo », le RCTIF et le RTTIF).

Article 17 - Protection des données à caractère personnel

Au cours de la mise en œuvre de la présente Charte, chaque Adhérent s'engage à ce que soient respectées la sécurité et la confidentialité des données à caractère personnel, ainsi que le droit d'accès à ces données et, le cas échéant, le droit de rectification, conformément aux lois et réglementations applicables, en particulier la recommandation relative à la collecte et au traitement d'informations à caractère personnel par les sociétés de transport collectif dans le cadre d'applications billettiques (adoptée le 16 septembre 2003 par délibération n° 03-038 de la Commission Nationale Informatique et Libertés dont les principes sont repris dans la délibération n°2008-161 du 3 juin 2008 portant autorisation unique).

Article 18 – Marque RCTIF

18.1 – Propriété de la marque

Le STIF est titulaire et propriétaire des marques :

- REFERENTIEL COMMUN TELEBILLETTEQUE ÎLE-DE-FRANCE, déposée à l'INPI en date du 25 avril 2000, sous le numéro 00 3023735, désignant les produits et services relevant des classes 9, 16, 35, 36, 38, 39 et 42 de la classification internationale des marques, enregistrement publié au BOPI n° 00/39 NL Vol. II du 29 septembre 2000 ;
- RCTIF, déposée en date du 25 avril 2000, sous le numéro 00 3023734, désignant les produits et services relevant des classes 9, 16, 35, 36, 38, 39 et 42 de la classification internationale des marques enregistrement publié au BOPI n° 00/39 NL Vol. II du 29 septembre 2000.

18.2 - Utilisation de la marque par les Adhérents

15/17

Pour la mise en œuvre de la présente Charte, les Adhérents à sont autorisés à faire référence aux termes RÉFÉRENTIEL COMMUN TELEBILLETTIQUE ÎLE-DE-FRANCE et RCTIF :

- dans les documentations techniques ;
- dans les documents de consultation destinés aux fournisseurs ;
- dans les contrats avec les fournisseurs ;
- et plus généralement à tous les échanges utiles à l'interopérabilité du système Navigo.

Article 19 - Propriété et utilisation des documents de sécurité et d'interopérabilité.

Pour éviter toute appropriation indésirable par des tiers, le STIF est déclaré propriétaire des Exigences minimales de sécurité, du RCTIF, du RTTIF, et de toute documentation accessoire à ces documents.

En conséquence, chaque Adhérent à la présente Charte reconnaît que le STIF est propriétaire de tous les droits d'utilisation, d'exploitation, de représentation, de reproduction et de diffusion de chaque version des documents mentionnés au premier alinéa du présent article, et ce :

- pour une durée limitée à la durée de protection légale ;
- envers tout utilisateur des documents précités ;
- envers toute personne, pour tout type de destination concernant directement ou indirectement le transport en Île-de-France.

Il est précisé que tout document d'interopérabilité communiquée au Comité d'Interopérabilité et éventuellement intégrée dans le RCTIF ou dans le RTTIF n'est pas grevée de droits, ni de savoir-faire propriétaire, à l'exception des normes auxquelles il est fait référence dans ces documents. Cette communication relève de la seule responsabilité de celui qui l'effectue auprès du Comité d'Interopérabilité et prend les mesures adéquates pour s'assurer de la transmissibilité des informations auprès du titulaire du droit ou du savoir-faire propriétaire.

Le STIF reconnaît que les Adhérents, dans les respects des clauses de l'article 16 de la Charte, ont des droits d'utilisation, d'exploitation, de représentation, de reproduction et d'intégration, de chaque version des documents mentionnés au premier alinéa du présent article, pour eux-mêmes, dans le cadre d'une concession à titre gratuit. Ils ne peuvent en aucun cas céder ces droits à des tiers.

Article 20 - Sanctions

Le STIF peut faire cesser, avec effet immédiat, l'exploitation de tout produit ou système à l'origine d'un incident bloquant conformément aux articles 14 et 15.

En cas de désaccord entre le STIF et l'un des Adhérents, il sera fait application des dispositions, relatives au règlement amiable des conflits, prévues dans les contrats relatifs aux modalités d'exploitation des services de transport conclus entre le STIF et les Adhérents.

**Délibération n° 2013/113
Séance du 16 mai 2013**

**AVENANT N°3 A LA CONVENTION DE
DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA BRIE NANGISSIENNE
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL
SERVICE DE TRANSPORT À LA DEMANDE**

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.1241-3, L.1241-5, L.1241-6 et L.3111-14 ;
- 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° 2007/0048 du Conseil du STIF du 14 février 2007 ;
- VU** la délibération n° 2008/51 du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes de la Brie Nangissienne du 10 novembre 2008 ;
- VU** la délibération n° 2009/0402 du Conseil du STIF du 8 avril 2009 ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 23 juin 2009 ;
- VU** la délibération n°2010/039 du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes de la Brie Nangissienne du 10 juin 2010 ;
- VU** la délibération n°2010/0570 du Conseil du STIF du 4 octobre 2010 ;
- VU** la délibération n°2011/0380 du Conseil du STIF du 1^{er} juin 2011 ;
- VU** la délibération n°2013/37-19 du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes de la Brie Nangissienne en date du 21 mars 2013 ;
- VU** le rapport n° 2013/111 à 115 ;
- VU** l'avis de la commission de l'offre de transport du 11 avril 2013 et de la commission économique et tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : est approuvé l'avenant n°3 à la convention de délégation de compétence conclue entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Communauté de Communes de la Brie Nangissienne du 23 juin 2009, pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local, de type service de transport à la demande, pour prendre en compte la desserte de deux communes nouvellement adhérentes à la communauté de communes : Quiers et Fontains.

ARTICLE 2 : La tarification applicable demeure la tarification francilienne.

ARTICLE 3 : La participation du STIF au financement de la desserte de niveau local de la Communauté de Communes de la Brie Nangissienne est inchangée.

Accusé de réception en préfecture
073-287500078-20130516-2013-113-DE
Date de télétransmission : 17/05/2013
Date de réception préfecture : 17/05/2013

ARTICLE 4 : La directrice générale est autorisée à signer l'avenant n°3 visé à l'article 1 de la présente délibération.

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, consisting of several sharp, overlapping strokes that form a stylized representation of the name 'Jean-Paul Huchon'.

**AVENANT n° 3 à la convention
de délégation de compétence
en matière de transport à la demande
du 23 juin 2009**

ENTRE :

- Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41 avenue de Châteaudun à Paris (9^{ème}) (n° SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa Directrice Générale Madame Sophie Mougard en vertu de la délibération n° 2013/--- du 17 avril 2013, Ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Communauté de Communes de la Brie Nangissienne, ayant son siège 14 place Dupont-Perrot - 77370 Nangis, et représenté par son Président, M Gilbert Leconte, en vertu de la délibération n° 2008/51 en date du 5 novembre 2008, ci-après désigné « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP »,

D'AUTRE PART

- 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 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°2007/0048 du Conseil du STIF du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°2011/0497 du Conseil du STIF du 1^{er} juin 2011 concernant l'actualisation du financement des dessertes locales ;
- VU** la délibération n° 2008/51 du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes de la Brie Nangissienne du 10 novembre 2008 ;
- VU** la délibération n° 2009/0402 du Conseil du STIF du 8 avril 2009 ;
- VU** la convention de délégation de compétence en matière de transport à la demande du 23 juin 2009 ;
- VU** la délibération n°2010/039 du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes de la Brie Nangissienne du 10 juin 2010 ;
- VU** la délibération n°2010/0570 du Conseil du STIF du 4 octobre 2010,
- VU** la délibération n°2011/0380 Séance du Conseil du STIF du 1^{er} juin 2011,
- VU** la délibération n°2013/37-19 du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes de la Brie Nangissienne en date du 21 mars 2013 ;

PREAMBULE

Par délibération du Conseil du 8 avril 2009, le STIF a délégué à la Communauté de Communes de la Brie Nangissienne (CCBN) sa compétence pour l'organisation d'une desserte de niveau local, de type transport à la demande, pour une durée de 4 ans. La convention conclue est datée du 23 juin 2009 et valable jusqu'au 31 décembre 2014.

La Communauté de Communes de la Brie Nangissienne a été créée le 1^{er} janvier 2006. Deux nouvelles communes y ont adhérees en 2012 et 2013 : la commune de Quiers, le 1^{er} janvier 2012, et la commune de Fontains, le 1^{er} janvier 2013. Ce territoire regroupe désormais 15 communes et près de 16 000 habitants. Nangis concentre la moitié des habitants du territoire et constitue une polarité majeure à l'échelle du bassin de vie.

En date du 21 février 2013, le STIF a été saisi par la Communauté de Communes de la Brie Nangissienne (CCBN) d'une demande d'avenant à la convention de délégation de compétence, afin de prendre en compte l'adhésion des deux nouvelles communes conformément à la délibération du 21 mars 2013 du conseil communautaire, soit un total de 15 communes bénéficiant du service de transport à la demande.

Afin de prendre en compte ces éléments, il est proposé au Conseil la conclusion d'un avenant à la convention de délégation de compétence du 23 juin 2009.

ARTICLE 1^{ER} – MODIFICATION DE L'ANNEXE 1

L'annexe au présent avenant, relative aux caractéristiques détaillées de l'extension du réseau de transport à la demande, vient remplacer l'annexe I à la convention de délégation de compétence conclue avec le STIF le 8 avril 2009 et datée du 23 juin 2009.

ARTICLE 2 – DISPOSITIONS GENERALES

Toutes les clauses de la convention du 23 juin 2009 et de ses avenants n°1 et n°2, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, restent applicables de plein droit jusqu'au 31 décembre 2014.

ARTICLE 3 – APPLICATION DU PRESENT AVENANT

Le présent avenant entre en vigueur à compter de sa date de notification par le STIF.

Fait à _____
Le _____

En double exemplaire,

Pour le STIF

La Directrice Générale

Sophie Mougard

Pour la Communauté de
Communes de la Brie
Nangissienne

Le Président

Gilbert Leconte



service de transport à la demande

Modification du projet d'annexe à la convention
avec le STIF

Février 2013

SOMMAIRE

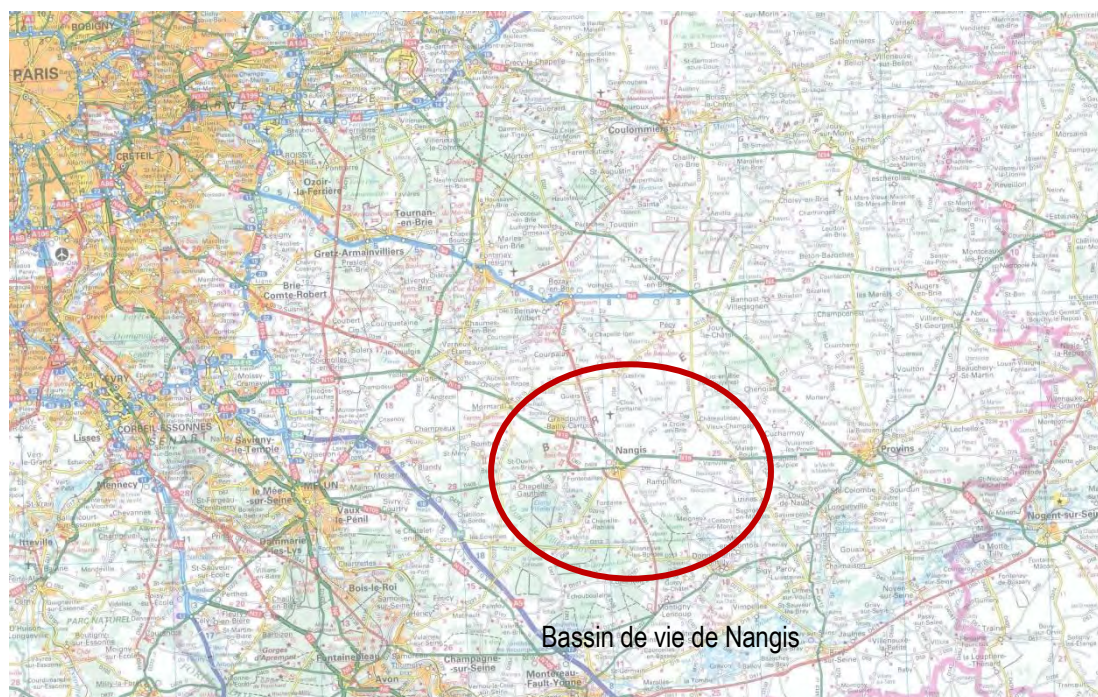
1. ELEMENTS DE CONTEXTE	5
<u>1.1. Le territoire du bassin de vie de Nangis</u>	<u>5</u>
<u>1.2. Historique de la démarche</u>	<u>6</u>
2. ORGANISATION DU TRANSPORT.....	7
<u>2.1. Conditions générales d'exploitation</u>	<u>7</u>
2.1.1. Zone géographique desservie.....	7
2.1.2. Ayants droit	7
2.1.3. Description de la consistance et de la nature du service	7
2.1.4. Matériel roulant	10
2.1.5. Centrale de réservation	10
<u>2.2. Qualité de service</u>	<u>10</u>
2.2.1. Délais de réservation	10
2.2.2. Information voyageurs.....	11
2.2.3. Continuité du service et exigences de qualité	11
<u>2.3. Economie globale du service</u>	<u>12</u>
2.3.1. Estimation du trafic.....	12
2.3.2. Niveau d'offre	12
2.3.3. Tarification.....	13
2.3.4. Bilan économique prévisionnel.....	13
<u>2.4. Désignation de l'exploitant</u>	<u>14</u>
3. ANNEXE : MODALITES DE CALCUL DES ESTIMATIONS	15
<u>3.1. Modalités de calcul des estimations d'offre et d'usage</u>	<u>15</u>
3.1.1. Estimation du trafic attendu.....	15
3.1.2. Estimation du nombre de km commerciaux.....	15
<u>3.2. Modalités de calcul du bilan financier prévisionnel</u>	<u>15</u>
3.2.1. Estimation des charges	15

1. ELEMENTS DE CONTEXTE

1.1. Le territoire du bassin

Créée au 1^{er} janvier 2006, la Communauté de communes de la Brie Nangissienne est composée de 15 communes et regroupe près de 16 000 habitants (données INSEE dernier recensement). Nangis concentre la moitié des habitants du territoire et constitue une polarité majeure à l'échelle de ce bassin de vie. A noter, le périmètre de la Communauté de communes de la Brie Nangissienne a été modifié suite à l'adhésion de la commune de Quiers en 2012 et de la commune de Fontains en 2013.

A plus grande échelle, Melun et Provins constituent des lieux d'attraction importants pour le bassin de vie de Nangis.



Périmètre de la Communauté de communes



1.2. Historique de la démarche

Le projet de création d'un service de transport à la demande est né d'une réflexion menée par la Communauté de Communes de la Brie Nangissienne à l'occasion de la démarche partenariale engagée avec le Conseil général de Seine et Marne autour du Contrat Local d'Aménagement Intercommunal Rural (contrat CLAIR).

Le contrat CLAIR consiste en un projet de développement du bassin de vie bâti pour une période de 5 ans autour de trois axes principaux : l'économie et l'emploi, la culture et l'environnement et la vie locale.

Lors de la démarche de définition de ce projet de développement, un manque d'offre de transport sur le bassin de vie a été identifié. La création d'une desserte supplémentaire de transport permettant d'offrir aux habitants du territoire des possibilités de mobilité, en heures creuses notamment, est alors apparue comme un élément structurant du développement du territoire.

La Communauté de Communes de la Brie Nangissienne a donc décidé, après étude, de créer un service de transport à la demande.

Afin de définir le projet de transport à la demande, la Communauté de Communes de la Brie Nangissienne a fait réaliser une étude spécifique et diverses investigations ont été menées, et notamment :

- des tables rondes (déplacement des personnes en insertion, des jeunes et des personnes âgées, table ronde avec les maires du territoire)
- une enquête auto-administrée par voie postale envoyée à 2 058 ménages du territoire d'étude (282 ménages traités).
- une enquête auprès des principaux générateurs de déplacement du territoire

Ces documents sont à la disposition du STIF.

La communauté de communes a demandé courant 2009 la délégation de compétence du STIF pour pouvoir créer un service de transport à la demande sur son territoire. Cette délégation a été accordée à la Communauté de communes jusqu'au 31 décembre 2014.

2. ORGANISATION DU TRANSPORT

2.1. Conditions générales d'exploitation

2.1.1. Zone géographique desservie

Ensemble des communes de la Communauté de Communes de la Brie Nangissienne au 1^{er} janvier 2013 :

		Habitants (dernier recensement en vigueur)
Communauté de Communes de la Brie Nangissienne	La Chapelle Rablais	951
	Châteaubleau	330
	Clos-Fontaine	257
	La Croix-en-Brie	667
	Fontains	263
	Fontenailles	1 060
	Gastins	667
	Grandpuits-Bailly-Carrois	992
	Nangis	7 979
	Quiers	678
	Rampillon	795
	Saint Just en Brie	244
	Saint Ouen en Brie	853
	Vanvillé	169
Vieux Champagne	180	
TOTAL	16 085	

2.1.2. Ayants droit

Ce service est accessible à tous les habitants de la Communauté de communes ainsi qu'aux « visiteurs » souhaitant se déplacer à l'intérieur de la zone géographique définie ci-dessus.

Il est ouvert à tous les usagers dès lors qu'ils sont inscrits et que leur réservation est validée.

NB : les enfants de moins de 6 ans doivent être accompagnés.

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

Le service de transport à la demande est destiné principalement aux habitants du bassin de vie souhaitant effectuer un rabattement sur Nangis et sur la piscine de Grandpuits-Bailly-Carrois.

Pôles générateurs de déplacement

La majorité des pôles générateurs de déplacement du territoire sont concentrés à Nangis, dont la liste non exhaustive est la suivante :

- la gare SNCF et les arrêts de la ligne Seine et Marne Express « Provins-Nangis-Melun »

- le marché, les commerces de centre-ville, les grandes surfaces
- les services administratifs et sociaux (permanence ANPE, mission locale, association AGIR, ADMR...)
- les générateurs de santé et à destination des personnes âgées (centre médico-social, maison de retraite et résidence pour personnes âgées...)
- les générateurs liés aux loisirs : centre culturel et sportif, piscine, clubs et associations

Les autres communes du bassin de vie de Nangis sont généralement dotées de commerces, services et équipements dont l'attractivité est plus locale, à l'exception notable de la piscine de Grandpuits-Bailly-Carrois.

Points d'arrêts desservis

Les prises en charge et déposes des usagers sont organisées exclusivement à des **points d'arrêts prédéfinis**.

Les points d'arrêts seront formalisés a minima par un poteau comportant une information sur le service.

		Points d'arrêt
Communauté de Communes de la Brie Nangissienne	La Chapelle Rablais	4
	Châteaubleau	1
	Clos-Fontaine	1
	La Croix en Brie	3
	Fontains	1
	Fontenailles	6
	Gastins	1
	Grandpuits-Bailly-Carrois	5
	Nangis	8
	Quiers	3
	Rampillon	10
	Saint Just en Brie	5
	Saint Ouen en Brie	2
	Vanvillé	2
Vieux Champagne	2	
TOTAL	54	

Les points d'arrêt de rabattement du service sont situés à Nangis (7 points d'arrêt) ainsi qu'à la piscine de Grandpuits Bailly Carrois.



Points d'arrêt à Nangis : points d'arrêt

Période de fonctionnement et amplitude du service

Fonctionnement du service toute l'année, hors jours fériés

En tranche ferme du marché : **5 allers-retours** par semaine sont proposés :

- 1 aller-retour le mardi matin
- 1 aller-retour le mardi après-midi
- 1 aller-retour le mercredi matin
- 1 aller-retour le mercredi après-midi
- 1 aller-retour le samedi matin

Les horaires envisagés pour sont les suivants (horaires envisagées pour l'arrêt Gendarmerie à Nangis) :

- les matins : arrivée à Nangis à 9h20, départ de Nangis à 11h45
- les après-midi, arrivée à Nangis à 14h20, départ de Nangis à 17h30

Ces horaires ont notamment été déterminés afin de permettre des correspondances avec Seine et Marne Express et le Transilien. Il s'agit d'horaires indicatifs qui seront à ajuster en fonction des éventuelles modifications d'horaires de Seine et Marne Express et du Transilien.

Arrivées à Nangis	SetM Express Melun (gendarmerie)		11h37		17h23
	Set M Express Provins (gendarmerie)		11h31		17h30
	Transilien (gare)				17h16
Transport à la demande (arrêt Gendarmerie)		9h20 (arrivée à Nangis)	11h45 (départ de Nangis)	14h20 (arrivée à Nangis)	17h30 (départ de Nangis)
Départs de Nangis	SetM Express Melun (gendarmerie)	9h28		14h30	
	SetM Express Provins (gendarmerie)	9h37		14h37	
	Transilien (gare)	10h17			

2.1.4. Matériel roulant

Type de matériel

Minibus accessible aux personnes à mobilité réduite.

Reserve véhicules

Au moins un véhicule. Le véhicule de réserve pourra être utilisé lorsque la demande sera importante.

2.1.5. Centrale de réservation

Inscription obligatoire auprès de l'opérateur, (infos requises : nom, tél, adresse, âge, arrêt de montée habituel, titre de transport utilisé, etc.)

Réservation obligatoire par téléphone avec opérateur physique (service assuré par l'exploitant).

L'utilisation d'un logiciel spécialisé ne semble pas nécessaire. Toutefois, l'exploitant veillera à optimiser les itinéraires et les horaires en fonction des demandes.

L'utilisateur appelle l'opérateur pour signaler sa demande : jour, horaire et point d'arrêt souhaité. L'opérateur rappelle ensuite l'utilisateur pour fixer, en fonction des autres demandes, une heure précise de prise en charge au point d'arrêt.

2.2. Qualité de service

2.2.1. Délais de réservation

Réservation au plus tard la veille du départ, avant 17h.

Rappel de l'utilisateur par l'opérateur la veille du départ, entre 17h et 18h.

2.2.2. Information voyageurs

Plan de communication

Des dépliants seront édités et détailleront : les modalités de fonctionnement, les horaires, les lieux desservis (avec plan de localisation des points d'arrêt), les tarifs, les modalités de réservation, les coordonnées de la personne publique. Le numéro de téléphone pour l'information et la réservation sera mis en évidence.

Ces dépliants seront disponibles à bord des véhicules et seront distribués dans des secteurs stratégiques du territoire desservi et notamment les mairies, les équipements publics, les services sociaux...

Les dépliants reprendront la Charte graphique du Département (« Proxibus ») et la communauté de communes.

De plus, l'information sera transmise à tous les foyers par un boitage, des articles dans la presse et les bulletins municipaux et intercommunaux, sur site internet des communes et de la communauté de communes.

Information aux points d'arrêt

Les points d'arrêt du service seront matérialisés par un poteau reprenant :

- le nom du service
- le nom de l'arrêt et éventuellement son numéro
- les horaires et jours de fonctionnement
- le numéro de téléphone de la centrale de réservation
- les modalités de réservation et d'accès (tarifs)
- la localisation des points d'arrêt à Nangis

Information à l'intérieur des véhicules

Le dépliant propre au service sera disponible à l'intérieur des véhicules.

Identification du service,

Le service sera identifié par un nom et un logo sera éventuellement dessiné.

Les véhicules reprendront le nom et le logo du service. Les financeurs (notamment STIF et Conseil général de Seine et Marne) seront également signalés sur les véhicules. La Charte graphique du Département (« Proxibus ») sera appliquée à la livrée des véhicules.

2.2.3. Continuité du service et exigences de qualité

Pénalités appliquées en cas de non réalisation du service

Une pénalité de 400€ sera appliquée par demi-journée de service non réalisée.

Conditions de mise en place d'un service de substitution

Le service de transport à la demande prévu n'étant pas considéré comme une desserte prioritaire, il n'est pas demandé de plan de mise en place de service de substitution.

Bonus/malus sur indicateurs de qualité de service

Le projet ne prévoit pas de système de bonus/malus liés à la qualité de service. Il inclut des pénalités en cas de manquement majeur.

L'exploitant remettra un état trimestriel de fréquentation par commune comprenant : le nombre d'appels reçus, le nombre de kilomètres parcourus, le nombre de voyageurs transportées (minimum, maximum, moyenne par course), les cas d'indisponibilité du service de réservation ou du véhicule.

En fin d'année, l'exploitant sera tenu de transmettre à la Communauté de Communes un rapport annuel reprenant les principales données d'offre et d'usage du service.

La Communauté de Communes transmettra annuellement au STIF un rapport d'exercice des compétences déléguées conformément à l'article 10 de la convention de délégation de compétence.

2.3. Economie globale du service

2.3.1. Estimation du trafic

Estimation des trafics attendus

En moyenne, environ 2 700 voyages annuels sont attendus (cf. en annexe, les modalités de calcul).

Report modal

L'objectif du service de transport à la demande est principalement de générer des mobilités nouvelles.

En effet, les utilisateurs de ce type de service ont généralement des possibilités de déplacement réduites (personnes non motorisées en majorité) et le niveau d'offre des lignes régulières desservant le territoire, hormis la ligne Seine et Marne express, est relativement limité (moins de 3 allers-retours par jour sur la majorité des communes) et concentré en heures de pointe.

2.3.2. Niveau d'offre

Kilomètres commerciaux annuels prévisionnels

En moyenne, environ 26 520 km commerciaux annuels sont attendus.

Kilomètre Haut-le-pied annuel prévisionnels

Les kilomètres haut-le-pied seront fonction de la localisation du dépôt du prestataire retenu pour l'exploitation du service.

En tranche ferme du marché (5 allers-retours par semaine), de 200 à 5 000 km haut-le-pied annuels sont attendus.

2.3.3. Tarification

Tarification applicable

Les titres suivants seront donc valables sur le service de transport à la demande :

- Le forfait Carte Orange (semaine ou mois)
- Le forfait Intégrale (annuel)
- Imagin'R
- Le forfait Gratuité Transport
- Le forfait Solidarité transport
- Carte Rubis
- Le forfait carte circulation police
- Le ticket t+

L'ensemble des réductions appliqué sur les lignes régulières franciliennes sera de même accepté pour le service de transport à la demande.

La vente de titre s'effectuera dans les lieux de vente existants (gare, dépositaires...) ainsi qu'à bord des véhicules.

Les véhicules seront de plus équipés de valideurs télébillétiques afin de permettre l'usage du service aux personnes munies de titres sans contact (carte navigo).

Points de vente dans le cas d'une tarification spécifique

Sans objet

Conditions de perception des recettes directes perçues dans les véhicules

Les conducteurs du service seront habilités à encaisser les recettes.

2.3.4. Bilan économique prévisionnel

Bilan économique pour l'autorité organisatrice de proximité

Au lancement du service, le bilan économique attendu pour l'autorité organisatrice de proximité est le suivant :

Charges :

- rémunération de l'exploitant : ~66 300€

Produits :

- subvention du STIF : à définir
- subvention du Conseil Général : à définir

NB : participation prévisionnelle du CG : soit 50% du déficit d'exploitation estimé, plafonné à 28 966 €

2.4. Désignation de l'exploitant

Type de contrat

La Communauté de communes projette de passer un marché public pour la réalisation des prestations de transport à la demande.

Le marché comporterait :

- une tranche ferme pour la réalisation du service les mardis, mercredis et samedis matins sur l'ensemble des communes,
- une ou plusieurs tranches conditionnelles pour permettre un renforcement ultérieur du service,
- une option portant sur du matériel roulant à haut niveau de qualité de service.

Les variantes seraient autorisées.

Le marché public serait prévu pour une durée de 3 ans, renouvelable une fois pour des périodes de un an.

Compte tenu des incertitudes liées aux réponses des candidats et aux choix que fera la Communauté de Communes au regard des propositions organisationnelles et financières, le service décrit ci-dessus correspond à la demande de la collectivité. Les données d'exploitation présentées ci-dessus sont issues des évaluations pour la tranche ferme uniquement.

Modalités de prise en compte des risques sur recette et de l'évolution des coûts

Les risques liés aux recettes seront entièrement pris en charge par l'autorité organisatrice de proximité.

L'évolution des coûts sera prise en compte par la formule d'actualisation des coûts suivante :

$$C = (0,20 M / M_0 + 0,55 \times S/S_0 + 0,15 \times G/G_0 + 0,10 \times D/D_0)$$

Où :

C correspond au coefficient de révision à appliquer trimestriellement.

M, S, G et D sont les indices de référence publiés au Bulletin Mensuel des Statistiques de l'INSEE :

- M** : Indice Matériel autobus et autocars (regroupement spécifique) : identifiant : 08 5052 125
- S** : Indice "taux horaire salaires transports publics (hors SNCF/RATP)" (n°salaire 064 693643)
- G** : Gasoil : identifiant 08 5037 371 (comprenant la TIPP)
- D** : Produits et services divers, indice d : identifiant 08 4975 232

Les indices **M₀**, **S₀**, **G₀** et **D₀** correspondent à la valeur des indices M, S, G et D au mois 0, mois de remise des offres.

Dans le cas où l'évolution des différents paramètres indiqués conduit à une évolution trimestrielle supérieur à 5%, des négociations entre l'autorité organisatrice de proximité et le prestataire seraient entamées et entraîneraient la conclusion d'un avenant au marché, soumis à l'acceptation des deux parties au contrat.

Modalités de paiement par la collectivité

Les factures correspondant à l'exploitation du service seront émises trimestriellement par l'exploitant et correspondront à l'amortissement du matériel roulant, d'une part, et au service effectivement réalisé sur le trimestre écoulé (volume de km commerciaux réalisés), d'autre part.

3. ANNEXE : MODALITES DE CALCUL DES ESTIMATIONS

3.1. Modalités de calcul des estimations d'offre et d'usage

3.1.1. Estimation du trafic attendu

Le nombre de voyages attendu au lancement du service est estimé à partir de ratios de fréquentation par habitant :

- 0,25 voyages/an/habitant dans les communes autres que Nangis
- 0,01 voyages/an/habitant à Nangis

L'emploi de ces ratios permet d'estimer qu'environ 1 800 voyages seront effectués la première année de fonctionnement du service de transport à la demande.

Une montée en charge importante du service est attendue. La troisième année de service, une augmentation de la fréquentation de l'ordre de +50% par rapport à l'année de démarrage du service est attendue. Soit une fréquentation annuelle, après montée en charge, de l'ordre de 2 700 voyages.

3.1.2. Estimation du nombre de km commerciaux annuels

Le projet de service de transport à la demande porte sur une offre de quatre allers-retours hebdomadaires.

Afin d'estimer les km annuels parcourus, les km moyens par course sont estimés à :

- 10km par course hors charge (par exemple, le matin, la course nécessaire pour amener le véhicule de Nangis au premier arrêt demandé par un usager)
- 30km par course en charge (course avec usager)

Pour chaque aller-retour, 80km (10+30+30+10) sont donc en moyenne attendus, soit 400km/semaine.

De plus, une hypothèse d'une activation par semaine de la desserte de la piscine de Grandpuits Bailly Carrois est retenue pour estimer les km annuels supplémentaires liés à cette desserte. La piscine étant située à environ 5km de Nangis, environ 10km/semaine sont donc attendus pour cette desserte.

La première année de fonctionnement du service, environ 21 320 km annuels sont ainsi attendus (410x52).

Une montée en charge importante du service est attendue. Pour prendre en compte cette montée en charge, une hypothèse de km moyen par course de 40km est retenue dans cette seconde phase du projet. Soit, après montée en charge du service, environ 26 520 km annuels.

3.2. Modalités de calcul du bilan financier prévisionnel

3.2.1. Estimation des charges

Afin d'estimer les charges liées au service de transport à la demande, un coût kilométrique moyen de 2,5 €/km est retenu.

Ce coût intègre :

- les coûts de conduite (~23€/h)
- les coûts de roulage (~0,8€/km)

- les coûts liés à la centrale de réservation (~3 000€/an)
- les coûts liés à l'amortissement d'un véhicule (~10 000€/an)
- des frais généraux (19%)
- une marge (8%)

Les charges attendues après montée en charge sont donc d'environ 66 300 €/an.

Délibération n° 2013/114
Séance du 16 mai 2013

**AVENANT N°3 A LA CONVENTION DE DELEGATION DE
COMPETENCE A LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PROVINOIS
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL
SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE**

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-1, L.1241-2, L.1241-3 et L.3111-14 ;
- 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 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 n°2007/0048 du Conseil du STIF du 14 février 2007 ;
- VU** la délibération du 20 juin 2008 du Conseil communautaire de la Communauté de Communes du Provinois ;
- VU** la délibération n°2009/0583 du Conseil du STIF du 8 juillet 2009 ;
- VU** la convention de délégation du 20 août 2009 ;
- VU** la délibération n°2011/0043 du Conseil du STIF du 9 février 2011 ;
- VU** la délibération n° 2011/0392 du Conseil du STIF du 1^{er} juin 2011 ;
- VU** l'arrêté préfectoral n° DRCL-BCCCL-2013 n°2 du 21 janvier 2013 sur la fusion des communautés de communes de la G.E.R.B.E. et du Provinois et extension à la commune de Chalautre la Grande ;
- VU** le rapport n° 2013/111 à 115 ;
- VU** l'avis de la commission de l'offre de transport du 11 avril 2013 et de la commission économique et tarifaire du 12 avril 2013 ;

CONSIDERANT que la Communauté de communes du Provinois née de la fusion de l'actuelle Communauté de communes du Provinois et de la Communauté de communes de la G.E.R.B.E., et de l'extension du périmètre à la commune de Chalautre la Grande, se substitue à l'actuelle Communauté de communes du Provinois à compter du 2 avril 2013, et que les caractéristiques du service B.A.LA.DE sont inchangées jusqu'au 31 décembre 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : est approuvé l'avenant n°3 à la convention de délégation de compétence conclue entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Communauté de communes du Provinois du 20 août 2009, pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local, de type service de transport à la demande pour prendre en compte l'adjonction de la commune de Chalautre la Grande et la Communauté de communes de la G.E.R.B.E. à la Communauté de communes du Provinois.

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130516_2013-114-DE
Attribution en date du 17/05/2013
Date de réception préfecture : 17/05/2013

ARTICLE 2 : La tarification applicable demeure la tarification francilienne.

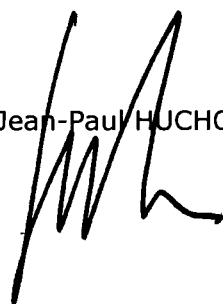
ARTICLE 3 : La participation du STIF au financement de la desserte de niveau local de la Communauté de communes du Provinois est inchangée.

ARTICLE 4 : La directrice générale est autorisée à signer l'avenant n°3 visé à l'article 1 de la présente délibération.

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.

AVENANT n° 3 à la convention de délégation de compétence en matière de service de transport à la demande du 20 août 2009

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41 avenue de Châteaudun à Paris (9^{ème}), (n° SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa Directrice Générale Madame Sophie MOUGARD, en vertu de la délibération n° 2013-XXX du 17 avril 2013, ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Communauté de Communes du Provinois, ayant son siège 7 cour des Bénédictins - 77160 Provins, et représenté par son Président, M Christian JACOB, en vertu de la délibération du 20 juin 2008, ci-après désigné « l'Autorité Organisatrice de Proximité » ou « l'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération n° 2007-0048 du Conseil du STIF du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local,
- VU** la délibération n°2009/0583 du Conseil du STIF du 8 juillet 2009,
- VU** la convention de délégation de compétence en matière de transport à la demande du 20 août 2009,
- VU** la délibération n°2011/0043 du Conseil du STIF du 9 février 2011,
- VU** la délibération n° 2011/0392 du Conseil du STIF du 1^{er} juin 2011,
- VU** l'arrêté préfectoral n° DRCL-BCCCL-2013 n°2 du 21 janvier 2013 sur la fusion des communautés de communes de la G.E.R.B.E. et du Provinois et extension à la commune de Chalautre la Grande,

PREAMBULE

En date du 8 juillet 2009, la Communauté de communes du Provinois a reçu délégation de compétence du STIF pour l'organisation d'un service de transport à la demande, nommé "B.A.LA.DE » (Bus à LA DEMande). Ce service existe sur le territoire depuis 1998. Le service a été mis en service le 1^{er} janvier 2010. La convention de délégation arrive à échéance le 19 août 2015.

En date du 12 février 2013, le STIF a été saisi par la Communauté de communes du Provinois d'une demande d'avenant de la délégation de compétence, afin de prendre en compte la fusion

des communautés de communes de la G.E.R.B.E. et du Provinois et l'extension à la commune de Chalaudre la Grande, conformément à l'arrêté préfectoral DRCL-BCCCL-2013 n°2 du 21 janvier 2013, au sein d'une nouvelle Communauté de communes. La nouvelle Communauté de communes sera dénommée « Communauté de communes du Provinois », elle sera effective le 2 avril 2013 et regroupera 40 communes. L'ancienne Communauté de communes du Provinois sera dissoute à cette même date.

Malgré cette fusion, le service B.A.LA.DE continuera à fonctionner à l'identique entre le 2 avril et le 31 décembre 2013, soit sur le territoire des 30 communes membres de la Communauté de communes du Provinois initial.

Afin de prendre en compte ces éléments, il est proposé au Conseil la conclusion d'un avenant à la convention de délégation de compétence du 20 août 2009.

Article 1^{er} – FUSION DES COMMUNAUTES DE COMMUNES DE LA G.E.R.B.E. ET DU PROVINOIS LE 2 AVRIL 2013

Les parties au présent avenant prennent acte que la nouvelle Communauté de Communes du Provinois comprenant 40 communes se substitue à l'ancienne Communauté de Communes du Provinois comprenant 30 communes dans les droits et obligations de cette dernière au titre de la convention de délégation de compétence conclue avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France le 20 août 2009 pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local, de type service de transport à la demande.

Article 2 – DISPOSITIONS GENERALES

Toutes les clauses de la convention du 20 août 2009 et de ses avenants n°1 et 2, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, restent applicables de plein droit jusqu'au 19 août 2015.

Article 3 – APPLICATION DU PRESENT AVENANT

Le présent avenant entre en vigueur à compter de sa date de notification par le STIF.

Fait à _____

Le _____

En double exemplaire,

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France

Pour la Communauté de communes
du Provinois

Mme Sophie MOUGARD

M. Christian JACOB

**Délibération n°2013/115
Séance du 16 mai 2013**

**AVENANT N°1 A LA CONVENTION DE DELEGATION DE COMPETENCE
A LA VILLE DE VILLIERS-SUR-MARNE POUR L'ORGANISATION
D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL**

SERVICE REGULIER LOCAL « NAVETTE DE VILLIERS »

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.1241-3, L.1241-5, L.1241-6 et L.3111-14 ;
- 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 ;
- VU** la délibération n°2007/0048 du Conseil du STIF du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°2011/0497 du Conseil du STIF du 1^{er} juin 2011 ;
- VU** la délibération n°2012.09.09 du Conseil municipal de Villiers-sur-Marne du 24/09/2012 ;
- VU** la délibération n° 2012/294 du Conseil du STIF du 10 octobre 2012 ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 6 décembre 2012 ;
- VU** le rapport n° 2013/111 à 115 ;
- VU** l'avis de la Commission de l'Offre de Transport du 11 avril 2013 et de la commission économique et tarifaire du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : est approuvé l'avenant n°1 à la convention de délégation de compétence conclue entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la commune de Villiers-sur-Marne du 6 décembre 2012, pour l'organisation et la mise en place du service communal de transport urbain « La Navette de Villiers », de type service régulier local.

ARTICLE 2 : La tarification applicable sur cette navette demeure la gratuité.

ARTICLE 3 : La directrice générale est autorisée à signer l'avenant n°1 visé à l'article 1 de la présente délibération.

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

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

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130516-2013-115-DE
Date de télétransmission : 17/05/2013
Date de réception en préfecture : 17/05/2013

Jean-Paul HUCHON

AVENANT n° 1 à la convention de délégation de compétence en matière de service régulier local du 6 décembre 2012

ENTRE :

- Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41 avenue de Châteaudun à Paris (9^{ème}) (n° SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa Directrice Générale Madame Sophie Mougard en vertu de la délibération n° 2013/--- du 17 avril 2013, Ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Ville de Villiers-sur-Marne, ayant son siège Place de l'Hôtel de Ville à Villiers-sur-Marne (94350), et représentée par son Député Maire Monsieur Jacques Alain BENISTI, en vertu de la délibération n° 2012.09.09 du 24/09/2012, ci-après désigné « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP »,

D'AUTRE PART

- 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 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°2007/0048 du Conseil du STIF du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°2011/0497 du Conseil du STIF du 1^{er} juin 2011 concernant l'actualisation du financement des dessertes locales ;
- VU** la délibération n° 2012.09.09 du Conseil municipal de Villiers-sur-Marne du 24/09/2012 ;
- VU** la délibération n° 2012/294 du Conseil du STIF du 10 octobre 2012 ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 6 décembre 2012 ;

PREAMBULE

Par délibération du Conseil du 10 octobre 2012, le STIF a délégué à la commune de Villiers-sur-Marne sa compétence pour l'organisation d'une desserte de niveau local, de type service régulier local, pour une durée de 4 ans. La convention conclue est datée du 6 décembre 2012 et valable jusqu'au 5 décembre 2016.

Les dispositions de cette convention prévoyaient que la mise en service de « La Navette » devait intervenir avant le 2 mai 2013 et qu'en cas de non respect de cette date, l'AOP doit prévenir sans délai le STIF afin d'envisager, soit le report de cette date par la conclusion d'un avenant, soit la résiliation de la convention de délégation (article 5.4.).

En date du 15 mars 2013, le STIF a été saisi par la commune de Villiers-sur-Marne d'une demande d'avenant à la convention de délégation de compétence, afin de prendre en compte le retard dans la mise en service « La Navette » prévue initialement le 2 mai 2013, du fait d'un retard dans la livraison des 2 minibus.

Conformément à l'article 5.4 de la convention de délégation du 6 décembre 2012, il est proposé au Conseil la conclusion d'un avenant à la convention en vue de reporter la date de mise en service de « La Navette ».

ARTICLE 1^{ER} – MODIFICATION DE LA DATE DE MISE EN SERVICE

Le premier alinéa de l'article 5.2 de la convention du 6 décembre 2012 est modifié comme suit :

Article 5.2 - Compétences déléguées

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

- La mise en service du service communal de transport urbain « la navette » visé au 5.1 au plus tard le **31/12/2013** (voir annexe 2 à renvoyer au STIF).

ARTICLE 2 – DISPOSITIONS GENERALES

Toutes les clauses de la convention du 6 décembre 2012, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, restent applicables de plein droit jusqu'au 5 décembre 2016.

ARTICLE 3 – APPLICATION DU PRESENT AVENANT

Le présent avenant entre en vigueur à compter de sa date de notification par le STIF.

Fait à _____

Le _____

En double exemplaire,

Pour le STIF

La Directrice Générale

Pour la Commune de Villiers-sur-Marne

Le Député/Maire

Délibération n° 2013/116
Séance du 16 mai 2013

SCHEMA DE SECTEUR DU RESEAU EST ET DU RER E
PROGRAMME D'ETUDES COMPLEMENTAIRES
POUR L'ACHEVEMENT DU SCHEMA DIRECTEUR

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** Le Code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles L 300-2 et suivants et R300-1 et suivants du code de l'urbanisme ;
- 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° 2013/116 ;
- VU** les avis de la Commission de la Qualité de Service du 11 avril 2013 et de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projets du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver les principales orientations du Schéma de Secteur ;

ARTICLE 2 : d'approuver le programme d'études complémentaires permettant l'achèvement du Schéma Directeur ;

ARTICLE 3 : de demander à l'Etat et la Région Île-de-France le financement de ces études, à cet effet une convention de financement sera élaboré dans les meilleurs délais pour permettre aux opérateurs RFF et SNCF d'engager ces études ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la Directrice Générale du STIF à prendre tout acte permettant la finalisation du Schéma Directeur du réseau Est et du RER E.

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

Jean-Paul

Accuse de réception en préfecture
075-247500078-20130516-2013-116-DE
Date de télétransmission : 17/05/2013
Date de réception préfecture : 17/05/2013

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2013/117
Séance du 16 mai 2013**

**CONVENTION ENTRE LE STIF, LA SGP ET LA RATP RELATIVE A
L'ACQUISITION DES MATERIELS ROULANTS DE LA LIGNE 14 ET DE
SES PROLONGEMENTS
CONVENTION DE FONCTIONNEMENT PHASE 1
CONSULTATION SIGNATURE DU MARCHÉ
MATERIELS ROULANTS MP14-CA-8 VOITURES
APPROBATION- SIGNATURE**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L 2142-8 et suivants ;
- VU** la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et notamment ses articles 19 et 20 ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2012-365 du 14 mars 2012 pris pour l'application des articles 19 et 20 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- VU** le rapport n°2013/117 ;
- VU** les avis de la commission de la qualité de service du 11 avril 2013 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : La convention entre le STIF, la SGP et la RATP relative à l'acquisition des matériels roulants de la ligne 14 et de ses prolongements - Convention de fonctionnement phase 1 consultation signature du marché - Matériels roulants MP14-CA-8 VOITURES est approuvée.

ARTICLE 2 : La Directrice Générale du STIF est habilitée à signer la convention tripartite visée à l'article 1 et à mettre en œuvre ses dispositions.

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

Transmis de réception en préfecture 075-28750078-20130516-2013-117-DE Date de télétransmission : 17/05/2013 Date de réception préfecture : 17/05/2013
--

Jean-Paul HUCHON



Convention entre le STIF, la SGP et la RATP relative à l'acquisition des matériels roulants de la ligne 14 et ses prolongements

Convention de fonctionnement Phase 1 Consultation, Signature du marché

Matériels roulants MP14-CA-8 voitures

ENTRE

Le Syndicat des transports d'Ile de France, Etablissement public à caractère administratif, dont le siège est 39 bis / 41 rue de Châteaudun 75009 Paris, désigné par ce qui suit par « STIF », représenté par Madame Sophie MOUGARD, Directrice générale du STIF, en vertu de la délibération n°2013/[117](#) du Conseil du STIF en date du 17 avril 2013,

ET

La Société du Grand Paris, établissement public industriel et commercial immatriculé au RCS de Bobigny sous le numéro 525 046 017, dont le siège est situé Immeuble Le Cézanne, 30 avenue des Fruitiers, 93200 Saint-Denis, désigné par ce qui suit par « SGP », représentée par Etienne GUYOT, en sa qualité de Président du Directoire, dûment habilité aux fins des présentes,

ET

La Régie autonome des transports parisiens, Etablissement public à caractère industriel et commercial, immatriculé au registre du commerce de Paris sous le numéro 775 663 438, dont le siège est 54, quai de la Râpée 75599 Paris Cedex 12, désigné par ce qui suit « RATP », représenté par Madame Sylvie BUGLIONI, Directrice du Département Matériel Roulant Ferroviaire,

Il est convenu ce qui suit :

PREAMBULE

Cette convention de fonctionnement fait suite à la convention de groupement de commandes conclue entre la RATP et la SGP le 10 mai 2012. Elle a pour objet d'établir l'égalité des prix entre les différents bénéficiaires du marché de commande groupée.

Dans la mesure où l'acquisition des matériels roulants MP14-CA-8 voitures de la ligne 14 du métro est régie par deux régimes juridiques différents, impliquant deux maîtrises d'ouvrages différentes, cette convention de fonctionnement met également en place des règles de gouvernance tripartites, cohérentes avec l'accord entre le STIF et la RATP sur la gouvernance du matériel roulant » approuvé le 8 février 2012 par le conseil du STIF, et ceci sans attendre la conclusion de la « convention de coopération fixant les principes de la coopération entre le STIF et la SGP pour l'acquisition du matériel roulant destiné à parcourir les lignes du réseau de transport du Grand Paris » en cours de rédaction.

Rappel du cadre juridique

Cadre juridique d'acquisition du matériel roulant affectés aux services exploités par la RATP

Par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et la régulation du transport ferroviaire (dite loi ORTF), le législateur a opéré des transferts de propriété entre le STIF et la RATP, notamment en matière de Matériel Roulant. Les modalités de ce transfert sont encadrées par les dispositions de l'article L 2142-8 du code des transports et du décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 notamment relatif à ces transferts patrimoniaux.

Ce décret prévoit qu'une convention pluriannuelle fixe :

- les conditions dans lesquelles chacune des parties est associée à la procédure d'acquisition ou de rénovation du Matériel Roulant mise en œuvre par l'autre,
- les conditions dans lesquelles les matériels sont remis à la RATP et les conditions dans lesquelles celle-ci assume la responsabilité de leur utilisation et de leur maintien en bon état de fonctionnement,
- les modalités de rémunération versée à la RATP par le STIF au titre des investissements effectués par elle pour la réalisation, l'acquisition, ou le renouvellement du Matériel Roulant.

Par un Accord annexé au Contrat d'exploitation, le STIF et la RATP ont déterminé les principes de gouvernance du Matériel Roulant, afin de clarifier les relations entre le STIF et la RATP, tant en fonctionnement qu'en investissement. Cet Accord fixe notamment les modalités d'association et de recueil de l'accord du STIF aux investissements réalisés par la RATP et aux procédures de passation qui y sont relatives.

Cadre juridique d'acquisition du matériel roulant du réseau de transport du Grand Paris

En vertu des dispositions de l'article 7 de loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, « l'établissement public Société du Grand Paris a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation, qui comprend la construction des lignes, ouvrages et installations fixes, la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion, ainsi que l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures et, dans les conditions de l'article 19, leur entretien et leur renouvellement, dans les conditions prévues par la présente loi ».

En application de l'article 20 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, les matériels roulants acquis par la Société du Grand Paris (SGP), en vertu des dispositions de l'article 7 de cette même loi, seront, après leur réception, transférés en pleine propriété au Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), dans des conditions précisées par le décret du 14 mars 2012 en Conseil d'Etat. Conformément aux dispositions du décret n°2012-365 du 14 mars 2012 pris pour l'application des articles 19 et 20 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, le STIF et la SGP fixeront par une convention de coopération les principes de leur association pour l'acquisition du matériel roulant destiné à parcourir les lignes du réseau de transport du Grand Paris, et définiront ainsi les modalités de remboursement de ces matériels roulants.

Rappel du contexte spécifique d'acquisition des matériels roulants MP14-CA-8 voitures (35 à 72 rames) de la ligne 14

S'agissant du cas spécifique de la ligne 14 :

- Le STIF doit acquérir des matériels roulants à roulement sur pneumatiques pour circuler sur la ligne 14 et son prolongement à Mairie de Saint-Ouen. En application de l'article 14 du décret n° 2011-320 du 23 mars 2011, le STIF ayant décidé de ne pas y procéder par lui-même, la RATP procède à l'acquisition des matériels roulants de la ligne 14 et de son prolongement de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen, après avoir recueilli l'accord du STIF.
- La SGP doit acquérir des matériels roulants pour les prolongements de la ligne 14 au nord, de Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel, et au sud, d'Olympiades à Aéroport d'Orly, sous sa maîtrise d'ouvrage.
- RATP et SGP ont conclu le 10 mai 2012 une convention constitutive de groupement de commande pour l'achat de matériels roulants sur pneumatiques nouvelle génération pour la ligne 14, et ayant vocation à être utilisés sur plusieurs lignes de la RATP. La RATP est désignée coordonnateur de ce groupement de commandes.

Dans le cadre de l'accord sur la gouvernance du matériel roulant conclu avec le STIF (annexe V-3 du Contrat STIF-RATP) et dans le cadre du groupement de commandes conclu avec la SGP (convention constitutive de groupement de commandes pour l'achat de matériels roulants sur pneumatiques nouvelle génération pour la ligne 14, et ayant vocation à être utilisés sur plusieurs lignes de la RATP du 10 mai 2012), la RATP a la responsabilité :

- de mener à bien la démarche achat pour aboutir à la signature, avec un industriel ou un groupement d'industriels, d'un marché de fourniture de matériels roulants comprenant une tranche ferme pour les besoins du STIF et de la SGP pour la ligne 14 ;

- de faire exécuter ce marché par l'industriel retenu.

Ces missions sont réalisées au nom de l'ensemble des membres du groupement de commandes : RATP et SGP.

La tranche ferme du marché comprend :

- les études communes aux 3 types de matériels suivants :
 - des trains sur pneumatiques en Conduite Automatique (CA) de 8 voitures, aptes à circuler à 80 km/h de façon soutenue,
 - des trains sur pneumatiques en Conduite Automatique (CA) de 6 voitures, aptes à circuler à 80 km/h en vitesse de pointe,
 - des trains sur pneumatiques avec Cabine de Conduite (CC) de 5 voitures, aptes à circuler à 80 km/h en vitesse de pointe,
- les études spécifiques au matériel sur pneumatiques en Conduite Automatique (CA) de 8 voitures, aptes à circuler à 80 km/h de façon soutenue,
- la fourniture de 35 à 72 trains sur pneumatiques en Conduite Automatique (CA) de 8 voitures, aptes à circuler à 80 km/h de façon soutenue, ainsi que l'ensemble des prestations associées ; conception, fabrication, homologation des matériels, soutien logistique intégré et formation du personnel.
- Le soutien logistique intégré à tous les matériels roulants.
- La garantie des matériels roulants pour la ligne 14.

Compte tenu de ce qui précède, il a été convenu de ce qui suit :

ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION

Par la présente Convention, et sans préjudice, d'une part, des stipulations de l'accord de gouvernance sur le matériel conclu entre le STIF et la RATP (annexe V-3 du Contrat STIF-RATP) et, d'autre part, des stipulations de la convention de groupement de commandes entre la RATP et la SGP, les Parties souhaitent :

- préciser les modalités d'association du STIF au processus d'acquisition des matériels roulants MP14-CA-8 voitures (35 à 72 rames) de la ligne 14, objet du groupement de commandes RATP -SGP,
- rappeler l'égalité de la répartition des frais fixes entre la SGP et le STIF nécessaires à la conception, à la fabrication et à l'homologation (certification, qualification) des matériels de la ligne 14, prévue à l'article 2-2 de la convention constitutive de groupement de commandes précitée entre la SGP et la RATP,
- acter l'égalité des prix des matériels roulants MP14-CA-8 voitures (35 à 72 rames) de la ligne 14 commandés dans la tranche ferme désignée dans la convention constitutive de groupement de commandes entre la RATP et la SGP précitée et mettre en place le processus aboutissant à l'égalité des prix pour les trains commandés par la RATP pour les besoins du STIF et les trains commandés par la SGP

En cas de contradiction entre cette convention et l'accord de gouvernance du matériel roulant entre le STIF et la RATP, ce dernier prévaut sur la présente convention.

ARTICLE 2 : MODALITES D'ASSOCIATION ET DE RECUEIL DE L'ACCORD DU STIF AUX INVESTISSEMENTS REALISES DANS LE CADRE DU GROUPEMENT SGP-RATP

o Article 2.1 : Modalités d'association aux procédures de passation

2.1.1. - Comité de pilotage

Le Comité de Pilotage, constitué entre le STIF, la RATP et la SGP, est l'instance décisionnelle qui valide toutes les grandes étapes des consultations dans les conditions définies ci-dessous, sans préjudice et sous réserve toutefois des pouvoirs des instances décisionnelles des parties et notamment des instances de la RATP, coordonnateur du groupement, chargées en particulier de donner leur avis sur le marché ou de l'approuver. Les avis du comité de pilotage sont rendus conjointement par les représentants du STIF et de la SGP au coordonnateur du marché.

Le contenu des comptes-rendus sera soumis à l'accord préalable de chacune des parties avant diffusion.

Le comité de pilotage est chargé notamment :

- de donner son accord sur les documents suivants de la procédure négociée :
 - le cahier des charges fonctionnel, comprenant notamment les principales spécifications techniques du matériel envisagé ;
 - l’avis de marché à publier au JOUE
 - le règlement particulier de la consultation qui comprend notamment les critères de jugement des offres ;
 - le calendrier prévisionnel de la procédure.
- de rendre un avis sur les objectifs de négociation ;
- d’examiner les synthèses des propositions techniques et financières émanant des groupes de travail mis en place, à l’issue du premier tour de négociation ;

Sans préjudice des stipulations de la convention de groupement de commandes entre le SGP et la RATP, la synthèse des propositions financières à l’issue de la remise des offres sera mise à disposition, dans le cadre d’une data-room, à un nombre identifiés et limité d’agents des instances membres du comité de pilotage dûment mandatés, et soumis à une obligation de confidentialité, qui n’auront pas accès aux synthèses des propositions techniques.

- de rendre un avis sur les objectifs de la négociation finale aboutissant à la remise de l’ultime et meilleure offre;
- d’émettre un avis sur la conduite à tenir en cas de risque d’échec de la consultation (offre non conforme, dépassement notable des estimations, ...). A cette fin, la RATP, en tant que coordonnateur du groupement, alertera le Comité de Pilotage dès lors que ce risque apparaît.
- d’examiner les synthèses des propositions techniques et financières émanant des groupes de travail mis en place, à l’issue de la remise de l’ultime et meilleure offre dite BAFO avec des éléments de comparaison entre les offres initiales et finales
- de donner son accord sur une proposition de choix de l’offre la mieux disante et d’autoriser le lancement du processus d’approbation dans le respect des procédures propres à la RATP.

La RATP s’assure de la transmission aux autres membres du Comité de Pilotage pour avis des propositions de documents dans des délais permettant leur examen.

En cas d’éventuel désaccord au sein du Comité de Pilotage, une réunion est organisée entre le STIF, la SGP et la RATP, au plus tard sous huit jours calendaires, au niveau qui permet de résoudre la difficulté.

Le STIF et/ou la SGP peuvent demander à la RATP, des études ou enquêtes complémentaires pour aider à formuler la proposition du choix. Les parties conviennent d’en examiner ensemble les conséquences, qui toutefois ne sauraient en aucun cas remettre en cause les conditions de la consultation.

2.1.2. - Accord de confidentialité

Les Parties ainsi que chaque participant aux Comités de Pilotage signent un accord de confidentialité. Les agents du STIF et de la SGP identifiés, et signataires d'un accord de confidentialité, bénéficient d'une mise à disposition de l'ensemble des données liées aux offres (le cas échéant avec un accès à une data-room).

Ces agents participent aux groupes d'analyse des offres et aux groupes d'analyse technique selon des modalités qui seront fixées par le comité précité.

2.1.3. - Finalisation du marché

Après signature et notification du marché, RATP transmet au STIF et à la SGP sous un délai de 2 mois toutes les pièces du marché notifié ainsi que par la suite tous les avenants. Un accord de confidentialité sera signé entre les parties.

o Article 2.2 : Communication

2.2.1. - Stratégie de communication

Vis à vis de la RATP, l'accord de gouvernance sur le matériel roulant conclu avec le STIF s'applique.

Concernant la SGP, ce point sera défini dans la convention à conclure au titre de l'application de l'article 13 du décret n° 2012-365 de mars 2012. Dans l'attente, le STIF et la SGP s'engagent à mener une communication concertée pour tout sujet relatif au marché concerné par le présent accord.

2.2.2. - Livrée et design du matériel roulant

En termes de design, les pièces de la procédure négociée doivent préciser que la livraison sera en conformité avec les principes d'habillages du matériel roulant francilien du STIF qui devront être déclinés sur le nouveau matériel roulant, en concertation entre la RATP et le STIF et conformément à l'accord de gouvernance sur le matériel roulant conclu entre le STIF et la RATP.

De même, le cahier des charges devra tenir compte de l'avis du STIF et de la SGP en tant que membres du comité de pilotage en matière de design intérieur et extérieur et d'ambiance intérieure.

Le STIF et la SGP valident également, préalablement à la signature du marché, en tant que membres du comité de pilotage, les choix structurants en termes de design intérieur et de livrées extérieures qui s'imposent lors de la signature du marché. Cette validation doit être compatible avec les conditions de la consultation.

o Article 2.3 : Modalités de fonctionnement pendant la phase d'exécution du contrat d'acquisition des matériels

Les parties conviennent de conclure une **Convention de fonctionnement tripartite Phase 2 « Exécution du Marché »** de façon à régir la période de fonctionnement du contrat. Cette convention pourra aborder en particulier les sujets suivants et leurs modalités de suivi:

- processus de validation des livrables,

- la gestion des évolutions, des avenants, éventuellement des pénalités,
- le processus de réception et du suivi de garantie,
- L'échéancier de prise en charge des frais fixes approuvé par le comité de pilotage à la signature du marché, et évoqué à l'article 3 de la présente convention.

ARTICLE 3 : PARTAGE DES COUTS DES FRAIS FIXES DES MATERIELS DE LA LIGNE 14

Les frais fixes de la tranche ferme comprennent les dépenses nécessaires à la conception des matériels de la ligne 14, tel que prévu à l'article 2-2 de la convention constitutive de groupement de commandes précitée entre la SGP et la RATP. Ils incluent les frais relatifs aux études communes aux différents matériels. A l'inverse, les études spécifiques à une série de matériel (typiquement les études relatives à une cabine de conduite de train avec conducteur) relèvent de la tranche conditionnelle concernée, et ne sont pas concernées par cette clause de partage.

Le STIF et la SGP s'engagent à partager la prise en charge des frais fixes de la tranche ferme du marché sur la base d'une clé de répartition 50% / 50%.

L'échéancier de prise en charge des frais fixes sera approuvé par le Comité de pilotage à la signature du marché et sera intégré dans la convention de fonctionnement tripartite « Phase 2 » qui interviendra sur ce projet entre le STIF, la RATP et la SGP.

Cet échéancier sera également intégré dans la convention de financement qui interviendra entre le STIF et la RATP. Cet échéancier sera également appliqué entre la RATP et la SGP au titre de l'article 6-6 de la convention constitutive de groupement de commandes précitée.

La RATP émettra des appels de fonds au STIF et à la SGP sur le fondement des dépenses comptabilisées dans des conditions à déterminer notamment dans la convention de fonctionnement tripartite « Phase 2 » (périodicité, pièces justificatives, compte bancaire et délais de paiement) et la convention de financement STIF RATP

ARTICLE 4 : EGALITE DES PRIX DES TRAINS DE LA LIGNE 14 ET DE SES PROLONGEMENTS

Les parties s'engagent à ce que la procédure d'acquisition menée sous la responsabilité de la RATP en tant que coordonnateur du groupement, respecte un principe d'égalité des prix des trains commandés pour la ligne 14 par la RATP pour les besoins du STIF et des trains commandés par la SGP.

Le prix HT unitaire des trains facturés par le titulaire du marché dépend de plusieurs facteurs.

Le mécanisme d'égalité des coûts s'applique uniquement à deux de ces facteurs :

- un prix de base par train, aux conditions économiques fixées au marché,
- un coefficient de réduction appliqué à ce prix de base, ayant pour objet de prendre en compte l'augmentation de productivité dans le coût de revient du train. Ce coefficient correspond au facteur Cp (coefficient de productivité) du marché de matériels roulants.

Les autres facteurs (coefficients de réduction liés aux quantités de trains notifiés par OLS, révisions de prix, frais éventuels de stockage, frais de mise en service,...) ne sont pas pris en compte dans ce mécanisme. Ils sont supportés intégralement par le bénéficiaire de la commande (OLS).

Par construction, le coefficient Cp appliqué par tranche à tous les trains fait apparaître que le prix moyen (aux conditions économiques fixées au marché) payé par la SGP dans sa commande est inférieur au prix moyen payé dans la première commande de la RATP réalisée pour les besoins du STIF.

Le but de la mise en place d'un processus aboutissant à l'égalité des prix est de faire en sorte que cet écart issu du coefficient Cp soit corrigé par un mécanisme aussi simple que possible entre les acteurs concernés.

○ **Article 4.1 : Principe**

Le STIF et la SGP conviennent de la mise en place entre eux d'un dispositif d'équilibrage du coût moyen des trains, permettant d'égaliser le prix moyen des trains ne prenant en compte que l'écart issu du coefficient Cp, exprimé aux conditions économiques fixées au marché.

○ **Article 4.2 : Modalités de fonctionnement**

Le STIF et la SGP conviennent de confier à la RATP, qui l'accepte, un rôle de calcul de l'écart entre les prix moyens dû aux coefficients Cp. Les résultats de ces calculs seront communiqués au STIF et à la SGP tel qu'indiqué ci-après.

Le fonctionnement se fait en 5 étapes

1. Première étape :

A la notification du marché, la RATP fait connaître, à titre d'information, au STIF et à la SGP, aux conditions économiques fixées au marché:

- le coût prévisionnel moyen unitaire par train de la commande de 35 rames de la RATP réalisée pour les besoins du STIF ;
- le coût prévisionnel moyen unitaire par train de la commande de la SGP en considérant l'hypothèse que la commande est passée dans la continuité de celle de la précédente et pour l'intégralité des 37 rames de la SGP ;
- le cout prévisionnel moyen unitaire par train sur l'ensemble de la tranche ferme du marché, sous les mêmes conditions que ci-dessus.

2. Deuxième étape :

Dès la notification au titulaire du marché de chaque commande de la SGP, la RATP fait connaître au STIF et à la SGP, aux conditions économiques fixées au marché:

- le coût moyen unitaire H.T par train de la dite commande de la SGP.

La RATP calcule ce que doit être le coût moyen aux conditions économiques fixées au marché d'un train CA 8 voitures sur l'ensemble des trains ainsi commandés (commande pour les besoins du STIF et SGP, en ne prenant en compte que les coefficients Cp des trains commandés au titre de la tranche ferme).

Ce coût moyen multiplié par le nombre de trains commandés par chaque entité fait apparaître un écart avec la somme des prix unitaires de train multiplié par les Cp appliqués réellement par le titulaire.

C'est cet écart qui est redistribué au prorata du nombre de trains commandés afin d'obtenir l'égalité des prix entre le STIF et la SGP.

3. Troisième étape :

La RATP adresse, tant au STIF qu'à la SGP, une note établissant, quelle est la redistribution, issue de la deuxième étape, à faire entre le STIF et la SGP.

La RATP n'intervient pas dans les paiements entre le STIF et la SGP pour compenser ces écarts.

4. Quatrième étape :

Les modalités pratiques de cette redistribution seront déterminées, d'une part, dans l'accord relatif à la gouvernance du matériel roulant, qui sera conclu entre le STIF et la SGP, et seront reprises dans la convention de fonctionnement tripartite « Phase 2 » de ce projet.

5. Cinquième étape :

Les étapes 2 à 3 ci-dessus sont exécutées à chaque commande de la SGP jusqu'à la dernière commande de la SGP.

Un bilan élaboré par la RATP est présenté au STIF et à la SGP, suite au calcul réalisé (2^{ème} étape) et présenté (3^{ème} étape) à l'occasion du dernier OLS notifié à l'industriel pour la SGP. A l'issue de ce bilan les 2 autres parties conviennent que la RATP a rempli le rôle qui lui a été confié au titre de cet article.

o **Article 4.3 : Autres causes d'écart de prix de revient**

L'objet de la présente Convention étant de répartir, entre le STIF et la SGP, l'effet de l'amélioration progressive de l'efficacité des fabrications (coefficient Cp du marché), il est convenu entre les parties d'exclure, de la présente Convention, les autres causes d'écart de coût issues des clauses du marché.

ARTICLE 5 : STIPULATIONS DIVERSES

○ Article 5.1. : Confidentialité

Sous réserve des stipulations de confidentialité indiquées dans l'accord de gouvernance du matériel roulant entre RATP et STIF précité et dans la convention constitutive de groupement de commandes conclue entre RATP et SGP, les dispositions suivantes s'appliquent à chaque partie pour ce qui les concerne.

L'expression Informations Confidentielles désigne les informations de toutes natures contenues dans les documents fournis par une partie à l'autre partie et/ou dont l'une des parties pourrait être amenée à avoir connaissance dans le cadre de l'exécution de la présente Convention. Seront également considérées comme des Informations Confidentielles les informations communiquées par une partie aux autres parties sous forme verbale ou visuelle, par exemple lors de réunion ou de visite des installations de la SGP et de la RATP.

Chaque partie s'engage à considérer comme strictement confidentielles les Informations Confidentielles et par conséquent à ne pas les divulguer à des tiers, étant en outre entendu qu'elle s'engage à ne communiquer ces Informations Confidentielles qu'à ceux des membres de son personnel qui devront nécessairement en avoir connaissance dans le cadre de la présente Convention, et à prendre toutes dispositions afin d'empêcher leur divulgation par ce personnel.

Chaque partie s'engage à ne faire aucun usage des Informations Confidentielles dans un autre objectif que celui décrit dans la présente Convention. Ces dispositions ne sauraient être interprétées comme lui conférant une autorisation ou un droit quelconque de licence d'exploitation industrielle ou commerciale des Informations Confidentielles. Par exception, sauf refus exprès formalisé et dûment justifié de la SGP ou de la RATP, les informations de nature technique peuvent être portées à la connaissance d'éventuels prestataires mandatés par le STIF en charge d'expertises des projets, et soumis à un engagement de confidentialité dans les mêmes termes et conditions que ceux prévues aux présentes. Cette exception ne couvre pas les informations de nature financière.

La présente disposition ne s'applique pas aux Informations Confidentielles pour lesquelles une des parties apporterait la preuve écrite :

- qu'elles étaient en sa possession ou qu'elles sont tombées dans le domaine public avant qu'elles ne lui soient communiquées par l'autre partie ;
- qu'elles sont, postérieurement tombées dans le domaine public et ce, sans violation des termes de la présente convention ;
- qu'il les a licitement acquises d'un tiers sans engagement de secret.

Les obligations nées du présent article perdureront aussi longtemps que les Informations Confidentielles ne seront pas tombées dans le domaine public, et ce sans violation de l'une quelconque desdites obligations, dans la limite d'une durée de 15 (quinze) ans à compter de la date de réception de ces Informations.

○ Article 5.2. : Entrée en vigueur - Durée

La présente Convention entre en vigueur à compter de sa date de notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF aux autres parties, une fois signé par toutes les parties. Il prend fin à la date d'émission de la dernière commande passée par la SGP (date de l'ordre de livraison et de service).

○ Article 5.3. : Règlement amiable des différends - Litiges

En cas de contestation dans l'interprétation et/ou l'application de la présente Convention, les parties contractantes s'engagent à faire leurs meilleurs efforts pour parvenir à un règlement amiable. A cet effet, les parties conviennent de privilégier une procédure de conciliation selon les modalités suivantes.

La procédure de conciliation est engagée à l'initiative de l'une ou l'autre des parties dans un délai d'un mois suivant le désaccord sur la demande de règlement amiable du différend. La partie ayant pris l'initiative de la conciliation expose dans un mémoire les motifs de la contestation. Ce mémoire est transmis aux autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

A compter de la date de réception du mémoire précité, 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 d'un conciliateur unique, la Partie la plus diligente envoie une lettre recommandée avec accusé de réception aux autres Parties pour constater l'échec dans la désignation de ce conciliateur. Les Parties ont alors 30 jours pour désigner chacune un conciliateur.

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 chacune des parties.

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 au STIF, à la SGP et à la RATP, 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 administratif de Paris par la partie la plus diligente.

Si aucune partie n'a formalisé de demande de conciliation dans le délai d'un mois suivant le désaccord sur la demande de règlement amiable du différend, la contestation peut être soumise au tribunal administratif de Paris par la partie la plus diligente.

Fait en trois exemplaires, à Paris, le

Pour le STIF	Pour la SGP	Pour la RATP
Mme Sophie MOUGARD	M. Etienne GUYOT	Mme Sylvie BUGLIONI

Délibération n° 2013/118
Séance du 16 mai 2013

**RENOUVELLEMENT D'ESCALIERS MECANIQUES SUR PERIMETRE
SNCF**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 07 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 07 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports 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** les articles R 2334-10 à 2334-12 et R 4414-1 à R 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** la délibération n° 2012/0128 portant adoption du contrat STIF – SNCF pour la période 2012-2015
- VU** le rapport n° 2013/118 ;
- VU** les avis de la commission de la qualité de service du 11 avril 2013 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'octroi de la subvention référencée au PQI SNCF 2012-2015 par l'identifiant 168, consistant au remplacement d'escaliers mécaniques sur sept gares du domaine SNCF ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention et ses annexes avec la SNCF.

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

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130516-2013-0118-DE
Date de télétransmission : 21/05/2013
Date de réception préfecture : 21/05/2013



Mise en œuvre du PQI 2012-2015

Programme « Aménagement des gares »

Investissements de rénovation relatifs au « Remplacement d'escaliers mécaniques »

Opération référencée : [code opération PA]

Sur AP 20..

Convention
régissant les rapports entre

Le STIF et la SNCF

pour la mise en œuvre du Plan Quadriennal d'Investissement 2012-2015
sur le programme d'aménagement des gares du contrat STIF-SNCF

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION	6
ARTICLE 2. DESCRIPTIF DE L'INVESTISSEMENT A FINANCER	6
ARTICLE 3. MAITRE D'OUVRAGE DE L'INVESTISSEMENT A REALISER	7
ARTICLE 4. ESTIMATION DU COUT OBJECTIF DE L'INVESTISSEMENT	7
ARTICLE 5. MODALITES DE FINANCEMENT	7
ARTICLE 6. CALENDRIER OBJECTIF DE REALISATION DU PROGRAMME	8
6.1. Objectifs de réalisation	8
6.2. Principe de suivi du calendrier	8
6.3. Respect des délais de réalisation	8
ARTICLE 7. SUIVI DE LA REALISATION DE L'INVESTISSEMENT	8
7.1. Instance de suivi	8
7.2. Suivi des études et travaux par gare sur l'ensemble du réseau	9
7.3. Réunions de présentation et de coordination des investissements	9
7.4. Concertation avec les communes	9
ARTICLE 8. DISPOSITIF DE MISE EN PLACE ET DE SUIVI DES FINANCEMENTS	10
8.1. Affectation des financements STIF	10
8.2. Délais de validité des subventions attribuées	10
8.3. Suivi du coût effectif de réalisation de l'investissement financé	10
8.3.1. Dispositif général de suivi du coût prévisionnel final de l'investissement	10
8.3.2. Analyse des écarts entre le coût objectif initial et le cout final prévisionnel de réalisation	11
8.3.3. Principe de traitement des écarts	11
ARTICLE 9. MODALITES DE TRANSMISSION DES APPELS DE FONDS	11
9.1. Principe de sollicitation des appels de fonds intermédiaires	11
9.2. Modalités de communication des échéanciers prévisionnels d'appels de fonds	12
9.3. Pièces justificatives de sollicitation des appels de fonds intermédiaires	12
9.4. Pièces relatives au solde de la subvention du STIF	12
ARTICLE 10. MODALITES DE REGLEMENT DES SUBVENTIONS DU STIF	13
10.1. Modalités de versement des subventions du STIF	13
10.2. Modalités de règlement du solde	13
10.3. Coordonnées bancaires du bénéficiaire	14
ARTICLE 11. DROIT D'INFORMATION ET D'AUDIT DU STIF	14
11.1. Accès aux données relatives à la réalisation physique et financière de l'investissement	14
11.2. Droit d'audit du STIF	14
ARTICLE 12. PROPRIETE INTELLECTUELLE ET COMMUNICATION DES ETUDES	15
12.1. Propriété intellectuelle des études	15
12.2. Contenu et transmission des études	15

ARTICLE 13. INVARIABILITÉ DES PROJETS APRES MISE EN PLACE DES FINANCEMENTS.....	15
13.1. Modification du contenu du projet pour la réalisation des travaux.....	15
13.2. Démolition ou modification d'affectation des investissements financés	16
ARTICLE 14. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DE L'INVESTISSEMENT DU PROGRAMME	16
ARTICLE 15. COMMUNICATION	17
15.1. Principes généraux	17
15.2. Mise en service des projets.....	17
ARTICLE 16. TRAITEMENT DES LITIGES	17
ARTICLE 17. DATE D'EFFET DE LA CONVENTION	17
ARTICLE 18. RESILIATION DE LA CONVENTION	17

Entre,

- Le **Syndicat des Transports d'Ile de France** (STIF) dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9ème, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération n°2006-0217 du 15 mars 2006 et notamment son article 1.4.1., dénommé ci après « le STIF ».

- **La Société Nationale des Chemins de fer Français** (SNCF), Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris 14^{ème}, 34 rue du Commandant Mouchotte, représenté par Rachel PICARD, dûment habilité à cet effet.

Il est précisé et convenu ce qui suit :

Préambule

L'objectif du plan quadriennal d'investissements du contrat signé entre le STIF et la SNCF sur la période 2012-2015 est d'améliorer le service aux voyageurs et de concourir au maintien et au développement des biens nécessaires à l'exécution du service de référence, et plus généralement du patrimoine remis en dotation à la SNCF par l'Etat ou dont la SNCF est propriétaire en vertu des articles L. 2141-13 et suivants du code des transports.

Le contrat définit notamment pour cela les engagements de la SNCF dans la mise en œuvre des politiques d'entretien, de renouvellement et d'extension de l'ensemble des biens affectés à l'exécution de l'offre de transport de l'Île-de-France. Le plan quadriennal d'investissements attaché à ce contrat (PQI) indique les montants prévisionnels, les clés de financement, ainsi que la programmation des investissements nécessaires au cours des quatre années de la période contractuelle.

Parmi les investissements structurants du précédent contrat STIF-SNCF en matière de mécanisations, un programme de remplacement d'escaliers mécaniques, portant sur un investissement plus important que par le passé, a été mis en œuvre. L'objectif de cet investissement était d'assurer le renouvellement des escaliers mécaniques les plus anciens et les plus critiques en terme de pannes, avec l'objectif d'accélérer significativement le traitement de ce problème. Cet investissement est aujourd'hui en cours de finalisation.

Le nouveau contrat 2012-2015 signé entre le STIF et la SNCF a mis plus particulièrement en avant la nécessité de progresser sur la fiabilité du service proposé aux voyageurs : sur la régularité, sur la disponibilité de l'information voyageurs, sur l'accessibilité, mais aussi sur la disponibilité des équipements mécaniques en gares (ascenseurs et escaliers mécaniques). C'est précisément dans le souci de pérenniser cette démarche d'entretien et de renouvellement du parc d'escaliers mécaniques les plus vétustes qu'un nouvel investissement est intégré sur ce sujet dans le PQI 2012-2015. Cette ligne d'investissement a vocation à compléter les financements passés en intervenant sur d'autres gares dans une logique de gestion globale du parc d'escaliers mécaniques.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet la mise en place de financements et le suivi de l'investissement prévus au programme « aménagement des gares » du PQI concernant le renouvellement d'escaliers mécaniques.

ARTICLE 2. DESCRIPTIF DE L'INVESTISSEMENT A FINANCER

La présente convention concerne les investissements du sous-programme du PQI « Accessibilité PMR » et plus particulièrement l'investissement relatif au « renouvellement des escaliers mécaniques ».

Cet investissement concerne le remplacement d'escaliers mécaniques existants. L'identification et la priorisation de ces escaliers mécaniques les plus urgents sont construites sur quatre critères :

- Les sites ayant des taux de disponibilité les plus faibles
- Les appareils les plus anciens
- Les appareils rencontrant des problèmes lors de la maintenance

- Les appareils à risque compte tenu de leur sollicitation

La conjugaison de ces critères amène la SNCF à formuler un besoin de renouvellement sur 18 escaliers mécaniques de 7 gares du réseau SNCF : Boulainvilliers (RER C), Musée d'Orsay (RER C), Neuilly Porte Maillot (RER C), Invalides (RER C), Cergy Préfecture (RER A et L), Villeneuve Saint Georges (RER D) et Le Raincy (RER E).

Le détail des escaliers mécaniques à renouveler figure en annexe 1

Cet investissement est référencé par la SNCF : ID n° 168

ARTICLE 3. MAITRE D'OUVRAGE DE L'INVESTISSEMENT A REALISER

La SNCF est maître d'ouvrage de l'investissement de ce sous-programme.

La SNCF exerce sa responsabilité de maître d'ouvrage, conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. A ce titre, elle est notamment responsable, avec la maîtrise d'œuvre, de la conception de ces investissements, et de leur exploitation après mise en service.

La SNCF s'engage à assurer une coordination étroite de la réalisation des investissements avec RFF, propriétaire des quais et de leurs accès, notamment :

- pour tout ce qui relève de la sécurité
- pour la conception détaillée des aménagements à réaliser et l'organisation des travaux correspondants, afin de prendre en compte l'ensemble des impacts sur le service aux voyageurs (caractéristiques et dimensionnement des équipements, gestion des flux de voyageurs, information des voyageurs en phase chantier...), ainsi que les projets coups partis ou en cours d'études sur les gares
- pour la définition et la programmation des travaux à réaliser sur les gares et leur articulation avec des travaux d'une autre nature à réaliser sur les infrastructures ferroviaires

ARTICLE 4. ESTIMATION DU COUT OBJECTIF DE L'INVESTISSEMENT

Le montant de cet investissement, tel que mentionné dans l'article 2, est exprimé en euros hors taxes. Il correspond au total des unités programmées par la SNCF dans le PQI 2012-2015 comme étant à remplacer.

Il est exprimé, en euros courants, et comprend les frais de MOA/MOE (à hauteur de 3%/15%) ainsi qu'une provision pour aléas de 10%.

L'estimation prévisionnelle de ces montants, en euros courants, depuis les études jusqu'à la mise en service des escaliers mécaniques, a été évaluée et validée par la SNCF, sur la base de 18 escaliers mécaniques à hauteur de 7 120 000 €.

Les financements mis en place par la présente convention sont relatifs aux études et aux travaux décrits dans la présente convention.

ARTICLE 5. MODALITES DE FINANCEMENT

Conformément au PQI du contrat 2012-2015, le financement de cet investissement est assuré à 75% par le STIF, et 25% par la SNCF, pour respectivement 5 340 000 € de subventions du STIF et 1 780 000 € de fonds propres SNCF.

Programme	Sous programme	Investissements	Total	Clés financement		Participation financière	
				SNCF	STIF	Part SNCF	Part STIF
Aménagement des gares	Accessibilité PMR	Remplacement d'escaliers mécaniques	7,12	25%	75%	1,78	5,34
Total en M€			7,12			1,78	5,34

Le financement du STIF pour cet investissement s'élève à un montant maximal non actualisable et non révisable de 5,34 millions d'euros.

ARTICLE 6. CALENDRIER OBJECTIF DE REALISATION DU PROGRAMME

6.1. Objectifs de réalisation

Les objectifs de réalisation des investissements inscrits au PQI sont ceux définis à l'article 75-1 du contrat STIF - SNCF. Le calendrier objectif est le suivant :

	2012	2013	2014	2015	2016
Nombre d'unités étudiées		10	4	4	
Nombres d'unités mises en œuvre			10	4	4

Ce calendrier mis à jour est présenté au moins à chaque comité de programme par la SNCF au STIF dans sa version initiale et dans une version mise à jour régulièrement selon la réalisation de ces investissements.

6.2. Principe de suivi du calendrier

La programmation des travaux de l'investissement objet de la présente convention doit être régulièrement affinée et optimisée par la SNCF conformément à l'article 75 du contrat STIF – SNCF.

6.3. Respect des délais de réalisation

Le respect des délais de réalisation fait l'objet du mécanisme d'incitation financière décrit à l'article 76 du contrat STIF – SNCF et qui s'appuie sur le calendrier d'étude de l'article 6.1.

ARTICLE 7. SUIVI DE LA REALISATION DE L'INVESTISSEMENT

7.1. Instance de suivi

Les parties conviennent d'assurer un suivi de la mise en œuvre de l'investissement, de la notification de la présente convention jusqu'à la clôture administrative de l'ensemble des financements liés à cette convention, dans le cadre du « comité de programme aménagement des gares » prévu dans le contrat STIF-SNCF 2012-2015 (art. 75-2).

Pour mémoire, le comité de programme « Aménagement des gares » a pour objet :

- de définir plus précisément le contenu, des programmes du PQI et leur déploiement sur les réseaux, d'orienter et de suivre la réalisation des projets,
- de suivre les difficultés rencontrées,
- d'examiner des adaptations éventuelles des investissements,
- de mettre en place un suivi physique de la réalisation du programme, en actualisant notamment le tableau de bord des calendriers prévisionnels des sous programmes,

- de mettre en place un suivi financier de la réalisation de l'investissement du programme aménagement des gares, étant entendu que le financement global du STIF est plafonné à 5,34 millions d'euros.

Le comité de programme aménagement des gares est composé de la SNCF et du STIF. Il est coordonné avec celui du SDA et d'Impact et se réunit en tant que de besoin, au moins deux fois par an, en amont des CSPQI. Il peut associer les prestataires extérieurs missionnés par une ou plusieurs des parties pour effectuer les études ou coordonner la réalisation et le suivi du programme.

Les ordres du jour du comité de programme sont établis en accord entre la SNCF et le STIF et les documents d'études permettant une instruction du STIF sont transmis par la SNCF au moins 6 jours ouvrables avant la tenue du comité. Les parties peuvent différer la tenue d'un comité de programme ou l'examen de dossiers à ces comités si les éléments de présentation attendus sont incomplets ou sont reçus trop tardivement.

Quand des points spécifiques concernent une gare faisant également l'objet d'un projet SDA ou Impact, ils peuvent être traités dans l'une ou l'autre des instances de suivi.

Les points nécessitant des prises de décision de l'instance supérieure font l'objet d'analyses synthétiques argumentées et d'éléments d'évaluation sur les impacts significatifs potentiels (réglementaires, techniques, financiers, calendaires ...). Ces éléments sont présentés par la SNCF et transmis en amont de la tenue de cette instance.

Chaque comité de programme fait l'objet d'un compte-rendu proposé par la SNCF. Ce compte rendu est diffusé aux parties avant les comités de programme et les comités de suivi du PQI suivants, après avoir été validé par chacune d'entre elles.

7.2. Suivi des études et travaux par gare sur l'ensemble du réseau

Le suivi des études et travaux relatifs à ces investissements est effectué par la SNCF, à partir notamment d'un tableau de bord sur l'ensemble des gares, mis à jour trimestriellement par la SNCF. Il précise notamment le calendrier prévisionnel des différentes phases de réalisation des études et travaux ainsi que les coûts. (Selon le formalisme de l'annexe 2)

7.3. Réunions de présentation et de coordination des investissements

Des réunions de présentation et de coordination des investissements sont organisées en tant que de besoin entre les parties, à l'initiative de la SNCF ou du STIF. Elles ont pour principales fonctions :

- de stabiliser les éléments fonctionnels des investissements, et ce avant ou au cours des AVP, plus particulièrement quand des options nécessitent d'être examinées
- de coordonner la réalisation de ces investissements avec d'autres investissements programmés ou en cours sur les gares concernées

7.4. Concertation avec les communes

La concertation avec les communes au cours de la phase de conception des investissements, est assurée en cas de besoin par la SNCF, qui peut associer le STIF si nécessaire.

Dans le cas où l'investissement présenté par la SNCF fait l'objet d'un blocage, la SNCF informe le STIF en comité de programme.

ARTICLE 8. DISPOSITIF DE MISE EN PLACE ET DE SUIVI DES FINANCEMENTS

8.1. Affectation des financements STIF

Conformément aux dispositions de financement décrites aux articles 4 et 5 une subvention de 5,34 M€ est attribuée par le STIF à la SNCF.

Le montant de la subvention du STIF est maximal, non actualisable et non révisable. Il a été établi sur la base du coût objectif tel qu'indiqué dans l'article 4 et énoncé ci-après, et s'attachera à respecter les échéanciers types de demande de subvention prévus dans le contrat STIF – SNCF et détaillés en annexe.

L'attribution de la subvention du STIF est notifiée à la SNCF, en sa qualité de maître d'ouvrage tel que précisé à l'article 3, par l'envoi d'un exemplaire original de la présente convention signée par les parties.

8.2. Délais de validité des subventions attribuées

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier révisé par le Conseil du STIF du 7 décembre 2011:

- la SNCF dispose d'un délai de deux ans, à compter de la notification de la présente convention par le STIF, pour démarrer les travaux. Au delà, ladite subvention devient caduque et est annulée. Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la directrice générale du STIF si la SNCF établit, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage de l'investissement ne lui sont pas imputables.
- la SNCF doit systématiquement informer le STIF du commencement d'exécution des travaux dans les différentes gares concernées par cet investissement
- à compter de la date de demande du premier acompte, la SNCF dispose d'un délai de 4 ans pour présenter le solde de l'opération.

8.3. Suivi du coût effectif de réalisation de l'investissement financé

8.3.1. Dispositif général de suivi du coût prévisionnel final de l'investissement

L'avancement plus détaillé des études et l'achèvement de travaux sur un nombre croissant d'unités permet d'affiner progressivement la prévision de coût final de réalisation. La traçabilité du coût final par rapport au coût objectif est formalisée de la façon suivante :

- à chaque comité de programme, le coût prévisionnel final de l'investissement financé est présenté par la SNCF en sa qualité de maître d'ouvrage, en distinguant :
 - D'une part les différents appels de fonds réalisés et les montants versés par le STIF sur l'investissement,
 - D'autre part, l'avancement du projet financé par gare et son coût prévisionnel réactualisé au vu des dépenses réellement encourues :
 - les projets dont les travaux ont été achevés et dont le coût final est connu
 - les projets dont les travaux sont en cours de lancement ou de réalisation (coût connu des études PRO)
- Sur chacune des catégories de cette liste, le coût des études réalisées est détaillé suivant la phase correspondante (EP/AVP/PRO...).

8.3.2. Analyse des écarts entre le coût objectif initial et le cout final prévisionnel de réalisation

S'il apparaît un dépassement prévisible du coût objectif initial de l'investissement indiqué dans l'article 4, la SNCF en informe le STIF, en indiquant notamment le montant du dépassement prévu et l'impact possible de ce dépassement sur la réalisation de l'investissement financé.

Les écarts font l'objet d'une analyse globale et synthétique qui permet de décrire les principaux postes de dépassements ou d'économies de coûts. Cette analyse distingue notamment les postes suivants :

- évolution des fonctionnalités
- contraintes techniques lourdes, exceptionnelles et non prévisibles qui ne peuvent être couvertes par les provisions courantes pour risques, aléas courants et petits postes non valorisables
- contraintes réglementaires mises à jours en cours d'études
- autres motifs

L'analyse des écarts est présentée au comité de programme.

8.3.3. Principe de traitement des écarts

Dans le cas d'un dépassement prévisionnel du coût objectif initial de l'investissement, la SNCF présente au comité de programme les mesures de toutes natures pouvant être mises en œuvre pour qu'à échéance de la convention, le coût prévisionnel final de l'investissement ne dépasse pas son coût objectif initial tel qu'indiqué dans l'article 4.

Ces mesures doivent permettre de trouver des économies par des solutions techniques particulières ou des modifications de programmes, sans dénaturer pour autant les objectifs et fonctionnalités attendues de l'investissement financé

S'il apparaît, après validation de ces mesures correctives par le comité de programme, que les subventions octroyées par le STIF et le financement équivalent apporté par la SNCF ne permettent pas de couvrir les dépenses prévisionnelles réajustées pour la réalisation de l'investissement en surcoût, la SNCF informe le comité de programme des conséquences possibles sur les projets restants à réaliser.

La SNCF et le STIF examinent dans ce cas les différents scénarios dans lesquels l'achèvement de la mise en œuvre du sous programme peut être proposé sans subvention supplémentaire du STIF.

ARTICLE 9. MODALITES DE TRANSMISSION DES APPELS DE FONDS

La SNCF effectue les appels de fonds auprès du STIF et en conformité avec les principes de financement du tableau de l'article 5, au fur et à mesure de l'avancement de réalisation des travaux correspondants.

9.1. Principe de sollicitation des appels de fonds intermédiaires

Les montants des appels de fonds prévisionnels sont déterminés sur la base d'études préliminaires.

Les appels de fonds intermédiaires pourront être effectués aux échéances ci-après :

- Pour les études préliminaires, AVP, PRO : à 100% de réalisation ;
- Pour la phase REA : au prorata de l'avancement des travaux.

Le montant cumulé des appels de fonds intermédiaires ne pourra pas excéder 90% du montant total de la subvention accordée par le STIF.

9.2. Modalités de communication des échéanciers prévisionnels d'appels de fonds

L'échéancier prévisionnel des appels de fonds de la SNCF est joint en annexe 3 à la présente convention.

La SNCF transmet au STIF l'actualisation de ses prévisions d'appels de fonds selon les échéanciers suivants :

- Prévisions d'appels de fonds annuels : une fois par an fin octobre de l'année n pour les prévisions d'appels de fonds actualisées pour l'année n+1
- Prévisions d'appels de fonds intermédiaires : en février, juin et octobre de chaque année pour les 3 trois prochains mois de l'année en cours

Les prévisions d'appels de fonds de la SNCF sont exprimées en euros courant et présentent les éléments ci-après, pour la période concernée:

- Total des fonds demandés sur l'ensemble des phases REA et études financés,
- Ventilation des fonds demandés comparés aux subventions déjà sollicitées, accordées et déjà payées par le STIF sur ces travaux et études.

9.3. Pièces justificatives de sollicitation des appels de fonds intermédiaires

Les appels de fonds relatifs aux paiements intermédiaires présentent les pièces ci-après:

1. Un appel de fond signé par le représentant légal de la SNCF précisant, en référence
 - [REF. DE LA SUBV. A INDIQUER SUR L'APPEL DE FONDS]
 - le montant de l'appel de fonds.
2. Conformément à l'annexe 4, un tableau de bord par gare récapitulatif de l'avancement des projets de la ligne d'investissement du PQI, précisant :
 - L'état de finalisation des études préliminaires, AVP, PRO et l'avancement de la REA en pourcentage de réalisation
 - le montant du coût objectif de l'investissement
 - le montant de la subvention correspondante attribuée par le STIF en euros courants
 - le montant de subvention déjà versé par le STIF
 - le montant des fonds appelés dans cette demande auprès du STIF et la phase des études (EP, AVP, PRO) ou travaux (REA) auxquelles elle se rattache ;
 - le montant du coût final de réalisation prévisionnel réactualisé à la date de démarrage des travaux.

Ce tableau de bord récapitulatif est présenté selon le formalisme prévu en annexe 4.

Les appels de fonds intermédiaires de la SNCF sont effectués auprès du STIF au plus tard les 15 février et 15 octobre de chaque année.

9.4. Pièces relatives au solde de la subvention du STIF

A l'achèvement des travaux, la demande de solde de la subvention du STIF s'effectue selon les modalités définies ci-après.

La SNCF adresse au STIF un Etat de solde comportant les pièces suivantes:

- l'avis d'achèvement des travaux, sans réserve, daté, établi par la SNCF
- la communication de la date de mise en service des travaux par gare
- l'état récapitulatif des dépenses acquittées par années civiles, sur toute la durée de la convention.

Cet Etat récapitulatif des dépenses est exprimé en euros courants HT, et visé par le représentant légal de la SNCF. ,

- La liste des dépenses acquittées sur toute la durée de la convention, en version papier et en version électronique (tableur), présentant la liste des factures acquittées avec le détail suivant pour chaque facture :
 - Le numéro de facture,
 - L'objet de la facture
 - Le montant HT
 - La date de paiement
- le montant du solde à verser par le STIF ou le trop-perçu à reverser par la SNCF au STIF, au vu de l'état récapitulatif des dépenses acquittées.

ARTICLE 10. MODALITES DE REGLEMENT DES SUBVENTIONS DU STIF

10.1. Modalités de versement des subventions du STIF

Le versement des montants de subventions appelés doit être effectué dans un délai de 45 jours à compter de la date d'émission des appels de fonds, sous réserve du respect des articles 8 et 9 de la présente convention.

En cas de réception incomplète des pièces justificatives, le STIF en informe la SNCF dans les meilleurs délais. Toute demande de complément par le STIF vient proroger le délai de paiement.

En cas d'irrecevabilité, le maître d'ouvrage doit présenter un nouvel appel de fonds.

10.2. Modalités de règlement du solde

Si le coût définitif de réalisation de l'investissement est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle la subvention du STIF a été accordée, le montant de la subvention du STIF est alors ajusté, à hauteur de son prorata de cofinancement (précisé à l'article 5), au vu des dépenses acquittées présentées dans l'Etat de solde de la SNCF et acceptées par le STIF.

- *Cas n°1 : la SNCF doit reverser au STIF le montant trop-perçu*

Dans le cas où le montant versé par le STIF à la SNCF est supérieur au montant définitif de la subvention du STIF, la SNCF reverse spontanément au STIF le montant du trop-perçu au vu de l'Etat de solde.

- *Cas n° 2 : le STIF doit verser un solde à la SNCF*

Dans le cas où le montant versé par le STIF à la SNCF est inférieur au montant définitif de la subvention du STIF aux travaux, le STIF procède au versement du solde dû à la SNCF selon les principes généraux définis dans l'article 10.1 et sur présentation de l'Etat de solde visé à l'article 9.4 ci-avant.

10.3. Coordonnées bancaires du bénéficiaire

Le versement des paiements est effectué par virement bancaire portant numéros de référence à l'appel de fonds correspondant (numéro porté dans le libellé du virement) à :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Titulaire du Compte	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
SNCF	Agence Centrale de la Banque de France à Paris		30001	00064	0000006241 7	31
IBAN						
FR76 3000 1000 6400 0000 6247 131						

ARTICLE 11. DROIT D'INFORMATION ET D'AUDIT DU STIF

11.1. Accès aux données relatives à la réalisation physique et financière de l'investissement

La SNCF prend les dispositions nécessaires pour assurer une transmission sur demande du STIF, dans un délai de 30 jours ouvrables, de toutes pièces justificatives complémentaires sollicitées, financières comme techniques. Cette transmission peut se faire sous forme d'un accès informatique aux documents ponctuel ou permanent, ou d'une transmission des documents sous forme papier.

11.2. Droit d'audit du STIF

Le STIF dispose d'un droit d'audit et de contrôle se rapportant à l'exécution de la présente convention, qu'il exerce soit directement, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs qu'il mandate à cet effet.

Ce droit d'audit vise à assurer au STIF de la bonne exécution par la SNCF des investissements objets de la présente convention. Il consiste à vérifier, sur pièces et éventuellement sur place, les documents et informations attestant que les financements accordés par le STIF sont exécutés conformément aux principes énoncés dans la présente convention et dans les études ayant servi de base à l'octroi des subventions.

Ce droit vise également à permettre au STIF de s'assurer de l'étanchéité entre les financements mis en place pour la réalisation du programme aménagement des gares, et le financement d'autres investissements sur les mêmes gares de ce programme.

Dans le cas contraire, il peut être procédé, sur demande formulée officiellement par le STIF, au reversement des subventions payées, sur la base des conclusions des audits effectués.

Compte tenu du caractère stratégique des informations relatives aux données financières, le droit d'audit en matière financière s'exerce par l'intermédiaire d'agents du STIF accrédités ou d'organismes extérieurs mandatés par le STIF. Le STIF s'engage à communiquer à la SNCF la liste des auditeurs internes accrédités à cet effet et à les prévenir de toute modification de ladite liste.

Les parties s'engagent notamment à conserver la confidentialité des données, informations et documents auxquels les auditeurs ont eu accès lors de ces contrôles et audits durant la période de validité de la convention.

Si les éléments fournis par la SNCF ne permettent pas de garantir un audit ou si les constats d'audit ne permettent pas d'attester la bonne exécution du programme par la SNCF, le STIF se réserve la possibilité de suspendre ses paiements ou de modifier le montant de ses versements.

ARTICLE 12. PROPRIETE INTELLECTUELLE ET COMMUNICATION DES ETUDES

12.1. Propriété intellectuelle des études

Les études produites dans le cadre de cette convention sont et restent la propriété exclusive de la SNCF.

Le STIF a toute latitude pour utiliser, dans le cadre de ses missions, les éléments de ces études permettant de présenter le contenu fonctionnel, la nature des travaux envisagés et le coût prévisionnel des investissements étudiés ou réalisés. Toute autre utilisation est subordonnée à l'accord préalable de la SNCF.

Le STIF s'engage à prendre toutes les précautions et mesures nécessaires afin d'assurer la confidentialité et d'empêcher la diffusion des éléments d'études et tableaux de bord communiqués par la SNCF autres que ceux nécessaires à la présentation générale des investissements.

12.2. Contenu et transmission des études

La SNCF communique au STIF, les études DI, AVP et/ou PRO au format informatique au moins, dans un délai maximum de 10 jours à compter de leur validation par la SNCF.

Les documents d'études produits par la SNCF comprennent, a minima, pour chaque gare:

- un plan d'ensemble de la gare indiquant où sont les unités à remplacer
- les principales caractéristiques et fonctionnement des équipements
- un explicatif des travaux à effectuer exprimé en programme fonctionnel lié au service voyageur (nature des modifications apportées à la gare du point de vue des voyageurs)
- un chiffrage estimatif des travaux envisagés
- des informations nécessaires à la justification des choix techniques effectués
- le calendrier prévisionnel

La SNCF s'engage en outre à répondre sous 15 jours ouvrés à toute demande de précision du STIF sur ces études, à l'exception des informations qui relèvent de son savoir faire industriel.

Les documents transmis au STIF font l'objet des engagements de confidentialité mentionnés dans l'article 13.1.

ARTICLE 13. INVARIABILITÉ DES PROJETS APRES MISE EN PLACE DES FINANCEMENTS

13.1. Modification du contenu du projet pour la réalisation des travaux

Si une modification substantielle d'un projet apparaît nécessaire après la mise en place de son financement, la SNCF présente au comité de programme dans les meilleurs délais la demande de modification, en précisant l'impact de cette modification sur le contenu du projet, son calendrier de réalisation et son coût.

Aucune modification substantielle non autorisée expressément par le STIF ne peut être apportée au contenu du projet une fois celui-ci précisément défini par les deux parties et à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention.

S'il est constaté que le projet réalisé n'est pas conforme à celui décrit dans le projet initialement validé ou dans le projet modifié après acceptation expresse du STIF, la SNCF devra procéder aux adaptations nécessaires, ou reverser au STIF la subvention perçue. Le versement du solde sera dans ce cas suspendu.

Si au terme du délai fixé par le STIF, les adaptations demandées n'ont pas été réalisées, aucun nouveau paiement ne sera effectué par le STIF sur les autres gares du programme tant que les adaptations attendues n'auront pas été effectuées.

Dans le cas contraire, le solde de la subvention sera normalement versé, sous réserve que toutes les pièces nécessaires au paiement aient été également fournies.

13.2. Démolition ou modification d'affectation des investissements financés

En cas de démolition ou de modification d'affectation des investissements réalisés dans le cadre de la présente convention, la SNCF en informe préalablement le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception six mois avant la démolition ou la modification.

Dans cette hypothèse, ce sujet est porté en comité de suivi du PQI qui décidera de la reconstitution des fonctionnalités initialement prévues ou du reversement de la subvention perçue. Dans ce second cas de figure la subvention perçue par la SNCF est alors reversée au STIF au prorata de la durée d'amortissement de la SNCF non exécutée.

Le cas échéant les reconstitutions intégreront les éventuelles évolutions règlementaires intervenues depuis, et elles ne pourront pas faire l'objet de nouvelles subventions au titre du PQI au cours de la période d'amortissement des aménagements considérés

ARTICLE 14. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DE L'INVESTISSEMENT DU PROGRAMME

Un bilan synthétique des aménagements réalisés et de leur coût final, est effectué par la SNCF dans un délai de 10 mois maximum après la réception des travaux de l'ensemble de l'investissement (achèvement de la réalisation des financements). Ce bilan est communiqué au STIF.

Le bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant notamment le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût d'objectif et des principales décisions,
- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses comptabilisées à la date de réalisation du bilan établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent,
- la nature et l'estimation des dépenses prévisionnelles totales restant à comptabiliser (contentieux, réclamations d'entreprise, finitions, garanties des aménagements paysagers),
- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement consécutives à la mise en service de l'investissement.

ARTICLE 15. COMMUNICATION

15.1. Principes généraux

La SNCF s'engage à :

- afficher dans toute communication ou information relative à cet investissement, au niveau régional comme local, la clé de financement relative au programme dans son ensemble (75% STIF / 25% SNCF)
- associer le STIF à la validation des documents
- faire figurer le logotype du STIF sur tout acte d'information concernant les projets, y compris sur l'implantation de la signalétique de chantier

La mise à jour, le renouvellement, ou les modifications mineures de documents existants ne nécessitent pas la validation du STIF. Les informations ponctuelles de service aux voyageurs, notamment les travaux en gare ou la mise en place de services de substitution n'impliquent pas une validation du STIF, ni la présence de son logo.

S'il est constaté sur un support d'étude, de communication, ou de chantier, l'affichage d'une clé de financement autre que celle du protocole, le STIF suspendra le règlement des appels de fonds dans l'attente d'une rectification des supports communiqués. Les rectifications à apporter seront dans ce cas financées par la SNCF.

15.2. Mise en service des projets

La SNCF tient à jour régulièrement un tableau de bord des calendriers de l'investissement, dans lequel figurent les dates prévisionnelles et effectives de mise en service sur chaque gare.

ARTICLE 16. TRAITEMENT DES LITIGES

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

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

ARTICLE 17. DATE D'EFFET DE LA CONVENTION

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF à la SNCF.

Sans préjudice des dispositions des articles 13 et 18, la convention prend fin 20 ans après la mise en service du dernier équipement.

La durée de validité de la subvention est encadrée par les dispositions de l'article 8.2.

ARTICLE 18. RESILIATION DE LA CONVENTION

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut-être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par l'autre partie d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation du programme.

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure.

Jusqu'à l'expiration du délai de préavis défini ci-dessus, les parties s'engagent au strict respect des obligations que leur assigne la présente convention.

En cas de résiliation de la présente convention, la SNCF s'engage à transmettre au STIF dans un délai de 30 jours à compter de la date de résiliation, la SNCF-Gares&Connexions transmet au STIF les pièces justificatives relatives au règlement du solde de l'opération précisées à l'article 9.4. Le règlement du solde sera effectué dans les conditions précisées à l'article 10.2 de la présente convention.

Le STIF s'engage à rembourser au bénéficiaire, sur la base d'un décompte général définitif, et au prorata de sa participation, les dépenses acquittées jusqu'à la date de la résiliation.

Fait à Paris, le
En deux exemplaires originaux.

Pour SNCF,

La Directrice de SNCF
Gares & Connexions

Date et signature

Rachel PICARD

**Pour le Syndicat des
Transports d'Ile-de-France,**

La Directrice Générale
du STIF

Date et signature

Sophie MOUGARD

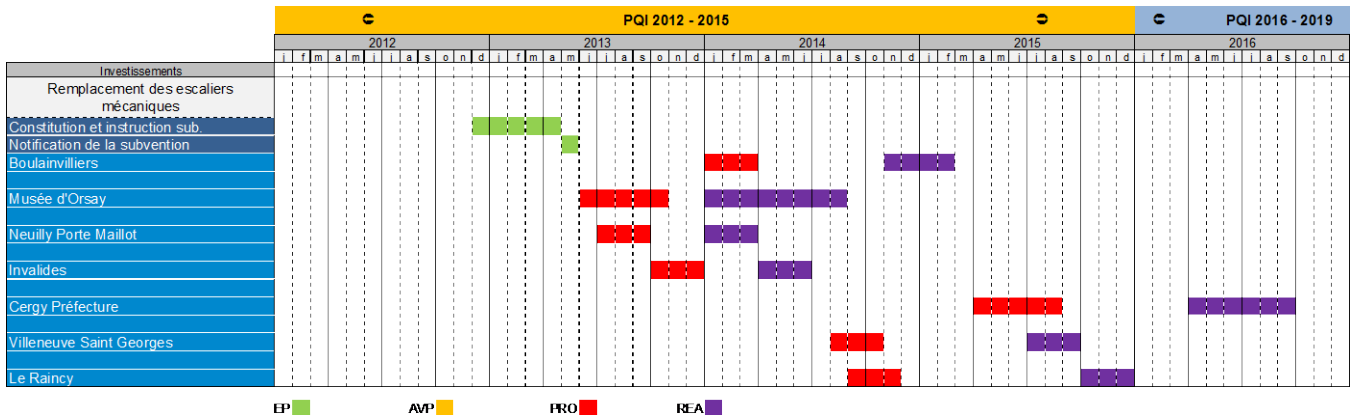
ANNEXE 1

Liste des gares objet de l'investissement

Gares	Lignes	Nombre d'EM
Bouainvilliers	C	2
Musée d'Orsay	C	6
Neuilly Porte Maillot	C	2
Invalides	C	2
Cergy Préfecture	AL	4
Villeneuve St Georges	D	1
Le Raincy	E	1

ANNEXE 2

Planning prévisionnel de réalisation



ANNEXE 3

Echéancier prévisionnel des appels de fonds

Les prévisions d'appels de fonds au STIF sont les suivantes

- 2013 : 0,19 M€ courants
- 2014 : 2,21 M€ courants
- 2015 : 1,70 M€ courants
- 2016 : 1,24 M€ courants

ANNEXE 4

Principe de sollicitation des appels de fonds

Programme	Sous programme	Investissements	Cout total en € courants	Participation financière		Gares	année de mise en service prévue	Avancement				% de réalisation de la phase à la date du ./. / ./. / ./. /	Montant prévu pour le % réalisation effectué	Financement STIF prévu pour le % de réalisation effectué	Montants STIF déjà appelés	Appel de fond à présenter au STIF pour la phase	% de réalisation lors du dernier appel de fond
				Part SNCF	Part STIF			EP	AVP	PRO	REA						
Aménagement des gares	Accessibilité PMR	Remplacement escaliers mécaniques				Boulaivilliers	2014	SO	SO				/	/	/	/	/
						Musée d'Orsay	2014	SO	SO				/	/	/	/	/
						Neuilly Porte Maillot	2014	SO	SO				/	/	/	/	/
						Invalides	2014	SO	SO				/	/	/	/	/
						Cergy Préfecture	2016	SO	SO				/	/	/	/	/
						Villeneuve St Georges	2015	SO	SO				/	/	/	/	/
						Le Raincy	2015	SO	SO				/	/	/	/	/
TOTAL																	

Délibération n° 2013/119
Séance du 16 mai 2013

MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA DIRECTEUR DES PARCS RELAIS
SUR 3 PARCS RELAIS
CRÉATION DES PARCS RELAIS DE LONGUEVILLE ET
MORET VENEUX-LES-SABLONS (77)
RÉHABILITATION DU PARC RELAIS D'ERMONT EAUBONNE
SOUS MAITRISE D'OUVRAGE SNCF

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 07 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 07 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports 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** les articles R 2334-10 à 2334-12 et R 4414-1 à R 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** la délibération n° 2006/1172 du Conseil du 13 décembre 2006 approuvant le Schéma Directeur des Parcs Relais ;
- VU** la délibération n° 2008/0752 du Conseil du 2 octobre 2008 portant sur les modalités de mise en œuvre du Schéma Directeur des Parcs Relais ;
- VU** la délibération n° 2012/0128 portant adoption du contrat STIF-SNCF pour la période 2012-2015 ;
- VU** le rapport n° 2013/119 ;
- VU** les avis de la commission qualité de service du 11 avril 2013 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 12 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'octroi de la subvention de 4 584 750 € HT à la SNCF pour le déploiement du SDPR à la gare de Longueville, correspondant à un taux de participation du STIF de 75% ;

ARTICLE 2 : d'approuver l'octroi de la subvention de 6 148 500 € HT à la SNCF pour le déploiement du SDPR à la gare de Morêt Veneux Les Sablons, correspondant à un taux de participation du STIF de 75% ;

ARTICLE 3 : d'approuver l'octroi de la subvention de 2 886 750 € HT à la SNCF pour le déploiement du SDPR à la gare d'Ermont Eaubonne, correspondant à un taux de participation du STIF de 75% ;

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130516-2013-119-DE
Date de télétransmission : 17/05/2013
Date de dépôt en préfecture : 17/05/2013

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer la convention de financement de ces 3 opérations et ses annexes avec la SNCF ;

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, consisting of several fluid, connected strokes that form a stylized representation of the name 'Jean-Paul Huchon'.



Mise en œuvre du PQI 2012-2015

Programme « Aménagement des gares »

Investissements d'intermodalité pour la mise en œuvre du Schéma directeur des Parcs Relais (SDPR)

Opération référencée : A....

Sur AP 2013

Convention
régissant les rapports entre

Le STIF et la SNCF

pour la mise en œuvre du Plan Quadriennal d'Investissement 2012-2015
sur le programme d'aménagement des gares du contrat STIF-SNCF

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION	6
ARTICLE 2. DESCRIPTIF DES 3 PROJETS A FINANCER	6
ARTICLE 3. MAITRISE D’OUVRAGE DES PROJETS A REALISER.....	7
ARTICLE 4. ESTIMATION DU COUT OBJECTIF DES PROJETS	7
ARTICLE 5. MODALITES DE FINANCEMENT	8
ARTICLE 6. CALENDRIER OBJECTIF DE REALISATION DES PROJETS	8
6.1. Objectifs de réalisation.....	8
6.2. Principe de suivi du calendrier	9
ARTICLE 7. SUIVI DE LA REALISATION DES INVESTISSEMENTS	9
7.1. Instance de suivi	9
7.2. Concertation avec les communes	9
ARTICLE 8. DISPOSITIF DE MISE EN PLACE ET DE SUIVI DES FINANCEMENTS.....	9
8.1. Affectation des financements STIF	9
8.2. Délais de validité des subventions attribuées	9
8.3. Suivi du coût effectif de réalisation de l’investissement financé	10
8.3.1. Dispositif général de suivi du coût prévisionnel final des projets.....	10
8.3.2. Analyse des écarts entre le coût objectif initial et le cout final prévisionnel de réalisation du projet	10
8.3.3. Principe de traitement des écarts	10
ARTICLE 9. MODALITES DE TRANSMISSION DES APPELS DE FONDS	11
9.1. Principe de sollicitation des appels de fonds.....	11
9.2. Modalités de communication des échéanciers prévisionnels d’appels de fonds.....	11
9.3. Pièces justificatives de sollicitation des appels de fonds intermédiaires	11
9.4. Pièces relatives au solde de la subvention du STIF	12
ARTICLE 10. MODALITES DE REGLEMENT DES SUBVENTIONS DU STIF	12
10.1. Modalités de versement des subventions du STIF	12
10.2. Modalités de règlement du solde.....	13
10.3. Coordonnées bancaires du bénéficiaire	13
ARTICLE 11. DROIT D’INFORMATION ET D’AUDIT DU STIF	13
11.1. Accès aux données relatives à la réalisation physique et financière des projets.....	13
11.2. Droit d’audit du STIF	13
ARTICLE 12. PROPRIETE INTELLECTUELLE ET COMMUNICATION DES ETUDES	14
12.1. Propriété intellectuelle des études	14
12.2. Contenu et transmission des livrables des études.....	14
ARTICLE 13. INVARIABILITÉ DES PROJETS APRES MISE EN PLACE DES FINANCEMENTS.....	15
13.1. Modification du contenu du projet pour la réalisation des travaux.....	15
13.2. Démolition ou modification d’affectation des aménagements financés	15

ARTICLE 14. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER D'INVESTISSEMENT DES PROJETS REALISES	15
ARTICLE 15. COMMUNICATION	16
15.1. Principes généraux	16
15.2. Mise en service des projets.....	16
ARTICLE 16. TRAITEMENT DES LITIGES	16
ARTICLE 17. DATE D'EFFET DE LA CONVENTION	16
ARTICLE 18. RESILIATION DE LA CONVENTION	17

Entre,

- Le **Syndicat des Transports d'Ile de France** (STIF) dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9ème, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération n° 2013-.....du 17 avril 2013, dénommé ci après « le STIF ».

- **La Société Nationale des Chemins de fer Français** (SNCF), Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris 14^{ème}, 34 rue du Commandant Mouchotte, représenté par Madame Rachel PICARD, dûment habilitée à cet effet.

Il est précisé et convenu ce qui suit :

L'objectif du Plan Quadriennal d'Investissements du contrat signé entre le STIF et la SNCF sur la période 2012-2015 est d'améliorer le service aux voyageurs, et de concourir au maintien et au développement des biens nécessaires à l'exécution du service de référence.

Le contrat définit notamment pour cela les engagements de la SNCF dans la mise en œuvre des politiques d'entretien, de renouvellement et d'extension de l'ensemble des biens affectés à l'exécution de l'offre de transport de l'Île-de-France. Le Plan Quadriennal d'Investissements attaché à ce contrat (PQI) indique les montants prévisionnels, les clés de financement, ainsi que la programmation des investissements nécessaires au cours des quatre années de la période contractuelle.

Parmi les équipements qui permettent d'améliorer le service aux voyageurs, les Parcs Relais jouent un rôle important notamment dans les secteurs éloignés du cœur d'agglomération où la voiture est le principal mode de déplacement permettant de se rabattre en gare. Dans ce cadre, le STIF intervient dans le domaine du stationnement de rabattement par une politique de soutien à la création, l'extension et la mise à niveau des Parcs Relais. Afin d'assurer la cohérence et l'efficacité de cette politique, le STIF s'est notamment attaché à en définir les principes au travers d'un Schéma directeur des Parcs Relais (SDPR), adopté par son Conseil dans sa séance du 13 décembre 2006 (délibération n°2006-1172).

De son côté, après une phase d'étude du modèle économique, la SNCF a confirmé sa candidature à la phase expérimentale du SDPR en septembre 2008. Parmi les 102 Parcs Relais sous maîtrise d'ouvrage SNCF, 8 sont labellisés ou en cours de labellisation : Noisy-le-Sec, Gagny, Chelles, Meaux sud, Meaux nord, Le Raincy, Souppes-Château Landon et Pontoise Canrobert.

Après avoir réalisé une analyse des conditions de stationnement actuelles aux abords des gares d'Ermont Eaubonne, de Longueville et de Moret Veneux-Les-Sablons, au travers notamment d'enquêtes locales de stationnement, et consulté le cahier de références établi par le STIF, la SNCF a sollicité le STIF et déposé un dossier afin de bénéficier d'une participation financière au financement des opérations.

Dans le précédent PQI couvrant la période 2008-2011, le programme « aménagement des gares » ne comprenait pas de volet intermodalité. Pour poursuivre le déploiement du SDPR, désormais les opérations de création, extension ou mise à niveau de Parcs Relais sous maîtrise d'ouvrage SNCF se font dans le cadre du PQI 2012-2015.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet la mise en place de financements et de modalités de suivi pour la réalisation de 3 projets de Parcs Relais, investissements à réaliser dans le cadre des investissements pour « l'aménagement des gares » du PQI SNCF-STIF 2012-2015.

Elle concerne les investissements du sous-programme de ce PQI intitulé « Intermodalité », et plus particulièrement la famille relative à la mise en œuvre du « Schéma Directeur des Parcs Relais » du STIF (référéncée ID N° 190 dans le PQI STIF-SNCF 2012-2015).

ARTICLE 2. DESCRIPTIF DES 3 PROJETS A FINANCER

Les 3 projets financés concernent des travaux de création de Parcs Relais en ouvrage aux gares de Longueville et Moret Veneux-Les-Sablons, et les travaux de rénovation et labellisation du Parc Relais d'Ermont Eaubonne, pour un volume total de 1 533 places de stationnement sur ces trois ouvrages.

- **Réhabilitation et labellisation du Parc Relais d'Ermont Eaubonne**

Le projet consiste à réhabiliter puis labelliser 507 places de stationnement en ouvrage en gare d'Ermont Eaubonne (95). Les travaux portent sur la reprise des joints de dilatation, la mise en peinture de l'ensemble de l'ouvrage, le renforcement de l'éclairage, la mise en place de signalisation et de jalonnement et le renforcement de la vidéo surveillance.

- **Création du Parc Relais de Longueville**

Le projet consiste en la création d'un Parc Relais de 396 places en ouvrage en gare de Longueville. Les travaux portent sur la création d'un équipement en structure légère de 3 niveaux comprenant le traitement de la façade en maille métallique, la création d'un espace d'accueil et d'exploitation, la réalisation d'un ascenseur, la mise en place de signalisation et de jalonnement et l'installation de vidéosurveillance.

- **Création du Parc Relais de Moret Veneux-Les-Sablons**

Le projet consiste en la création d'un Parc Relais de 630 places en ouvrage en gare de Moret Veneux-Les-Sablons. Les travaux portent sur la création d'un équipement de R+1 en structure légère comprenant le traitement de la façade en maille métallique, la création d'un espace d'accueil et d'exploitation, la réalisation d'un ascenseur, la mise en place de signalisation et de jalonnement et l'installation de vidéosurveillance.

ARTICLE 3. MAITRISE D'OUVRAGE DES PROJETS A REALISER

La SNCF est maître d'ouvrage de ces 3 projets, objets de la présente convention.

La SNCF exerce sa responsabilité de maître d'ouvrage, conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. A ce titre, elle est notamment responsable, avec la maîtrise d'œuvre, de la conception de ces investissements, et de leur exploitation après mise en service.

La SNCF s'engage à assurer une coordination étroite de la réalisation de ces projets avec RFF, propriétaire des quais des gares et de leurs accès, ainsi que d'une partie du foncier autour des gares, notamment :

- pour la conception détaillée des aménagements à réaliser et l'organisation des travaux correspondants, afin de prendre en compte l'ensemble des impacts sur le service aux voyageurs (gestion des flux de voyageurs, information des voyageurs en phase chantier...), ainsi que les projets coups partis ou en cours d'études sur les gares ;
- pour la définition et la programmation des travaux à réaliser sur les gares et leur articulation avec des travaux d'une autre nature à réaliser sur les infrastructures ferroviaires ;
- pour tout ce qui relève de la sécurité des voyageurs au cours des différentes phases de ces projets.

ARTICLE 4. ESTIMATION DU COUT OBJECTIF DES PROJETS

Les montants à financer des 3 projets mentionnés dans l'article 2 sont exprimés en euros courants hors taxes, et comprennent les frais de MOA/MOE (à hauteur de 10%/16,5%), ainsi qu'une provision pour aléas de 10%.

L'estimation prévisionnelle du cout objectif de chaque projet, exprimé en euros courants HT, depuis les études jusqu'à la mise en service des Parcs Relais, a été évaluée et validée par la SNCF à :

- Réhabilitation/labellisation du Parc Relais d'Ermont Eaubonne : 3 849 000 € HT
- Création du Parc Relais de Longueville : 6 113 000 € HT
- Création du Parc Relais de Moret Veneux-Les-Sablons : 8 198 000 € HT

Soit un montant total pour ces trois opérations de : 18 160 000 € HT

Ces estimations concernent les études et travaux décrits dans la présente convention.

ARTICLE 5. MODALITES DE FINANCEMENT

Conformément au PQI du contrat 2012-2015, le financement de chacun de ces projets est assuré à 75% par le STIF, et à 25% par la SNCF, pour les montants suivants :

Euros HT	Coût des travaux	Part SNCF	Part STIF	Montant SNCF	Montant STIF
<i>Longueville</i>	6 113 000 € HT	25%	75%	1 528 250 € HT	4 584 750 € HT
<i>Morêt Veneux les Sablons</i>	8 198 000 € HT	25%	75%	2 049 500 € HT	6 148 500 € HT
<i>Ermont Eaubonne</i>	3 849 000 € HT	25%	75%	962 250 € HT	2 886 750 € HT
Total	18 160 000 € HT	25%	75%	4 540 000 € HT	13 620 000 € HT

Les subventions du STIF pour la réalisation de ces opérations s'élèvent donc à un montant de :

- PR de Longueville : 4 584 750 € HT
- PR de Morêt Veneux Les Sablons : 6 148 500 € HT
- PR d'Ermont Eaubonne : 2 886 750 € HT

Soit un montant total maximal, non actualisable et non révisable, de 13 620 000 € HT.

ARTICLE 6. CALENDRIER OBJECTIF DE REALISATION DES PROJETS

6.1. Objectifs de réalisation

Les objectifs de mise en service des trois projets sont :

- Parc Relais de Longueville : début 2015 ;
- Parc Relais d'Ermont Eaubonne : début 2016 ;
- Parc Relais de Moret Veneux-Les-Sablons : 3^{ème} trimestre 2015.

6.2. Principe de suivi du calendrier

La programmation des travaux de ces projets doit être régulièrement affinée et optimisée par la SNCF conformément à l'article 75 du contrat STIF – SNCF 2012-2015.

ARTICLE 7. SUIVI DE LA REALISATION DES INVESTISSEMENTS

7.1. Instance de suivi

Les parties conviennent d'assurer un suivi de la mise en œuvre de ce chacun de ses projets, de la notification de la présente convention jusqu'à la clôture administrative de l'ensemble des financements liés à cette convention, dans le cadre du comité de programme « aménagement des gares prévu dans le contrat STIF-SNCF 2012-2015 (art. 75-2) et selon le formalisme de l'annexe 1.

7.2. Concertation avec les communes

La concertation avec les communes, au cours des phases de conception et de réalisation des projets, est assurée en cas de besoin par la SNCF, qui peut associer le STIF si nécessaire.

Dans le cas où l'investissement présenté par la SNCF fait l'objet d'un blocage, la SNCF informe le STIF en comité de programme.

ARTICLE 8. DISPOSITIF DE MISE EN PLACE ET DE SUIVI DES FINANCEMENTS

8.1. Affectation des financements STIF

Conformément aux dispositions de financement décrites aux articles 4 et 5, les subventions suivantes sont attribuées par le STIF à la SNCF :

- PR de Longueville : 4 584 750 € HT
- PR de Morêt Veneux Les Sablons : 6 148 500 € HT
- PR d'Ermont Eaubonne : 2 886 750 € HT

Le montant total des subventions du STIF sur ces 3 projets est maximal, non actualisable et non révisable. Il a été établi sur la base des coûts objectifs des projets tels qu'indiqués dans l'article 4 et énoncés ci-après. La SNCF s'attachera à respecter les échéanciers types de demande de subventions prévus dans le contrat STIF – SNCF et détaillés en annexe.

L'attribution des subventions du STIF est notifiée à la SNCF, en sa qualité de maître d'ouvrage tel que précisé à l'article 3, par l'envoi d'un exemplaire original de la présente convention signée par les parties.

8.2. Délais de validité des subventions attribuées

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier révisé par le Conseil du STIF du 7 décembre 2011:

- la SNCF dispose d'un délai de deux ans, à compter de la notification de la présente convention par le STIF, pour démarrer les travaux. Au delà, ladite subvention devient caduque et est annulée. Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la directrice générale du STIF si la SNCF établit, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage de l'investissement concerné ne lui sont pas imputables.

- la SNCF doit systématiquement informer le STIF du commencement d'exécution des travaux dans les différentes gares concernées par cet investissement
- à compter de la date de demande du premier acompte sur un projet, la SNCF dispose d'un délai de 4 ans pour présenter le solde du projet.

8.3. Suivi du coût effectif de réalisation de l'investissement financé

8.3.1. Dispositif général de suivi du coût prévisionnel final des projets

La traçabilité du coût final des projets, par rapport à leur coût objectif, est formalisée de la façon suivante :

- à chaque comité de programme, le coût prévisionnel final des 3 projets est présenté par la SNCF en sa qualité de maître d'ouvrage, en distinguant :
 - d'une part les différents appels de fonds réalisés et les montants versés par le STIF sur l'investissement,
 - d'autre part, l'avancement des 3 projets et leur coût prévisionnel réactualisé au vu des dépenses réellement encourues
- Sur chacun des projets, le coût des études réalisées est détaillé suivant la phase correspondante (EP/AVP/PRO...).

8.3.2. Analyse des écarts entre le coût objectif initial et le cout final prévisionnel de réalisation du projet

S'il apparaît un dépassement prévisible du coût objectif initial du projet, la SNCF en informe le STIF, en indiquant notamment le montant du dépassement prévu et l'impact possible de ce dépassement sur la réalisation du projet financé.

Les écarts font l'objet d'une analyse globale et synthétique qui permet de décrire les principaux postes de dépassements ou d'économies de coûts. Cette analyse distingue notamment les postes suivants :

- évolution des fonctionnalités
- contraintes techniques lourdes, exceptionnelles et non prévisibles qui ne peuvent être couvertes par les provisions courantes pour risques, aléas courants et petits postes non valorisables
- contraintes réglementaires mises à jours en cours d'études
- autres motifs

L'analyse des écarts est présentée au comité de programme.

8.3.3. Principe de traitement des écarts

Dans le cas d'un dépassement prévisionnel du coût objectif initial du projet, la SNCF présente au comité de programme les mesures de toutes natures pouvant être mises en œuvre pour qu'à échéance de la convention, le coût prévisionnel final des projets ne dépasse pas leur coût objectif initial tel qu'indiqué dans l'article 4.

Ces mesures doivent permettre de trouver des économies par des solutions techniques particulières ou des modifications de programmes, sans dénaturer pour autant les objectifs et fonctionnalités attendues des projets financés.

S'il apparaît, après validation de ces mesures correctives par le comité de programme, que les subventions octroyées par le STIF et le financement équivalent apporté par la SNCF ne permettent pas de couvrir les dépenses prévisionnelles réajustées pour la réalisation du projet en surcoût, la SNCF informe le comité de programme des conséquences possibles sur les projets restants à réaliser.

La SNCF et le STIF examinent dans ce cas les différents scénarios dans lesquels l'achèvement de la mise en œuvre du projet peut être proposé, sans subvention supplémentaire du STIF.

ARTICLE 9. MODALITES DE TRANSMISSION DES APPELS DE FONDS

La SNCF effectue les appels de fonds auprès du STIF, en conformité avec les principes de financement du tableau de l'article 5, au fur et à mesure de l'avancement de réalisation des études et travaux correspondants.

9.1. Principe de sollicitation des appels de fonds

Les appels de fonds pourront être effectués aux phases de réalisation des projets suivantes :

- pour les études PRO : à 100% de leur réalisation ;
- pour la phase travaux : au prorata de l'avancement des travaux (dans la limite du pourcentage indiqué ci après), puis à l'achèvement du projet

Pour chaque projet, le montant cumulé des appels de fonds effectués au prorata de leur avancement en travaux ne pourra pas excéder 90% du montant total de la subvention accordée par le STIF, avant sollicitation du solde.

9.2. Modalités de communication des échéanciers prévisionnels d'appels de fonds

L'échéancier prévisionnel des appels de fonds de la SNCF est joint en annexe 3 à la présente convention.

La SNCF transmet au STIF l'actualisation de ses prévisions d'appels de fonds selon les échéanciers suivants :

- Prévisions d'appels de fonds annuels : une fois par an fin octobre de l'année n pour les prévisions d'appels de fonds actualisées pour l'année n+1
- Prévisions d'appels de fonds intermédiaires : en février, juin et octobre de chaque année pour les 3 trois prochains mois de l'année en cours

Les prévisions d'appels de fonds de la SNCF sont exprimées en euros courants HT, et présentent les éléments ci-après, sur chacun des 3 projets, pour la période concernée:

- Total des fonds demandés sur l'ensemble des travaux et études financés
- Ventilation des fonds demandés comparés aux subventions déjà sollicitées, accordées et déjà payées par le STIF sur ces travaux et études.

9.3. Pièces justificatives de sollicitation des appels de fonds intermédiaires

Les appels de fonds relatifs aux paiements intermédiaires présentent les pièces ci-après :

1. Un appel de fond signé par le représentant légal de la SNCF précisant :
 - la référence de la subvention
 - le montant de l'appel de fonds
2. Conformément à l'annexe 3, un tableau de bord récapitulatif de l'avancement des opérations, précisant :
 - l'état d'avancement des études PRO et de la REA en pourcentage de réalisation

- le montant du coût objectif de l'investissement
- le montant de la subvention correspondante attribuée par le STIF en euros courants
- le montant de subvention déjà versé par le STIF
- le montant des fonds appelés dans cette demande auprès du STIF et la phase des études (PRO) ou travaux (REA) auxquelles elle se rattache ;
- le montant du coût final de réalisation prévisionnel réactualisé la date de démarrage des travaux.

Les appels de fonds intermédiaires de la SNCF sont effectués auprès du STIF au plus tard les 15 février et 15 octobre de chaque année.

9.4. Pièces relatives au solde de la subvention du STIF

A l'achèvement des travaux de chaque opération, la demande de solde de la subvention du STIF s'effectue selon les modalités définies ci-après.

La SNCF adresse au STIF un état de solde comportant les pièces suivantes:

- l'avis d'achèvement des travaux, sans réserve, daté, établi par la SNCF
- la communication de la date de mise en service des Parcs Relais et la production des tarifs
- l'état récapitulatif des dépenses acquittées par Parc Relais et par années civiles, sur toute la durée de la convention.

Cet Etat récapitulatif des dépenses est exprimé en euros courants HT, et visé par le représentant légal de la SNCF.

- La liste des dépenses acquittées sur toute la durée de la convention, en version papier et en version électronique (tableur), présentant la liste des factures acquittées avec le détail suivant pour chaque facture :
 - Le numéro de facture,
 - L'objet de la facture
 - Le montant HT
 - La date de paiement
- le montant du solde à verser par le STIF ou le trop-perçu à reverser par la SNCF au STIF, au vu de l'état récapitulatif des dépenses.

ARTICLE 10. MODALITES DE REGLEMENT DES SUBVENTIONS DU STIF

10.1. Modalités de versement des subventions du STIF

Le versement des montants de subventions appelés doit être effectué dans un délai de 45 jours à compter de la date d'émission des appels de fonds, sous réserve du respect des articles 8 et 9 de la présente convention.

En cas de réception incomplète des pièces justificatives, le STIF en informe la SNCF dans les meilleurs délais. Toute demande de complément par le STIF vient proroger le délai de paiement.

En cas d'irrecevabilité, le maître d'ouvrage doit présenter un nouvel appel de fonds.

10.2. Modalités de règlement du solde

Si le coût total définitif de réalisation des 3 projets est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle les subventions du STIF ont été accordées, le montant des subventions du STIF est alors ajusté, à hauteur de son prorata de cofinancement (précisé à l'article 5), au vu des dépenses acquittées présentées dans l'état de solde de la SNCF, et acceptées par le STIF.

- *Cas n°1 : la SNCF doit reverser au STIF le montant trop-perçu*

Dans le cas où le montant versé par le STIF à la SNCF est supérieur au montant définitif de la subvention du STIF, la SNCF reverse spontanément au STIF le montant du trop-perçu au vu de l'état de solde.

- *Cas n° 2 : le STIF doit verser un solde à la SNCF*

Dans le cas où le montant versé par le STIF à la SNCF est inférieur au montant définitif de la subvention du STIF aux travaux, le STIF procède au versement du solde dû à la SNCF selon les principes généraux définis dans l'article 10.1 et sur présentation de l'état de solde visé à l'article 9.4 ci-avant.

10.3. Coordonnées bancaires du bénéficiaire

Le versement des paiements est effectué par virement bancaire portant numéros de référence à l'appel de fonds correspondant (numéro porté dans le libellé du virement) à :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Titulaire du Compte	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
SNCF	Agence Centrale de la Banque de France à Paris		30001	00064	00000062417	31
IBAN						
FR76 3000 6400 0000 6247 131						

ARTICLE 11. DROIT D'INFORMATION ET D'AUDIT DU STIF

11.1. Accès aux données relatives à la réalisation physique et financière des projets

La SNCF prend les dispositions nécessaires pour assurer une transmission sur demande du STIF, dans un délai de 30 jours ouvrables, de toutes pièces justificatives complémentaires sollicitées, financières comme techniques. Cette transmission peut se faire sous forme d'un accès informatique aux documents ponctuel ou permanent, ou d'une transmission des documents sous forme papier.

11.2. Droit d'audit du STIF

Le STIF dispose d'un droit d'audit et de contrôle se rapportant à l'exécution de la présente convention, qu'il exerce soit directement, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs qu'il mandate à cet effet.

Ce droit d'audit vise à assurer au STIF de la bonne exécution par la SNCF des investissements objets de la présente convention. Il consiste à vérifier, sur pièces et éventuellement sur place, les documents et informations attestant que les financements accordés par le STIF sont exécutés conformément aux principes énoncés dans la présente convention et dans les études ayant servies de base à l'octroi des subventions.

Ce droit vise également à permettre au STIF de s'assurer de l'étanchéité entre les financements mis en place pour la réalisation du programme aménagement des gares, et le financement d'autres investissements sur les mêmes gares de ce programme.

Dans le cas contraire, il peut être procédé, sur demande formulée officiellement par le STIF, au reversement des subventions payées, sur la base des conclusions des audits effectués.

Compte tenu du caractère stratégique des informations relatives aux données financières, le droit d'audit en matière financière s'exerce par l'intermédiaire d'agents du STIF accrédités ou d'organismes extérieurs mandatés par le STIF. Le STIF s'engage à communiquer à la SNCF la liste des auditeurs internes accrédités à cet effet et à les prévenir de toute modification de ladite liste.

Les parties s'engagent notamment à conserver la confidentialité des données, informations et documents auxquels les auditeurs ont eu accès lors de ces contrôles et audits durant la période de validité de la convention.

Si les éléments fournis par la SNCF ne permettent pas de garantir un audit ou si les constats d'audit ne permettent pas d'attester la bonne exécution du programme par la SNCF, le STIF se réserve la possibilité de suspendre ses paiements ou de modifier le montant de ses versements.

ARTICLE 12. PROPRIETE INTELLECTUELLE ET COMMUNICATION DES ETUDES

12.1. Propriété intellectuelle des études

Les études produites dans le cadre de cette convention sont et restent la propriété exclusive de la SNCF.

Le STIF a toute latitude pour utiliser, dans le cadre de ses missions, les éléments de ces études permettant de présenter le contenu fonctionnel, la nature des travaux envisagés et le coût prévisionnel des investissements étudiés ou réalisés. Toute autre utilisation est subordonnée à l'accord préalable de la SNCF.

Le STIF s'engage à prendre toutes les précautions et mesures nécessaires afin d'assurer la confidentialité et d'empêcher la diffusion des éléments d'études et tableaux de bord communiqués par la SNCF autres que ceux nécessaires à la présentation générale des investissements.

12.2. Contenu et transmission des livrables des études

La SNCF communique au STIF, les études PRO au format informatique au moins, dans un délai maximum de 10 jours à compter de leur validation.

Les documents d'études produits par la SNCF comprennent, a minima, pour chaque opération :

- un plan projet ainsi que son insertion dans son environnement
- les principales caractéristiques et fonctionnement des équipements
- un explicatif des travaux à effectuer exprimé en programme fonctionnel
- un chiffrage estimatif des travaux envisagés
- des informations nécessaires à la justification des choix techniques effectués
- le calendrier prévisionnel

La SNCF s'engage en outre à répondre sous 15 jours ouvrés à toute demande de précision du STIF sur ces études, à l'exception des informations qui relèvent de son savoir faire industriel.

Les documents transmis au STIF font l'objet des engagements de confidentialité mentionnés dans l'article 13.1.

ARTICLE 13. INVARIABILITÉ DES PROJETS APRES MISE EN PLACE DES FINANCEMENTS

13.1. Modification du contenu du projet pour la réalisation des travaux

Si une modification substantielle d'un projet apparaît nécessaire après la mise en place de son financement, la SNCF présente au comité de programme dans les meilleurs délais la demande de modification, en précisant l'impact de cette modification sur le contenu du projet, son calendrier de réalisation et son coût.

Aucune modification substantielle non autorisée expressément par le STIF ne peut être apportée au contenu du projet une fois celui-ci précisément défini par les deux parties et à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention.

S'il est constaté que le projet réalisé n'est pas conforme à celui décrit dans le projet initialement validé ou dans le projet modifié après acceptation expresse du STIF, la SNCF devra procéder aux adaptations nécessaires, ou reverser au STIF la subvention perçue. Le versement du solde sera dans ce cas suspendu.

Si au terme du délai fixé par le STIF, les adaptations demandées n'ont pas été réalisées, aucun nouveau paiement ne sera effectué par le STIF sur les autres gares du programme tant que les adaptations attendues n'auront pas été effectuées.

Dans le cas contraire, le solde de la subvention sera normalement versé, sous réserve que toutes les pièces nécessaires au paiement aient été également fournies.

13.2. Démolition ou modification d'affectation des aménagements financés

En cas de démolition ou de modification d'affectation des investissements réalisés dans le cadre de la présente convention, la SNCF en informe préalablement le STIF six mois avant la démolition ou la modification.

Dans cette hypothèse, les fonctionnalités prévues au titre de l'investissement sont reconstituées dans les meilleurs délais. Le cas échéant, ces reconstitutions intègrent les éventuelles évolutions règlementaires intervenues depuis, et elles ne peuvent alors pas faire l'objet de nouvelles subventions au titre du PQI au cours de la période d'amortissement des aménagements considérés.

ARTICLE 14. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER D'INVESTISSEMENT DES PROJETS REALISES

Un bilan synthétique des aménagements réalisés sur chaque projet et de leur coût final, est effectué par la SNCF dans un délai de 10 mois maximum après la réception des travaux (achèvement de la réalisation des financements). Ce bilan est communiqué au STIF.

Le bilan comportera notamment, pour chaque projet (dans un rapport par projet, ou bien un rapport traitant des 3 projets, mais avec le détail par projet) :

- un rapport de présentation indiquant notamment le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût d'objectif et des principales décisions,

- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses comptabilisées à la date de réalisation du bilan établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent,
- la nature et l'estimation des dépenses prévisionnelles totales restant à comptabiliser (contentieux, réclamations d'entreprise, finitions, garanties des aménagements paysagers),
- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement consécutives à la mise en service de l'opération.

ARTICLE 15. COMMUNICATION

15.1. Principes généraux

La SNCF s'engage, sur chacun des 3 projets financés, à :

- afficher dans toute communication ou information relative au projet, au niveau régional comme local, la clé de financement relative aux opérations dans son ensemble (75% STIF / 25% SNCF)
- associer le STIF à la validation des documents
- faire figurer le logotype du STIF sur tout acte d'information concernant le projet, y compris sur l'implantation de la signalétique de chantier, notamment en phase chantier

La mise à jour, le renouvellement, ou les modifications mineures de documents existants ne nécessitent pas la validation du STIF. Les informations ponctuelles de service aux voyageurs, notamment les travaux en gare ou la mise en place de services de substitution n'impliquent pas une validation du STIF, ni la présence de son logo.

S'il est constaté sur un support d'étude, de communication, ou de chantier, l'affichage d'une clé de financement autre que celle du protocole, le STIF suspendra le règlement des appels de fonds dans l'attente d'une rectification des supports communiqués. Les rectifications à apporter seront dans ce cas à financer par la SNCF.

15.2. Mise en service des projets

La SNCF tient à jour régulièrement un tableau de bord des calendriers des investissements, dans lequel figurent les dates prévisionnelles et effectives de mise en service sur chaque gare.

ARTICLE 16. TRAITEMENT DES LITIGES

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déferés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

ARTICLE 17. DATE D'EFFET DE LA CONVENTION

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF à la SNCF.

Sans préjudice des dispositions des articles 13 et 18, la convention prend fin 15 ans après la mise en service du Parc Relais d'Ermont Eaubonne (réhabilitation) et 30 ans après la mise en service des Parcs Relais de Longueville et Moret Veneux-Les-Sablons (création d'ouvrages).

La durée de validité de la subvention est encadrée par les dispositions de l'article 8.2.

ARTICLE 18. RESILIATION DE LA CONVENTION

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut-être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par l'autre partie d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation du programme.

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure.

Jusqu'à l'expiration du délai de préavis défini ci-dessus, les parties s'engagent au strict respect des obligations que leur assigne la présente convention.

En cas de résiliation de la présente convention, la SNCF s'engage à transmettre au STIF dans un délai de 30 jours à compter de la date de résiliation, les pièces justificatives relatives au règlement du solde de l'opération précisées à l'article 9.4. Le règlement du solde sera effectué dans les conditions précisées à l'article 10.2 de la présente convention.

Le STIF s'engage à rembourser au bénéficiaire, sur la base d'un décompte général définitif, et au prorata de sa participation, les dépenses acquittées jusqu'à la date de la résiliation.

Fait à Paris, le
En deux exemplaires originaux.

Pour SNCF,

La Directrice de SNCF
Gares & Connexions

Date et signature

Rachel PICARD

**Pour le Syndicat des
Transports d'Ile-de-France,**

La Directrice Générale
du STIF

Date et signature

Sophie MOUGARD

ANNEXE 1

Planning prévisionnel de réalisation

			2012		2013				2014				2015				2016			
			Trim. 3	Trim. 4	Trim. 1	Trim. 2	Trim. 3	Trim. 4	Trim. 1	Trim. 2	Trim. 3	Trim. 4	Trim. 1	Trim. 2	Trim. 3	Trim. 4	Trim. 1	Trim. 2	Trim. 3	Trim. 4
Ermont Eaubonne	Phase AVP	1 Trim.																		
	Phase PRO	3 Trim.																		
	Phase Achats	3 Trim.																		
	Phase Travaux	3 Trim.																		
Longueville	Phase AVP	1 Trim.																		
	Phase PRO	3 Trim.																		
	Phase Achats	3 Trim.																		
	Phase Travaux	6 Trim.																		
			Parc Relais																Gare Routière	
Moret Veneux Les Sablons	Phase AVP	1 Trim.																		
	Phase PRO	3 Trim.																		
	Phase Achats	3 Trim.																		
	Phase Travaux	6 Trim.																		

ANNEXE 2

Echéancier prévisionnel des appels de fonds

Les prévisions d'appels de fonds au STIF sont les suivantes

- 2013 : 556 K€ courants
- 2014 : 1084 K€ courants
- 2015 : 2256 K€ courants
- 2016 : 9724 K€ courants

ANNEXE 3

Principe de sollicitation des appels de fonds

Programme	Sous programme	Investissements	coût total en € courants	Participation financière		Gares	année de mise en service prévue	Avancement		% de réalisation de la phase à la date du ./. /. .	Montant prévu pour le % de réalisation effectué	Financement STIF prévu pour le % de réalisation effectué	Montants STIF déjà appelés	Appel de fond à présenter au STIF pour la phase	% de réalisation lors du dernier appel de fond
				Part SNCF	Part STIF			PRO	REA						
Aménagement des gares	Intermodalité	SD Parcs Relais	6 113 000	1 528 250	4 584 750	Longueville									
			8 198 000	2 049 500	6 148 500	Moret-Veneux									
			3 849 000	962 250	2 886 750	Ermont-Eaubonne									

Délibération n°2013/121
Séance du 16 mai 2013

PROGRAMME PLURIANNUEL D'ACCES A L'EMPLOI TITULAIRE

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires ;
- VU** la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée, portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale ;
- VU** la loi n° 2012-347 du 12 mars 2012 relative à l'accès à l'emploi titulaire et à l'amélioration des conditions d'emploi des agents contractuels dans la fonction publique, à la lutte contre les discriminations et portant diverses dispositions relatives à la fonction publique, et notamment son article 17 ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2012-1293 du 22 novembre 2012 pris pour l'application du chapitre II du titre I^{er} de la loi n° 2012-347 du 12 mars 2012 relative à l'accès à l'emploi titulaire et à l'amélioration des conditions d'emploi des agents contractuels dans la fonction publique, à la lutte contre les discriminations et portant diverses dispositions relatives à la fonction publique ;
- VU** l'avis du comité technique paritaire en date du 19 février 2013 ;
- VU** le rapport n° 2013/121 ;

CONSIDERANT que la loi du 12 mars 2012 susvisée ouvre jusqu'au 13 mars 2016 l'accès aux cadres d'emplois des fonctionnaires par la voie de modes de recrutement réservés valorisant les acquis professionnels ;

CONSIDERANT qu'il appartient à l'organe délibérant d'approuver le programme pluriannuel d'accès à l'emploi titulaire pour les années 2013 à 2016, en fonction des besoins et des objectifs de la gestion prévisionnelle des effectifs, des emplois et des compétences du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le programme pluriannuel d'accès à l'emploi titulaire, annexé à la présente délibération, est approuvé.

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

075-287500078-20130516-2013-121-DE
Date de télétransmission : 17/05/2013
Date de réception préfecture : 17/05/2013

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

Jean-Paul HUCHON

PROGRAMME PLURIANNUEL D'ACCES A L'EMPLOI TITULAIRE

Grades/Emplois	Mode de recrutement	Nombre de postes ouverts en fonction des besoins de recrutement du STIF et des objectifs de la GPEEC				
		Année 2013	Année 2014	Année 2015	Année 2016 (jusqu'au 12 mars)	Nombre total de postes

Grade d'attaché	Emploi	Sélection professionnelle	0	30	0	0	30
Attaché territorial	Chargé de l'instruction urbanisme et de la gestion budgétaire interne à la division "Pôles" de la Direction des Projets d'Investissement			1			1
Attaché territorial	Adjoint au chef de la division "Offre Routière Bassin" de la Direction de l'Exploitation			1			1
Attaché territorial	Responsable du pôle "Concertation" à la Direction des Projets d'Investissement			1			1
Attaché territorial	Chargé de projet pour l'animation et le suivi de projets d'axes PDU et de Pôles au sein de la division "Intermodalité et PDU" de la Direction de l'Exploitation			1			1
Attaché territorial	Responsable du pôle "Relations Voyageurs" à la Délégation aux Usagers, relations Institutionnelles et Internationales			1			1
Attaché territorial	Chargé de projet en charge des affaires signalées et de la cellule courrier au Secrétariat du Conseil/Cellule Courrier			1			1
Attaché territorial	Chargé de projet "gestion des contrats RATP et SNCF" au sein de la division "Contrats, Audits et Coordination" du Secrétariat Général			1			1
Attaché territorial	Adjoint au chef de la division "Relation client, Vente et Billetique" de la Direction du Développement, des Affaires Economiques et Tarifaires			1			1
Attaché territorial	Responsable du pôle "Ordonnancement" au sein de la division "Budget-Finances" du Secrétariat Général			1			1

Grades/Emplois		Mode de recrutement	Nombre de postes ouverts en fonction des besoins de recrutement du STIF et des objectifs de la GPEEC				
			Année 2013	Année 2014	Année 2015	Année 2016 (jusqu'au 12 mars)	Nombre total de postes
Attaché territorial	Chargé de projet "marchés publics au sein du pôle "Marchés Publics" de la division "Affaires Juridiques et Marchés Publics" du Secrétariat Général			1			1
Attaché territorial	Chargé de projet "suivi économique et financier des contrats d'exploitation conclus avec les entreprises Optile" au sein de la division "Offre Routière Bassin" de la Direction de l'Exploitation			1			1
Attaché territorial	Chargé de projet "connaissance de la clientèle" à la division " au sein de la division "Relation client, Vente et Billettique" de la Direction du Développement, des Affaires Economiques et Tarifaires.			1			1
Attaché territorial	Chargé des systèmes et réseaux au sein du service informatique rattaché au Secrétariat Général			1			1
Attaché territorial	Chargé de projet "tarification et économie des transports" à la division "Tarification, Economie, Financement " de la Direction du Développement, des Affaires Economiques et Tarifaires			1			1
Attaché territorial	Chargé de projet "informations voyageurs" au sein de la division "Politiques de Services et Etudes d'Exploitation" de la Direction de l'Exploitation			1			1
Attaché territorial	Chargé de projet au sein de la division "Affaires Juridiques et Marchés Publics" du Secrétariat Général, en charge des dossiers relatifs au domaine du STIF et à la politique patrimoniale de l'établissement			1			1
Attaché territorial	Chargé de projet pour la mise en œuvre du schéma directeur d'accessibilité à la division "Intermodalité et PDU"			1			1
Attaché territorial	Chargé de projet au sein du pôle "Coordination Juridique et Financière" de la division "MOA Ligne Orange" de la Direction des Projets d'Investissements.			1			1
Attaché territorial	Responsable du pôle "Versement Transport" au sein de la division "Affaires Juridiques et Marchés Publics" du Secrétariat Général			1			1

<i>Grades/Emplois</i>		<i>Mode de recrutement</i>	<i>Nombre de postes ouverts en fonction des besoins de recrutement du STIF et des objectifs de la GPEEC</i>				
			<i>Année 2013</i>	<i>Année 2014</i>	<i>Année 2015</i>	<i>Année 2016 (jusqu'au 12 mars)</i>	<i>Nombre total de postes</i>
Attaché territorial	Chargé de projet transports scolaires au sein de la division "Transports scolaires" de la Direction de l'Exploitation			1			1
Attaché territorial	Chargé de projet à la division "Politiques de Services et Etudes d'Exploitation" de la Direction de l'Exploitation, en charge des aspects techniques de l'information voyageurs			1			1
Attaché territorial	Responsable de la division "Contrats, Audits et Coordination" du Secrétariat Général			1			1
Attaché territorial	Adjoint au chef de la division "Affaires Juridiques et Marchés Publics" du Secrétariat Général			1			1
Attaché territorial	Chargé de mission "expertise des coûts" à la division "Fer"			1			1
Attaché territorial	Chargé d'études en charge de l'observatoire de la mobilité au sein de la division "Etudes Générales" de la Direction du Développement, des Affaires Economiques et Tarifaires			1			1
Attaché territorial	Chargé de projet, juriste de droit public au sein de la division "Affaires Juridiques et Marchés Publics" du Secrétariat Général			1			1
Attaché territorial	Responsable du pôle "Visa-Dépenses" de la Direction des Services Comptables et Financiers			1			1
Attaché territorial	Chargé de projet "communication et marketing" à la direction de la communication			1			1
Attaché territorial	Chargé de projet "enquêtes et études tarifaires" à la division "Tarification, économie et financement"			1			1
Attaché territorial	Responsable du pôle "informations transports" de la division "politiques de services et études d'exploitation"			1			1

Grades/Emplois		Mode de recrutement	Nombre de postes ouverts en fonction des besoins de recrutement du STIF et des objectifs de la GPEEC				
			Année 2013	Année 2014	Année 2015	Année 2016 (jusqu'au 12 mars)	Nombre total de postes
Grade de rédacteur	Emploi	Sélection professionnelle	0	13	0	0	13
Rédacteur territorial	Rédacteur au pôle "relations voyageurs" de la Délégation aux usagers, relations institutionnelle et internationales, chargé de la gestion des réclamations des usagers			1			1
Rédacteur territorial	Assistant du directeur de la direction des projets d'investissements			1			1
Rédacteur territorial	Assistant-gestionnaire à la division "Etudes générales" de la Direction du Développement des Affaires Economiques et Tarifaires			1			1
Rédacteur territorial	Gestionnaire des dossiers de subventions à la division "Intermodalité et PDU" de la Direction de l'Exploitation			1			1
Rédacteur territorial	Assistant gestionnaire des titres de transports "Imagine'R" à la division "Relation client, Vente et Billettique" de la Direction du Développement des Affaires Economiques et Tarifaires			1			1
Rédacteur territorial	Chargé des relations clients pour la plate forme Internet d'informations voyageurs, au sein de la division "Politiques de services et études d'exploitation" de la Direction de l'Exploitation			1			1
Rédacteur territorial	Assistant à la division « intermodalité et PDU » de la direction de l'Exploitation, en charge de la gestion des opérations d'investissements et des bonus de qualité de service sur les Parcs Relais			1			1
Rédacteur territorial	Assistant à la division "Offre routière dense" de la Direction de l'Exploitation			1			1
Rédacteur territorial	Assistant au pôle "Visa-Dépenses" de la Direction des Services Comptables et Financiers			1			1
Rédacteur territorial	Assistant au pôle "Versement Transport" au sein de la division "Affaires Juridiques et Marchés Publics du Secrétariat Général			1			1
Rédacteur territorial	Assistant de la Secrétaire Générale			1			1
Rédacteur territorial	Assistant gestionnaire à la division « politiques de services et études d'exploitation »			1			1

Grades/Emplois		Mode de recrutement	Nombre de postes ouverts en fonction des besoins de recrutement du STIF et des objectifs de la GPEEC				
			Année 2013	Année 2014	Année 2015	Année 2016 (jusqu'au 12 mars)	Nombre total de postes
Rédacteur territorial	Assistant gestionnaire des "relations clients" au sein de la division "Relation client, Vente, Billettique" de la Direction du Développement des Affaires Economiques et Tarifaires			1			1

Grade d'adjoint administratif de 2ème classe	Emploi	Recrutement réservé sans concours	0	6	0	0	6
Adjoint adm. territorial de 2ème cl.	Secrétaire à la division "Politiques de Services et Etudes d'Exploitation"			1			
Adjoint adm. territorial de 2ème cl.	Secrétaire à la division "Tarification, Economie et Financement"			1			
Adjoint adm. territorial de 2ème cl.	Assistant au pôle "Ordonnancement" de la Division "Budget-Finances" du Secrétariat Général			1			
Adjoint adm. territorial de 2ème cl.	Assistant à la division "Etudes générales" de la Direction du Développement, des Affaires Economiques et Tarifaires			1			
Adjoint adm. territorial de 2ème cl.	Secrétaire à la division "Tram Nord" de la Direction des Projets d'Investissement			1			
Adjoint adm. territorial de 2ème cl.	Agent administratif affecté à la cellule courrier du Secrétariat du Conseil			1			

Grades/Emplois		Mode de recrutement	Nombre de postes ouverts en fonction des besoins de recrutement du STIF et des objectifs de la GPEEC				
			Année 2013	Année 2014	Année 2015	Année 2016 (jusqu'au 12 mars)	Nombre total de postes
Grade d'ingénieur	Emploi	Sélection professionnelle	0	4	0	0	4
Ingénieur territorial	Chargé de projet au sein de la division "Etudes Générales" de la Direction du Développement, des Affaires Economiques et Tarifaires			1			
Ingénieur territorial	Chargé de projet "coordination territoriale" au sein de l'équipe "Grand Paris Express" à la Direction des Projets d'Investissement			1			
Ingénieur territorial	Chargé de projet au sein de la division "Pôles" de la Direction des Projets d'Investissement, en charge du pilotage global de projets majeurs de pôles ou d'infrastructures.			1			
Ingénieur territorial	Chargé de projet "exploitation des données télébilletiques et connaissance des usagers" au sein de la division "Tarification, Economie, Financement" de la Direction du Développement, des Affaires Economiques et Tarifaires			1			
Grade de technicien		Sélection professionnelle	0	1	0	0	1
Technicien territorial	Adjoint au Chef de la division "Moyens Généraux" du Secrétariat Général			1			
Grade d'adjoint technique de 2ème classe		Recrutement réservé sans concours	0	1	0	0	1
Adjoint tech. territorial de 2ème cl.	Agent de service à la division "Moyens Généraux" du Secrétariat Général			1			

Délibération n°2013/122
Séance du 16 mai 2013

MODIFICATION DE POSTE
AU TABLEAU DES EFFECTIFS

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires ;
- VU** la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée, portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n° 2012/353 du 13 décembre 2012 approuvant le budget primitif du STIF pour 2013 ;
- VU** l'avis du comité technique paritaire en date du 19 février 2013 ;
- VU** le rapport n° 2013/122 ;

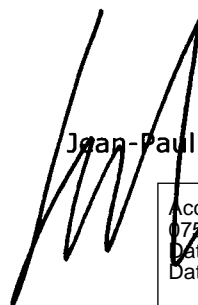
Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Un emploi de catégorie C est transformé en emploi de catégorie B à la direction des projets d'investissement.

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

Accusé de réception en préfecture
075-207500078-20130516-2013-122-DE
Date de télétransmission : 17/05/2013
Date de réception préfecture : 17/05/2013

Délibération n°2013/123
Séance du 16 mai 2013

TAUX DE PROMOTION
À L'ÉCHELON SPECIAL DES ADJOINTS ADMINISTRATIFS
PRINCIPAUX DE 1^{ÈRE} CLASSE

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires ;
- VU** la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée, portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale, et notamment son article 78-1 ;
- 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° 87-1107 du 30 décembre 1987 modifié portant organisation des carrières des fonctionnaires territoriaux de catégorie C ;
- 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° 2012-552 du 23 avril 2012 relatif à l'échelon spécial de la catégorie C de la fonction publique territoriale ;
- VU** la délibération n° 2007/0968 du 12 Décembre 2007 relative à la fixation de ratios d'avancement ;
- VU** l'avis du comité technique paritaire en date du 28 janvier 2013 ;
- VU** le rapport n° 2013/123 ;

CONSIDERANT qu'il appartient à l'assemblée délibérante de fixer le taux d'avancement à l'échelon spécial des adjoints administratifs principaux de 1^{ère} classe ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : de fixer le taux d'avancement à l'échelon spécial des adjoints administratifs principaux de 1^{ère} classe à 55 %.

ARTICLE 2 : Les dépenses correspondantes sont imputées sur le chapitre 64 articles 111, 112 et 118.

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

Accusé de réception en préfecture
075-28750078-20130516-2013-123-DE
Syndicat des transports d'Ile-de-France
Date de réception préfecture : 17/05/2013

Jean-Paul HUCHON

Décision n° 20130055

Du 04 FEV. 2013

**APPROBATION DE NOUVELLES CONDITIONS GENERALES DE
DELIVRANCE ET D'UTILISATION DE LA TARIFICATION
SOLIDARITE TRANSPORT**

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°7333 du 7 décembre 2001 relative à la création d'une carte de réduction destinée à la mise en œuvre de l'article 123 de la loi solidarité et renouvellement urbains en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2006/0575 du 5 juillet 2006 relative à la mise en œuvre des mesures de tarification sociale demandées par le Conseil Régional d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2007/0702 du 10 octobre 2007 de passage de la carte Solidarité Transport sur Navigo;
- VU** la délibération n°2008/0746 du 2 octobre 2008 de modification de la tarification Solidarité Transport;
- VU** la délibération n°2009/0400 du 8 avril 2008 modifiant les conditions d'octroi du forfait Gratuité Transport pour tenir compte de la loi relative au RSA,
- VU** la délibération n° 2009-1018 du 09 décembre 2009 modifiant la dénomination des forfaits multimodaux annuels ;
- VU** la délibération n° 2006/0217 du 15 mars 2006 portant délégation, d'attributions du conseil au directeur général, et notamment ses articles 1.3.7. ;
- VU** la décision n°2009-1158 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à Monsieur Olivier Nalin, directeur du développement, de la tarification et des affaires économiques ;

DECIDE

Article 1^{er} : Les conditions générales de délivrance et d'utilisation de la Tarification Solidarité Transport jointes en annexe sont approuvées et entrent en vigueur le 1^{er} mars 2013.

Article 2 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et par
délégation, le directeur du
développement, de la tarification et des
affaires économiques



Olivier Nalin

DDAET/RVB

25 janvier 2013

Décision de création de nouvelles conditions générales d'utilisation de la Tarification solidarité Transport

La délibération n° 2006/0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil, et notamment ses articles 1.3.7., prévoit que la directrice générale du STIF approuve les conditions générales de vente et d'utilisation des titres de transport.

La décision n°2009-1158 du 17 décembre 2009 porte délégation de signature à Monsieur Olivier Nalin, directeur du développement, de la tarification et des affaires économiques.

La dernière version des CGU de la Tarification solidarité Transport date du 1^{er} septembre 2011.

Le travail réalisé en 2013 par le STIF a eu pour objectif principal d'intégrer les modifications relatives à l'attribution du nouveau marché de Relation Clients à un nouveau prestataire.

Les principales modifications apportées sont les suivantes :

- La modification de L'adresse de gestion :

TSA AGENCE SOLIDARITE TRANSPORT ILE-DE-FRANCE - TSA 40001- 93414 SAINT DENIS CEDEX

- L'ouverture du site internet www.solidaritetransport.fr en mai 2013
- La mise à jour de l'article 7 « Information relative aux données personnelles » suite à la transmission de données en dehors de l'union Européenne :

« Elles sont destinées au STIF et à ses prestataires de services, dont la société Bc2S située en dehors de l'Union Européenne (Maroc). Ces destinataires auront communication des données suivantes : identité, coordonnées postales, téléphoniques, e-mail, situation sociale, n°d'allocataire, composition du foyer et ressources, n° navigo et contrats de transport sur navigo, données de gestion des dossiers. La transmission de ces données aux destinataires situés en dehors de l'Union Européenne est destinée à l'attribution et la gestion des droits à la tarification Solidarité Transport. Les garanties suivantes ont été prises pour s'assurer d'un niveau de protection suffisant des données personnelles : le transfert de données a été autorisée par la CNIL (n°1596254) et est encadré par les clauses contractuelles types établies par la Commission Européenne ».

CONDITIONS GENERALES DE DELIVRANCE ET D'UTILISATION DE LA TARIFICATION SOLIDARITE TRANSPORT

1 - LA TARIFICATION SOLIDARITE TRANSPORT

La tarification SOLIDARITE TRANSPORT en Île-de-France résulte des décisions du SYNDICAT DES TRANSPORTS D'Île-de-France (STIF). Elle est composée d'un Forfait Gratuité Transport (permettant aux bénéficiaires concernés de voyager gratuitement sur les lignes de transport public franciliennes), et d'une réduction Solidarité Transport permettant l'achat des produits tarifaires suivants : Forfaits Solidarité Transport (hebdomadaires ou mensuels), carnets de tickets + à demi-tarif, billets à l'unité ou en carnet à demi-tarif valables sur le RER et les trains Transilien. La tarification SOLIDARITE TRANSPORT est délivrée pour le compte du STIF par l'Agence Solidarité Transport (ci-après : « l'Agence »), dont les coordonnées sont : 0800 948 999 (numéro gratuit depuis un téléphone fixe), AGENCE SOLIDARITE TRANSPORT ILE-DE-FRANCE - TSA 40001- 93414 SAINT DENIS CEDEX. Son utilisation est subordonnée à l'acceptation des présentes conditions d'utilisation.

2 - CONDITIONS DE DELIVRANCE

2.1 La tarification Solidarité Transport est réservée aux personnes résidant en Île-de-France. La condition de résidence en Île-de-France s'apprécie au vu de la domiciliation déclarée par le demandeur auprès de l'organisme social justifiant de ses droits (CAF, POLE EMPLOI, Assurance Maladie).

2-2 Le client doit disposer d'un passe Navigo personnalisé à ses nom et prénom et sur lequel figure sa photo, y compris pour utiliser les billets magnétiques à demi-tarif. Les passes Découverte, Navigo imagine R ou Navigo Annuel (anciennement Intégrale) ne peuvent pas être utilisés pour accéder à la tarification Solidarité Transport. La demande de passe Navigo peut être effectuée auprès de l'Agence en même temps que la demande de tarification Solidarité Transport. Une personne ne peut détenir qu'un seul passe Navigo chargé d'un droit à tarification Solidarité Transport.

2-3 Le FORFAIT GRATUITÉ TRANSPORT Île-de-France est délivré :

aux membres des foyers bénéficiaires du Revenu de Solidarité Active (RSA) résidant en Île de France, ayant un montant de RSA versé ou en cours de versement (valorisé positivement) par les CAF pour le mois en cours et aucune fin ou suspension de droit prononcée au moment de l'instruction de la demande de gratuité par l'Agence, et dont le revenu garanti, tel que défini aux articles L. 262-2 à L. 262-11 du Code de l'action sociale et des familles et par les dispositions réglementaires prises en leur application, est inférieur ou égal à 135% du montant forfaitaire mentionné au 2° de l'article L. 262-2 de ce même code, sans que soit prise en compte la majoration prévue à l'article L262-9, arrondi à l'euro supérieur. L'allocataire du RSA doit avoir fourni aux CAF tous les éléments nécessaires à l'instruction de son dossier; au cas où la personne n'a pas renvoyé sa déclaration trimestrielle de revenus (DTR) dans un délai permettant aux CAF de valoriser positivement le trimestre de droit RSA correspondant au mois de demande ou de renouvellement de la gratuité, le Forfait Gratuité Transport ne sera pas délivré.

aux chômeurs titulaires de l'allocation spécifique de solidarité (ASS), et ayant perçu l'ASS le mois précédant leur demande de gratuité, et soit titulaires soit ayants-droits de la Couverture Maladie Universelle Complémentaire (CMU-C).

2.4 La REDUCTION SOLIDARITE TRANSPORT Île-de-France est délivrée :

aux titulaires (assuré et bénéficiaires) de la couverture maladie universelle complémentaire (CMU-C) ou de l'Aide médicale de l'Etat (AME) ou titulaires d'un certificat délivré par un organisme compétent attestant de ressources égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L861-1 du code de la sécurité sociale.

aux chômeurs titulaires de l'allocation spécifique de solidarité (ASS), ayant perçu l'ASS le mois précédant leur demande de réduction Solidarité Transport et non bénéficiaires de la CMU-C.

3 - MODALITES DE DELIVRANCE

Les demandes sont traitées par téléphone (puis par correspondance) et, à partir de mai 2013, par internet sur le site www.solidaritetransport.fr.

3-1 Délivrance des droits à Tarification Solidarité Transport

Le formulaire de demande est soit adressé par l'Agence, sur appel téléphonique de l'utilisateur, au lieu de résidence de ce dernier, soit mis à disposition sur le site Internet www.solidaritetransport.fr. Il doit être retourné dûment rempli, signé, et accompagné des pièces justificatives requises. L'Agence peut à tout moment demander les pièces justificatives suivantes :

- attestation annuelle de la CMU-C ou de l'AME, en cours de validité, au nom et à l'adresse de l'assuré, établie par les caisses des organismes d'assurance maladie ou organismes mutualistes, ou certificat attestant de ressources égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L861-1 du code de la sécurité sociale délivré par un organisme compétent,

- relevé de situation mensuelle POLE EMPLOI datant de moins d'un mois au nom et adresse du titulaire de l'ASS,

- attestation de paiement de l'allocation RSA, fournie par les CAF, datant de moins d'un mois, au nom et adresse du titulaire et faisant état pour le RSA du montant de revenu garanti calculé par les CAF.

A défaut d'avoir fourni toutes les informations demandées, la demande ne sera pas traitée. L'Agence peut interroger les organismes attribuant les droits sociaux et les attestations justificatives pour vérifier la situation du demandeur avant de lui accorder le bénéfice de la tarification Solidarité Transport. Certains organismes sociaux (CAF, Unedic) mettent à disposition de l'Agence des fichiers informatiques ou services Internet à caractère professionnel permettant de consulter les éléments de son dossier nécessaires à l'attribution de la tarification Solidarité Transport. Conformément à la loi du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, l'allocataire peut s'opposer à la consultation de ces informations en cochant la case réservée à cet effet sur le formulaire. Dans ce cas, il lui appartient de joindre au formulaire les photocopies des pièces justificatives, ce qui entraînera un délai plus long de vérification auprès de l'organisme et de traitement de sa demande. A compter de sa réception par l'Agence, et sous réserve qu'il soit complet et sans erreur, le dossier est traité dans un délai de 10 jours pour les personnes déjà détentrices d'un passe Navigo et dans un délai de 30 jours pour les autres. Une fois le dossier traité, l'Agence Solidarité Transport adresse nominativement au demandeur éligible au sens des articles 2 et 3 des présentes Conditions générales un courrier ou un courriel, s'il a effectué sa demande par internet, l'informant que le droit à bénéficier de la tarification Solidarité Transport lui a été accordé, et de la période de validité de ce droit. Il ne sera procédé à aucun remboursement total ou partiel de titres de transport achetés pour voyager dans l'attente du traitement du dossier par l'Agence Solidarité Transport. Le demandeur ne pourra prétendre à aucune indemnité ou compensation au titre d'un préjudice quelconque

qui résulterait d'un délai de traitement supérieur ou inférieur au délai annoncé ou du délai de livraison du passe Navigo. L'Accuse de réception en préfecture n° 2875060978-20130204-20130055 pour une durée minimale d'un mois.

3-2 Activation des droits

Une fois le droit à gratuité ou à réduction accordé par l'Agence, pour pouvoir en bénéficier, l'utilisateur doit impérativement faire charger ce droit sur son passe Navigo, soit à un guichet soit à un appareil de vente des réseaux des transporteurs.

3-3 Chargement ou achat des titres de transports

3-3-1 Chargement du Forfait Gratuité Transport

Le chargement du Forfait Gratuité Transport sur le passe Navigo est effectué automatiquement au moment de l'activation du droit à Gratuité Transport.

3-3-2 Achat et Chargement du Forfait Solidarité Transport

Une fois le droit à réduction Solidarité Transport activé, les Forfaits Solidarité Transport (hebdomadaires ou mensuels) peuvent être achetés et chargés sur le passe Navigo, à un guichet ou sur un appareil de vente des réseaux des transporteurs.

3-3-3 Achat des tickets ou billets à demi-tarif

Les tickets ou billets à demi-tarif sont achetés et utilisables conformément aux conditions générales de vente et d'utilisation en vigueur de ces produits tarifaires.

3-3-4 Paiement des Forfaits Solidarité Transport, tickets et billets à tarif réduit

Le paiement des Forfaits Solidarité Transport, et des tickets et billets à tarif réduit ne peut pas être effectué au moyen de chèques Mobilité.

4 - VALIDATION ET CONTROLE DES TITRES DE TRANSPORT

La validation et le contrôle ont lieu dans les conditions prévues dans les conditions générales d'obtention et d'utilisation du passe Navigo.

5 - SUSPENSION DU DROIT A TARIFICATION SOLIDARITE TRANSPORT

Le droit à tarification Solidarité Transport est suspendu de plein droit, sans préjudice de poursuites devant les tribunaux :

- en cas de confiscation du passe Navigo pour fraude du porteur sur les réseaux,
- en cas de fraude établie dans la constitution du dossier de demande du tarif Solidarité Transport (fausse déclaration, falsification des pièces jointes...). Dans ce cas, l'Agence signifie la suspension du droit à tarification Solidarité Transport par une lettre recommandée avec accusé de réception adressée au dernier lieu de résidence connu de l'utilisateur.

Toute personne qui continue à utiliser le droit à tarification Solidarité Transport après sa suspension est passible de poursuites pénales.

6 - EXPIRATION ET RENOUELEMENT DES DROITS A TARIFICATION SOLIDARITE TRANSPORT

- Bénéficiaires CMU-C ou AME : le droit à réduction expire à la fin du mois suivant la fin des droits CMU-C ou AME portés sur l'attestation

- Allocataires RSA : le droit à gratuité expire à la fin du 2^{ème} mois suivant le trimestre en cours de versement du RSA et est renouvelé par trimestre, sous réserve que le client satisfasse aux conditions prévues au 2.3.

- Allocataires ASS ayant-droit CMU-C : le droit à gratuité est attribué par périodes de trois mois renouvelables limités à la fin du mois suivant la fin des droits CMU-C.

- Allocataires ASS n'ayant pas droit à la CMU-C : le droit à réduction expire à la fin du septième mois à compter du mois indemnisé au titre de l'ASS figurant sur le relevé de situation mensuel ou du dernier mois de paiement communiqué par l'UNEDIC.

Le Forfait Gratuité Transport est renouvelé dans le mois précédant son expiration, après vérification de la nouvelle situation de l'allocataire par l'Agence.

La réduction Solidarité Transport est renouvelable sur demande de l'utilisateur par retour du formulaire. À chaque renouvellement, l'Agence adresse, un courrier ou un courriel de confirmation du droit accordé le cas échéant, et le bénéficiaire doit se rendre à un guichet ou un automate de vente pour charger le nouveau droit sur le passe Navigo.

7 - RESPONSABILITE DES AYANTS DROIT

Les présentes conditions générales s'imposent au demandeur principal ainsi qu'à ses éventuels ayants-droit bénéficiaires.

8 - INFORMATION RELATIVE AUX DONNEES PERSONNELLES

Les informations recueillies font l'objet d'un traitement informatique déclaré à la CNIL, dont la finalité est la délivrance et la gestion des ayants-droit à tarification Solidarité Transport. Elles sont destinées au STIF et à ses prestataires de services, dont la société Bc2S située en dehors de l'Union Européenne (Maroc). Ces destinataires auront communication des données suivantes : identité, coordonnées postales, téléphoniques, e-mail, situation sociale, n°d'allocataire, composition du foyer et ressources, n° navigo et contrats de transport sur navigo, données de gestion des dossiers. La transmission de ces données aux destinataires situés en dehors de l'Union Européenne est destinée à l'attribution et la gestion des droits à la tarification Solidarité Transport. Les garanties suivantes ont été prises pour s'assurer d'un niveau de protection suffisant des données personnelles : le transfert de données a été autorisée par la CNIL (n°1596254) et est encadré par les clauses contractuelles types établies par la Commission Européenne.

Certaines informations (nom, prénom, adresse, photo, droit Solidarité Transport accordés) sont transmises au GIE COMUTITRES (organisme gestionnaire des passes Navigo) et ses prestataires de services à des fins de gestion du passe Navigo1. L'Agence est destinataire de la photo de l'utilisateur uniquement lorsqu'un passe Navigo est commandé par son intermédiaire. La photo n'est conservée par l'Agence que le temps nécessaire à la transmission du dossier au GIE COMUTITRES. Conformément à la loi du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, toute personne faisant l'objet du traitement concerné dispose :

- d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui la concernent

- d'un droit d'opposition à leur conservation, pour motif légitime.

Pour exercer ces droits, s'adresser par courrier à l'Agence. Pour exercer les droits relatifs aux informations traitées dans le cadre de la gestion du passe Navigo, se référer aux conditions générales d'obtention et d'utilisation du passe Navigo.

9 - MODIFICATION DES CONDITIONS GENERALES

Le STIF peut à tout moment faire évoluer les présentes conditions générales. La version en vigueur est publiée au recueil des actes administratifs du STIF consultable sur le site internet du STIF www.stif.info.

1 Voir conditions générales d'obtention et d'utilisation du passe Navigo

Version en vigueur au 1er mars 2013

MENTIONS LEGALES

Conception - réalisation - hébergement :

Le site Internet www.solidaritetransport.fr ainsi que l'ensemble de ses sous-rubriques est un service du STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France).

STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France)

39bis-41 rue de Châteaudun

75009 Paris

Tél : 01-47-53-28-00

Directeur de publication : Sophie MOUGARD

Responsable de la rédaction : Olivier NALIN

Le prestataire assurant le stockage direct et permanent est Atos Worldline.

Atos Worldline SAS

River Ouest

80 quai Voltaire

95877 Bezons

Propriété intellectuelle :

La structure générale ainsi que les logiciels, textes, images animées ou non, son savoir-faire et tous les autres éléments composant le site sont la propriété exclusive du STIF et de ses partenaires.

Toute représentation totale ou partielle de ce site par quelle que personne que ce soit, sans l'autorisation expresse du STIF est interdite et constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles L. 335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

Les marques de l'exploitant du site internet et de ses partenaires, ainsi que les logos figurant sur le site sont des marques déposées.

Toute reproduction totale ou partielle de ces marques ou de ces logos effectués à partir des éléments du site sans l'autorisation expresse de l'exploitant du site internet est donc prohibée au sens de l'article L. 713-2 du Code de la propriété intellectuelle.

Hébergement :

Ce site est hébergé par :

Atos Worldline SAS

River Ouest

80 quai Voltaire

95877 Bezons

Déclaration CNIL :

En conformité avec les dispositions de la loi Informatique et libertés du 6 janvier 1978 modifiée, les traitements automatisés de données à caractère personnel réalisés à partir du site internet www.solidaritetransport.fr ont fait l'objet d'un avis favorable de la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés n°1596254 dont la finalité est la gestion et l'attribution des droits contrats Solidarité Transport sur Navigo.

Protection des données personnelles sur le site :

L'utilisateur est notamment informé que conformément à l'article 32 de la loi Informatique et libertés du 6 janvier 1978 modifiée, les informations qu'il communique sur le site, sont nécessaires, à l'exception des numéros de téléphone. L'adresse mail est obligatoire uniquement pour les personnes qui effectuent une demande en ligne. Les informations sont destinées aux sociétés ATOS, Pitney Bowes, B2S et ses filiales Symphoning et Bc2S, organismes chargés de la mise en œuvre du traitement, à des fins de gestion administrative, aux entreprises de transports en commun d'Île-de-France (Optile, RATP, SNCF), aux financeurs institutionnels, aux organismes de formation et au STIF, responsable du traitement ainsi qu'à ses prestataires de services.

L'utilisateur reconnaît et accepte qu'elles peuvent être communiquées à des fins de gestion.

Informations nominatives :

Les informations recueillies font l'objet d'un traitement informatique déclaré à la CNIL dont la finalité est la délivrance et la gestion des ayants-droit à tarification Solidarité Transport. Elles sont destinées au STIF et à ses prestataires de services, dont la société Bc2S située en dehors de l'Union Européenne (Maroc). Ces destinataires auront communication des données suivantes : identité, coordonnées postales, téléphoniques, e-mail, situation sociale, n°d'allocataire, composition du foyer et ressources, n° navigo et contrats de transport sur navigo, données de gestion des dossiers. La transmission de ces données aux destinataires situés en dehors de l'Union Européenne est destinée à l'attribution et la gestion des droits à la tarification Solidarité Transport. Les garanties suivantes ont été prises pour s'assurer d'un niveau de protection suffisant des données personnelles : le transfert de données a été autorisée par la CNIL (n°1596254) et est encadré par les clauses contractuelles types établies par la Commission Européenne:

L'utilisateur est informé qu'il dispose d'un droit d'accès, d'interrogation et de rectification qui lui permet, le cas échéant, de faire rectifier, compléter, mettre à jour, verrouiller ou effacer les données personnelles le concernant qui sont inexactes, incomplètes, équivoques, périmées ou dont la collecte, l'utilisation, la communication ou la conservation est interdite.

L'utilisateur dispose également d'un droit d'opposition à la conservation de ses données pour les motifs légitimes.

Pour exercer ces droits, s'adresser par courrier à l'Agence : AGENCE SOLIDARITE TRANSPORT ILE-DE-FRANCE - TSA 40001- 93414 SAINT DENIS CEDEX.

L'utilisateur est informé que lors de ses visites sur le site, un cookie peut s'installer automatiquement sur son logiciel de navigation.

Le cookie est un bloc de données qui ne permet pas d'identifier les utilisateurs mais sert à enregistrer des informations relatives à la navigation de celui-ci sur le site.

Le paramétrage du logiciel de navigation permet d'informer de la présence de cookie et éventuellement, de la refuser de la manière décrite à l'adresse suivante <http://www.cnil.fr/>.

L'utilisateur dispose de l'ensemble des droits susvisés s'agissant des données à caractère personnel communiquées par le biais des cookies dans les conditions indiquées ci-dessus.

Les utilisateurs du site internet www.solidaritetransport.fr sont tenus de respecter les dispositions de la loi Informatique et Libertés du 6 janvier 1978 modifiée dont la violation est passible de sanctions pénales.

Responsabilité de l'exploitant :

L'exploitant du site internet met tout en œuvre pour offrir aux utilisateurs des informations et/ou des outils disponibles et vérifiés mais ne saurait être tenu pour responsable des erreurs, d'une absence de disponibilité des fonctionnalités et/ou de la présence de virus sur son site et/ou sur le site www.solidaritetransport.fr.

Les informations fournies par l'exploitant du site internet le sont à titre indicatif et ne sauraient dispenser l'utilisateur d'une analyse complémentaire et personnalisée.

L'exploitant du site internet ne saurait garantir l'exactitude, la complétude, l'actualité des informations diffusées sur son site.

En conséquence, l'utilisateur reconnaît utiliser ces informations sous sa responsabilité exclusive.

Utilisateurs :

L'utilisateur reconnaît avoir pris connaissance des présentes conditions d'utilisation et s'engage à les respecter.

L'utilisateur du site internet reconnaît disposer de la compétence et des moyens nécessaires pour accéder et utiliser ce site. L'utilisateur du site internet www.transports-jeunes-insertion.fr reconnaît avoir vérifié que la configuration informatique utilisée ne contient aucun virus et qu'elle est en parfait état de fonctionnement.

Liens hypertextes :

Les utilisateurs du site www.solidaritetransport.fr ne peuvent mettre en place de liens hypertextes en direction du site susvisé sans l'autorisation expresse et préalable du STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France). Aussi pour toute demande de reproduction d'éléments contenus dans le site www.solidaritetransport.fr merci de contacter par courrier ou par mail le STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France).

Les utilisateurs et les visiteurs du site internet ne peuvent mettre en place un hyperlien en direction de ce site sans l'autorisation expresse et préalable de l'exploitant du site internet.

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130204-20130055-AR
Date de télétransmission : 05/02/2013
Date de réception préfecture : 05/02/2013

L'exploitant du site internet ne saurait être responsable de l'accès par les utilisateurs via les liens hypertextes mis en place dans le cadre du site internet en direction d'autres ressources présentes sur le réseau.

Décision n° 2013/057

du 14/02/2013

TARIFICATION DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE DU METRO M4

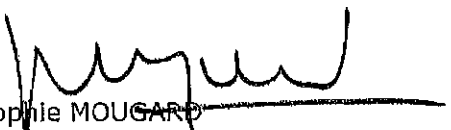
La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- 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 n°2006/0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au Directeur Général et notamment son article 1.3.1 ;

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : Sur le prolongement de la ligne de métro M4, la station Mairie de Montrouge est classée en zone tarifaire 2.

ARTICLE 2 : la présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile de France.


Sophie MOUGARD

Décision n° 2013/0063

Du 28 FEV. 2013

**Indice « transport scolaire » et tarifs des abonnements
« carte scolaire bus » et « carte scolaire bus RPI »
pour l'année scolaire 2013/2014**

La directrice générale 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 n°2011/0030 du 9 février 2011 portant création des abonnements « carte scolaire bus lignes régulières » ;
- VU** la décision n°2012/0242 du 27 juin 2012 portant délégation de signature à Monsieur Olivier Nalin ;

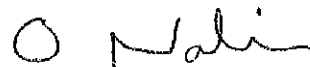
DECIDE

Article 1^{er} : l'indice « transport scolaire », utilisé notamment pour l'actualisation des tarifs des abonnements « carte scolaire bus » et « carte scolaire bus RPI », est fixé à 1,0215 pour l'année scolaire 2013/2014.

Article 2 : la grille des tarifs des abonnements « carte scolaire bus » et « carte scolaire bus RPI » et des abonnements « circuit spécial scolaire » pour l'année scolaire 2013/2014, ci-jointe, est approuvée.

Article 2 : la présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et par délégation,
le directeur du développement des affaires
économiques et tarifaires



OLIVIER NALIN

ANNEXE

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130228-2013-0063-AR
Date de télétransmission : 01/03/2013
Date de réception préfecture : 01/03/2013

TARIFS DES ABONNEMENTS « CARTE SCOLAIRE BUS LIGNES REGULIERES » ET « CARTE SCOLAIRE BUS LIGNES REGULIERES RPI » ET DES ABONNEMENTS « CIRCUIT SPECIAL SCOLAIRE » POUR L'ANNEE SCOLAIRE 2013/2014.

Le tarif d'un abonnement « carte scolaire bus lignes régulières » ou d'un abonnement « carte scolaire bus lignes régulières RPI » :

- s'il comporte un seul trajet, est égal au tarif de ce trajet ;
- s'il comporte une correspondance et donc deux trajets, est égal à la somme des tarifs des deux trajets.

Tarifs des trajets « carte scolaire bus lignes régulières » et « carte scolaire bus lignes régulières RPI - 1AR » pour l'année 2013/2014 :

Nombre de sections	Tarif
1 et 2	167,40 €
3	226,90 €
4	293,10 €
5	359,10 €
6	425,10 €
7	491,30 €
8	557,40 €
9	623,50 €
10	689,60 €
11	755,80 €
12	821,90 €
13	887,90 €
14	954,10 €
15	1 020,20 €
16	1 086,40 €
17	1 152,40 €
18	1 218,50 €
19	1 284,60 €
20	1 350,70 €
21	1 416,80 €
22	1 482,90 €
23	1 549,10 €

Nombre de sections	Tarif
24	1 615,20 €
25	1 681,30 €
26	1 747,40 €
27	1 813,50 €
28	1 879,60 €
29	1 945,70 €
30	2 011,80 €
31	2 077,90 €
32	2 144,00 €
33	2 210,10 €
34	2 276,30 €
35	2 342,40 €
36	2 408,40 €
37	2 474,60 €
38	2 540,70 €
39	2 606,90 €
40	2 672,90 €
41	2 739,10 €
42	2 805,10 €
43	2 871,20 €
44	2 937,30 €
45	3 003,40 €

Le tarif d'un trajet « carte scolaire bus lignes régulières RPI - 2 AR » est égal au double du tarif d'un trajet « carte scolaire bus lignes régulières RPI - 1AR » pour le même nombre de sections.

Tarifs des abonnements « Circuit spécial scolaire » pour l'année 2013/2014 :

Tarif élève éligible	293,10 €
Tarif élève non éligible et autres usagers	838,30 €

Décision n° 2013/0149

Du 19 AVR. 2013

CONDITIONS GENERALES DE VENTE ET D'UTILISATION DES FORFAITS IMAGINE R « SCOLAIRE » ET « ETUDIANT »

La directrice générale 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** les décisions du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Ile de France du 18 juin 1998 portant création d'abonnements destinés aux collégiens et lycéens du 18 juin 1998 portant création d'abonnements destinés aux étudiants, du 20 juin 2000 relative à l'extension du dézonage des cartes imagine R, du 11 juin 2004 relative à l'extension du dézonage des cartes imagine R entre le 1er juillet et le 31 août, et n°2009/0404 du 8 avril 2009 relative aux conditions d'attribution des cartes imagine R scolaire et imagine R étudiant ;
- VU** la délibération n° 2006/0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général ;
- VU** l'arrêté du président du Conseil du Syndicat n° SRHRS 2006-016 du 17 mars 2006 portant recrutement par voie de détachement de Mme Sophie MOUGARD en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la décision n°2012-0242 du 27 juin 2012 portant délégation de signature à Monsieur Olivier Nalin, directeur du développement, de la tarification et des affaires économiques;

DECIDE

Article 1^{er} : Les conditions générales de vente et d'utilisation des forfaits imagine R scolaire et étudiant jointes en annexe sont approuvées et se substituent aux précédentes pour la campagne 2013/2014.

Article 2 : La présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du STIF et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et par délégation,



Olivier NALIN

CONDITIONS GÉNÉRALES D'UTILISATION DU FORFAIT imagine R ÉTUDIANT (saison 2013-2014)
(formations post-secondaires et supérieures)

Le forfait imagine R, créé par le SYNDICAT DES TRANSPORTS d'Île-de-France, est géré par le GIE Comutitres, ci-dessous dénommé GIE Comutitres ou Agence imagine R, en son nom et pour le compte d'OPTILE, de la RATP et de la SNCF. Le forfait annuel imagine R est chargé sur un passe Navigo imagine R. Le passe Navigo imagine R est la propriété du STIF (Autorité Organisatrice des Transports d'Île-de-France) et des transporteurs d'Île-de-France (OPTILE, RATP, SNCF). Son utilisation est subordonnée à l'acceptation des présentes conditions d'utilisation.

1 – Forfait imagine R Etudiant

1-1 Utilisable dans le cadre de la tarification zonale d'Île-de-France, le forfait annuel imagine R Etudiant permet de voyager sur les lignes régulières de transport en commun y compris Orlybus, Orlyrail, Roissybus, les bus de nuit Noctilien et Filéo. Il n'est pas valable sur Orlyval, dans le TGV en Île-de-France, sur certaines lignes à tarification spéciale d'OPTILE, ni sur le réseau ferré hors Île-de-France. Il ne peut être complété ou servir de complément à un abonnement SNCF ou à un billet de train autre qu'un Complément de Parcours. L'ensemble du trajet effectué avec le forfait imagine R doit impérativement se faire en Île-de-France. Il n'est pas valable en 1^{ère} classe sur les trains grandes lignes de la SNCF effectuant des arrêts en Île-de-France. Pendant la semaine, il est utilisable uniquement dans les zones souscrites. Les samedis, dimanches, jours fériés, pendant les petites vacances scolaires (Toussaint, Noël, Hiver et Printemps) définies par l'Éducation Nationale dans les académies de Paris, Versailles et Créteil (zone C) et du 1^{er} juillet au 31 août, il est valable dans toutes les zones d'Île-de-France.

1-2 Il est réservé aux étudiants, résidant en Île-de-France, âgés de moins de 26 ans au 1^{er} septembre 2013, et suivant une formation initiale dans un établissement d'enseignement supérieur ou dispensant un enseignement post-secondaire, recensé par le Ministère de l'Éducation Nationale.

En sont exclus les élèves en contrat de professionnalisation.

1-3 Le forfait imagine R Etudiant est matérialisé sur un passe nominatif, rigoureusement personnel et non cessible.

1-4 Le forfait ne peut être souscrit que par correspondance. Le formulaire dûment complété doit être accompagné d'un certificat de scolarité ou d'inscription 2013/2014 tamponné et/ou signé ou d'une photocopie de la carte étudiante 2013/2014 sans mention manuscrite (la carte d'étudiant des métiers n'est pas acceptée et les certificats des années antérieures ne sont pas valables). Il doit être également accompagné d'une photo (de face, tête nue, fond neutre, 35x41, non utilisée, non scannée, non photocopie), ainsi que du moyen de paiement et envoyé à l'Agence imagine R. Dans la mesure où la demande est complète, un délai maximum de 21 jours est à prévoir entre la date de réception de la demande de souscription par l'Agence imagine R et la date d'expédition du courrier d'acceptation de la souscription au client (cachet de la poste faisant foi). Aucun titre de transport acheté pour voyager durant ce délai de 21 jours ne sera remboursé.

En l'absence de justificatif (certificat de scolarité ou d'inscription 2013/2014 ou carte étudiante 2013/2014, RIB, Mandat de prélèvement SEPA signé ou photo) ou lorsque l'établissement n'est pas renseigné, le dossier est mis en attente. À réception des éléments manquants par l'Agence imagine R, la demande de souscription est considérée complète. Le délai de 21 jours s'applique à compter de cette date.

Lorsque l'Agence réceptionne une demande de souscription dans les 10 derniers jours du mois M en cours pour un choix de début de validité débutant au mois M, l'Agence imagine R reporte cette validité au mois M+1.

Aucun titre de transport acheté pour voyager durant cette attente ne sera remboursé.

Lors de la première souscription, lorsque le zonage n'est pas renseigné, l'Agence imagine R attribue le couple de zones correspondant au code postal du domicile et celui de l'établissement scolaire, sauf si les deux lieux se situent dans la même zone tarifaire. Dans ce cas, le dossier est mis en attente.

En cas de renouvellement du forfait, lorsque le zonage et/ou la date de validité ne sont pas renseignés, l'Agence imagine R reprend les informations enregistrées l'année 2012/2013.

L'Agence imagine R se réserve le droit de demander des pièces justificatives complémentaires afin de vérifier les déclarations du client.

1-5 La signature du contrat, après acceptation du dossier, entraîne l'ouverture d'un compte client pour le porteur du passe et également, le cas échéant, pour le payeur du contrat.

1-6 Le forfait est souscrit pour une durée de 12 mois. Il peut débuter au choix de l'étudiant, pour un prix identique, au 1^{er} septembre, 1^{er} octobre, 1^{er} novembre, 1^{er} décembre de l'année N ou 1^{er} janvier de l'année N+1. Aucune demande de souscription ne sera acceptée au-delà du 30 avril 2014. Le renouvellement du contrat peut débuter au plus tôt le 1^{er} jour suivant la fin de validité du contrat en cours. L'étudiant ne peut donc pas disposer de deux contrats pour une même période.

1-7 Lors de la 1^{ère} souscription imagine R, le forfait est chargé sur un passe Navigo imagine R comportant le nom, le prénom et la photo du porteur. À l'issue de chaque année scolaire, le passe doit être conservé pour les futures souscriptions. Si le porteur ne dispose plus de son passe, la refabrication sera payante (8€ TTC non remboursables). Si le porteur recharge son passe après le début de validité du forfait, aucun titre de transport acheté avant le rechargement ne sera remboursé.

1-8 En cas de non réception du passe ou du courrier de rechargement du forfait par le payeur ou porteur, aucun remboursement de titres de transport achetés dans l'attente du titre imagine R ne sera effectué s'il s'avère que le dysfonctionnement n'est pas imputable à l'Agence imagine R (adresse correctement saisie, titre de transport envoyé dans les délais impartis par l'Agence).

1-9 Il ne sera procédé à aucun remboursement en cas de grève des transporteurs en dehors de ceux prévus dans le cadre de la loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs et ses modalités pratiques d'application.

2 – Paiement du forfait

2-1 Le prix TTC du forfait, comprenant des frais de dossier (8€ TTC), est fixé pour l'année scolaire. Il est payable, soit au comptant en une seule fois, soit par prélèvement automatique mensuel. Le compte bancaire doit être domicilié en France métropolitaine ou dans un département d'outre-mer (hors compte épargne). Aucun paiement en espèces n'est admis.

2-2 Le payeur doit obligatoirement être majeur ou mineur émancipé (un justificatif doit être fourni) et peut être différent du porteur du passe.

2-3 Quelle que soit la date de souscription, le prix du forfait est dû dans son intégralité. En cas de souscription tardive ou envoi tardif du dossier de souscription, il ne pourra être procédé au remboursement des mois déjà écoulés. Aucun titre de transport acquis avant la demande de souscription ne sera remboursé.

2-4 Forfait payé au comptant : il est payable par chèque bancaire, chèque de banque ou mandat cash. Un chèque unique doit accompagner chaque demande de souscription. Celui-ci sera encaissé dès réception.

2-5 Forfait payé par prélèvements

2-5-1 Conformément aux nouvelles dispositions légales relatives à l'application des normes européennes bancaires SEPA (Single Euro Payments Area), le « Mandat de prélèvement SEPA » remplace l'ancienne « Autorisation de Prélèvement Automatique ». Ce Mandat de prélèvement SEPA est caractérisé par un numéro appelé « Référence Unique de Mandat » (RUM) qui est inscrit sur le document signé par le payeur. Ce numéro doit être conservé par le client, il peut être utile en cas de litige sur le prélèvement. Le Mandat de prélèvement SEPA dûment rempli et signé ainsi qu'un Relevé d'Identité Bancaire doivent être envoyés par correspondance accompagnés du formulaire de souscription.

2-5-2 Après souscription, le payeur reçoit un avis indiquant le montant des sommes qui seront prélevées sur le compte bancaire. Les frais de dossier sont ajoutés au règlement.

2-5-3 Les prélèvements automatiques se font sur la base de 9 prélèvements effectués à compter du premier mois de validité du forfait, en début de mois (au plus tôt le 5). Leur montant correspond au 1/9^e de la valeur annuelle du forfait. Les frais de dossier sont ajoutés au 1^{er} prélèvement.

2-5-4 En cas de souscription tardive, les sommes dues au titre des mois déjà écoulés entre la date de souscription du forfait et le 1^{er} jour de validité sont prélevées avec la 1^{ère} échéance.

2-5-5 Le payeur désirant changer d'établissement bancaire ou de compte à prélever doit le signaler dans une agence commerciale Optile, RATP, SNCF (1), dans certains comptoirs RATP (2) ou par correspondance auprès de l'Agence imagine R (cf 8-1). Le payeur fournit un RIB concordant aux nouvelles coordonnées bancaires, de telle sorte qu'il ne puisse y avoir de rupture dans le rythme des prélèvements.

2-5-6 Le changement de payeur ou le changement de mode de paiement peut s'effectuer dans une agence commerciale Optile, RATP, SNCF (1), dans certains comptoirs RATP (2) ou par correspondance auprès de l'Agence imagine R (cf. 8-1). Le payeur remplit alors un nouveau Mandat de prélèvement SEPA et fournit un RIB concordant aux nouvelles coordonnées bancaires, de telle sorte qu'il ne puisse y avoir de rupture dans le rythme des prélèvements.

2-5-7 La révocation du Mandat de prélèvement SEPA peut s'effectuer dans une agence commerciale Optile, RATP, SNCF (1), dans certains comptoirs RATP (2) ou par correspondance auprès de l'Agence imagine R (cf. 8-1). Toute demande de

révocation du Mandat de prélèvement SEPA doit être accompagnée de la désignation d'un autre moyen de paiement valide ou d'un autre payeur.

2-5-8 Les frais des rejets bancaires (hors incident technique non imputable au payeur) sont à la charge du payeur.

3 – Conditions d'utilisation du passe Navigo imagine R

3-1 Le porteur doit obligatoirement et systématiquement valider son passe aux appareils de contrôle des transporteurs avant chaque voyage.

3-2 En cas d'oubli du passe, pour voyager, le client doit acheter des titres de transport. Ceux-ci ne seront pas remboursés.

3-3 Le passe Navigo imagine R du porteur doit être présenté lors des contrôles, sous peine de se voir attribuer le paiement d'une indemnité forfaitaire conformément à la réglementation applicable aux services de transports publics de voyageurs. En cas de doute sur l'identité du porteur du passe, il peut être demandé une justification d'identité.

3-4 En cas de mauvais fonctionnement avéré du passe, celui-ci est immédiatement remplacé dans les agences commerciales Optile, RATP, SNCF (1) et dans certains comptoirs RATP (2). Dans les autres guichets des transporteurs et si la puce du passe est lisible, le client reçoit un coupon de dépannage valable 15 jours et une carte provisoire en échange de son passe. Pour obtenir un nouveau passe, le client doit ensuite se rendre dans une agence commerciale Optile, RATP, SNCF (1) ou dans certains comptoirs RATP (2) où celui-ci lui sera remis en échange du coupon de dépannage et de la carte provisoire initialement reçus. Si la puce du passe n'est pas lisible, le client sera invité à acheter des titres de transport remboursables dans la limite de 15 jours sur demande écrite adressée à l'Agence imagine R.

Si le passe ne contient pas d'autre forfait qu'un forfait imagine R, le client peut également demander son remplacement par correspondance en envoyant, à l'Agence imagine R, le bordereau de détérioration qu'il aura obtenu au guichet en échange de son passe. Le bordereau rempli et envoyé par le client dans les 48h lui permettra de recevoir son nouveau passe à domicile au maximum dans les 15 jours (cachet de la Poste faisant foi) suivants la réception du bordereau par l'Agence imagine R. Sauf dysfonctionnement imputable à l'Agence imagine R, aucun titre de transport ne pourra être remboursé au-delà de ces 15 jours.

3-5 Toute utilisation frauduleuse du passe Navigo imagine R (falsification, contrefaçon, utilisation du passe par un tiers) constatée lors d'un contrôle entraîne la résiliation immédiate du forfait et le retrait du passe Navigo imagine R sans préjudice de poursuites devant les tribunaux. Cette sanction ne s'applique qu'à l'égard du ou des fraudeurs.

3-6 Toute utilisation irrégulière du titre de transport imagine R constaté lors d'un contrôle entraîne le paiement d'une indemnité forfaitaire conformément à la réglementation applicable aux services de transports publics de voyageurs.

3-7 Un passe mis en opposition ne doit plus être utilisé sur les réseaux des transporteurs.

3-8 En cas de dégradation volontaire du passe (passe gratté ou perforé notamment), le passe ne sera remplacé qu'une fois. Les frais perçus pour le remplacement du passe dans ce cas sont de 23€ TTC non remboursables.

4 – Changements de zones

4-1 Périodes de modification

Les changements de zones sont possibles pendant toute la durée du forfait, excepté pendant la période de dézonage d'été (1er juillet au 31 août) et pendant les 7 derniers jours de validité du forfait.

4-2 Les changements de zones sont réalisables :

- immédiatement en agence commerciale Optile RATP, SNCF (1) ou dans certains comptoirs RATP (2).
- par téléphone ou par Internet auprès de l'Agence imagine R. Une fois la demande acceptée, au plus tôt 48h après la demande, le client doit se rendre au guichet ou sur un appareil automatique d'un transporteur, muni de son passe Navigo imagine R, pour réaliser le chargement des nouvelles zones. Les titres de transport achetés entre la date de la demande de changement de zones et la date de chargement des nouvelles zones sur le passe ne sont pas remboursés.

4-3 Information sur les conséquences financières

L'incidence financière d'un changement de zones peut être demandée en agence commerciale Optile RATP, SNCF (1), dans certains comptoirs RATP (2) ou par téléphone à l'Agence imagine R.

4-4 Calcul du nouveau tarif

Tout mois commencé est dû au tarif le plus élevé à partir de la date de chargement des nouvelles zones sur le passe :

- en cas de hausse du prix du forfait, le nouveau tarif est appliqué dès le 1er du mois de chargement,

– en cas de baisse du prix, le nouveau tarif est appliqué à partir du mois suivant le mois de chargement.
Les changements de zones à la baisse effectués durant les 3 derniers mois du forfait ne donnent lieu à aucun remboursement.

4-5 Paiement au nouveau tarif

4-5-1 Paiement par prélèvements

Le mois à partir duquel les prélèvements seront modifiés est le mois M+1 ou M+2 selon la date du mois M à laquelle le client a chargé les nouvelles zones sur le passe. Le premier prélèvement au nouveau tarif sera corrigé, le cas échéant, des sommes trop perçues ou restant dues.

4-5-2 Paiement au comptant

Pour les changements de zones conduisant à :

- une hausse du prix du forfait, la somme due doit être réglée au moment de la demande du changement de zones par carte bancaire (Visa, Eurocard, Mastercard, Électron, Maestro), chèque ou mandat cash.
- une baisse du prix du forfait, l'Agence imagine R procède, si le compte est créditeur, au remboursement des sommes trop perçues. En l'absence de chargement des nouvelles zones sur le passe, ce remboursement ne sera pas réalisé.

5 – Perte ou vol

5-1 En cas de perte ou de vol, le passe ne sera remplacé qu'une fois, sauf lorsqu'il s'agit d'un racket ou d'un vol avec violence, sur présentation d'un dépôt de plainte auprès des services de police. En cas de 2ème perte ou vol du passe, le contrat peut être résilié par l'agence imagine R dans les conditions de l'article 6-2.

Les frais perçus pour le remplacement du passe sont de 23€ TTC (non remboursables).

La demande de remplacement du passe peut être effectuée :

- immédiatement en agence commerciale Optile RATP, SNCF (1) ou dans certains comptoirs RATP (2).
- si le passe ne contient pas d'autre forfait qu'un forfait imagine R, par téléphone ou par Internet auprès de l'Agence imagine R. Dans ce cas, seuls seront remboursés les titres de transport achetés pour voyager entre la date de réception de la déclaration de perte / vol par l'Agence imagine R et jusqu'à 2 jours après la date d'envoi du passe Navigo imagine R de remplacement (cachet de la poste faisant foi). La demande de remboursement se fait par courrier libre adressé à l'Agence imagine R et doit être obligatoirement accompagnée des titres originaux achetés dans l'attente de la réception du nouveau passe.

5-2 Pour les paiements par prélèvement, les frais de refabrication sont prélevés avec la mensualité suivante.

Au comptant, le règlement est effectué par carte bancaire (Visa, Eurocard, Mastercard, Electron, Maestro), chèque bancaire ou mandat cash.

5-3 L'ancien passe est mis en opposition et s'il est retrouvé, il ne doit plus être utilisé sur les réseaux des transporteurs.

5-4 Tout passe retrouvé doit être remis dans une agence commerciale Optile, RATP, SNCF (1) ou dans certains comptoirs RATP (2).

6 – Résiliation du contrat

6-1 Le contrat peut être résilié à la demande du payeur par lettre recommandée avec AR adressée à l'Agence imagine R (cf. 8-1) lorsque le porteur est mis dans l'impossibilité d'utiliser son titre. La résiliation est définitive pour l'année scolaire en cours et n'est autorisée que pour les motifs suivants :

- interruption de scolarité jusqu'à la fin de l'année scolaire (arrêt de fréquentation, longue maladie, accident). Un certificat doit être fourni.
- stage de durée supérieure à 2 mois effectué hors Île-de-France (uniquement pour les étudiants inscrits dans un établissement situé en Île-de-France lors de la souscription). Un justificatif doit être fourni.
- déménagement hors Île-de-France. Un justificatif de la nouvelle adresse doit être fourni.
- décès du porteur. Un certificat de décès doit être fourni.
- bénéficiaire de la Tarification Solidarité Transport.

Le contrat commercial peut être résilié, sans motif, pendant le premier mois de validité du contrat. Dans ce cas, seuls les 8€ de frais de dossier et le premier mois du contrat sont facturés au client.

Aucune résiliation ne pourra être acceptée au cours des 3 derniers mois du forfait.

6-2 Le contrat pourra être résilié de plein droit par l'Agence imagine R et le forfait mis en opposition, en cas de 2 impayés successifs.

Le contrat pourra, sans préjudice de tous dommages et intérêts comme de toute action en justice, être résilié de plein droit par l'Agence imagine R, :

- en cas de fraude établie dans la constitution du dossier de souscription, fausse déclaration, falsification des pièces jointes, contrat non réglé dans sa totalité (dans ce cas, la résiliation ne donne lieu à aucun remboursement et peut entraîner le versement, par le fraudeur, d'une indemnité forfaitaire égale au forfait Navigo Annuel du tarif public),
 - en cas de fraude établie dans l'utilisation du titre de transport imagine R décrite au paragraphe 3-5,
 - en cas de 2e perte ou vol du passe.
- Le passe est mis en opposition et ne peut plus être utilisé sur les réseaux des transporteurs

6-3 Tout mois commencé est dû.

- Pour les paiements par prélèvement, ceux-ci sont automatiquement arrêtés.
 - Pour les paiements comptants : si le compte-client est créditeur, l'Agence imagine R procède au remboursement du trop perçu sur la base de 1/9e du prix du forfait ; si le compte-client est débiteur, la résiliation ne prend effet qu'après paiement des sommes dues.
- Les frais de dossier ne font l'objet d'aucun remboursement.

6-4 L'Agence imagine R signifie la résiliation au moyen d'un courrier adressé au dernier domicile connu du payeur.

6-5 L'Agence imagine R se réserve le droit de refuser toute souscription :

- à un client dont le contrat a déjà été résilié pour fraude établie (falsification contrefaçon ou utilisation par un tiers). Ce refus peut être opposé pendant une durée de 3 ans à compter de la résiliation à l'égard du fraudeur.
- à un payeur dont le contrat a déjà été résilié pour retard ou défaut de paiement. Ce refus peut être opposé pendant une durée de 6 mois à compter de la résiliation.

7 – Responsabilité du payeur et du porteur

Les conditions générales s'imposent à la fois au payeur et au porteur, étant entendu que le payeur est seul tenu par les conditions relatives au paiement.

8 – Dispositions diverses

8-1 L'Agence imagine R peut être contactée par Internet (www.imagine-r.com), par téléphone (09 69 39 55 55 - appel non surtaxé), par fax (08 10 44 21 21 - prix d'une communication locale) et par correspondance (Agence imagine R – 95905 Cergy-Pontoise Cedex 9).

8-2 Informations relatives aux données personnelles

Les données collectées font l'objet de traitements automatisés dont les finalités sont la gestion du forfait imagine R, la prospection commerciale, la prévention et la gestion des impayés, du vol et de la perte de titres de transports ainsi que la lutte contre la fraude pendant toute la durée de validité du forfait imagine R (dans le cadre de la constitution du dossier, de l'utilisation du passe, des subventions sociales réservées aux scolaires ainsi qu'à l'occasion d'un paiement en ligne par carte bancaire). Elles sont destinées au GIE Comutitres, responsable du traitement, à ses prestataires de services et partenaires contractuels, aux entreprises de transport en commun d'Île-de-France (OPTILE, RATP, SNCF et à leurs prestataires) aux financeurs institutionnels, aux établissements scolaires ainsi qu'au STIF.

Le client ou son représentant légal reconnaît avoir été informé et accepte que les données le concernant soient communiquées à des fins de gestion à un sous-traitant situé dans un pays tiers non membre de l'Union Européenne (Madagascar et/ou Maroc). A cet égard, seules les données relatives à l'identification, aux coordonnées personnelles et professionnelles, aux informations économiques et financières, et au contrat d'abonnement seront transférées. Ces transferts de données sont encadrés par des conventions de flux transfrontalières établies conformément aux clauses contractuelles type émises par la Commission Européenne et ont fait l'objet d'une autorisation de la CNIL (Décisions Cnil DF-2011-535 et DF-2012-724). Les données collectées sont obligatoires, exceptés le courriel et le numéro de téléphone portable qui sont recommandés. À défaut d'avoir renseigné les champs obligatoires, la demande de souscription ne peut être traitée. À défaut d'adresse courriel ou de numéro de téléphone, le client ne pourra pas être contacté à des fins de gestion par ces canaux.

Les offres commerciales (Bons Plans) d'imagine R et des entreprises de transport en commun d'Île-de-France transmises par communication électronique ne sont envoyées qu'aux clients ayant donné leur consentement (étant entendu que pour les porteurs mineurs il s'agit du consentement du représentant légal).

Toute personne concernée par le traitement dispose :

- d'un droit d'accès et de rectification qui lui permet, le cas échéant, de faire rectifier, compléter, mettre à jour, verrouiller ou effacer les données à caractère personnel la concernant qui sont inexactes, incomplètes, équivoques ou périmées
- d'un droit d'opposition :
- au traitement de ces données, pour motifs légitimes ;
- à ce que ces données soient utilisées à des fins de prospection ; les offres commerciales susceptibles d'être proposées peuvent être consultées sur le site Internet : www.imagine-r.com ;
- à la conservation sous forme numérisée de sa photographie : dans ce cas, une nouvelle photo est demandée chaque fois qu'une nouvelle refabrication du passe est nécessaire.

L'ensemble de ces droits s'exerce auprès de l'Agence imagine R (cf. 8-1). Toutes les informations concernant ces droits sont disponibles sur le site www.comutitres.fr.

En cas d'impayés, perte, vol ou fraude, le client est informé de la possibilité de mise en opposition de son passe, de résiliation de son contrat, éventuellement de l'impossibilité de renouveler son forfait immédiatement, ainsi que, le cas échéant, du refus du paiement en ligne par carte bancaire.

Indépendamment de ce traitement, les données relatives aux déplacements sont nécessairement et obligatoirement recueillies lors des validations du passe Navigo imagine R par les transporteurs concernés et font l'objet d'un traitement dont la finalité est la gestion de ces données notamment pour la détection de la fraude. Les responsables de ces traitements sont les transporteurs d'Île-de-France, chacun pour ce qui le concerne. Le GIE Comutitres n'est pas destinataire de ces données de validation.

En outre, des données anonymisées relatives aux déplacements sont communiquées au STIF afin de réaliser des analyses statistiques des déplacements permettant d'améliorer l'offre de transport. S'agissant des données de validation, l'ensemble des droits au titre de la loi Informatique et Libertés s'exerce auprès des transporteurs.

8-3 De même, le client est informé que tout appel au service après-vente du forfait est susceptible d'être enregistré à des fins de contrôle de qualité de service. Le client dispose également d'un droit d'accès, de rectification et d'opposition auxdits enregistrements, dans les mêmes formes que celles mentionnées à l'article 8-2.

9 – Précautions d'utilisation du passe Navigo imagine R

Le passe dispose d'une puce à microprocesseur et d'une antenne radio dont le bon fonctionnement dépend de quelques précautions d'utilisation de base que le titulaire s'engage à respecter. Il doit notamment ne pas soumettre le passe à des torsions, pliages, découpages, à de hautes ou basses températures, à des effets électromagnétiques, à un niveau d'humidité élevé et à n'importe quel autre traitement manifestement inapproprié au bon fonctionnement du passe. Il est vivement recommandé de laisser le passe dans son étui protecteur.

10 – Application des Conditions Générales d'Utilisation

Le STIF et les transporteurs se réservent le droit de faire évoluer les présentes conditions générales d'utilisation.

Dans ce cas, les nouvelles conditions générales seront portées à la connaissance des clients par voie de publication au recueil des actes administratifs du STIF, ainsi que par voie d'affichage dans les bus ou/et les gares ou/et les stations ou/et les tramways ou/et les sites internet optile.com, ratp.fr, transilien.com.

Dès lors que le passe ne contient plus de forfait Navigo imagine R mais un autre forfait, les Conditions Générales d'Utilisation du forfait concerné s'appliquent et les dispositions du présent document ne s'appliquent plus.

(1) Liste des agences commerciales sur optile.com, ratp.fr, transilien.com ou par téléphone auprès de l'Agence imagine R (cf. 8-1)

(2) Liste des comptoirs RATP sur ratp.fr ou par téléphone auprès de l'Agence imagine R (cf. 8-1)

CONDITIONS GÉNÉRALES D'UTILISATION DU FORFAIT IMAGINE R SCOLAIRE (saison 2013-2014)
(élèves de l'enseignement primaire, secondaire et apprentis)

Le forfait imagine R, créé par le SYNDICAT DES TRANSPORTS d'Île-de-France, est géré par le GIE Comutitres, ci-dessous dénommé GIE Comutitres ou Agence imagine R, en son nom et pour le compte d'OPTILE, de la RATP et de la SNCF. Le forfait annuel imagine R est chargé sur un passe Navigo imagine R. Le passe Navigo imagine Rest la propriété du STIF (Autorité Organisatrice des Transports d'Île-de-France) et des transporteurs d'Île-de-France (OPTILE, RATP, SNCF). Son utilisation est subordonnée à l'acceptation des présentes conditions d'utilisation.

1 – Forfait imagine R Scolaire

1-1 Utilisable dans le cadre de la tarification zonale d'Île-de-France, le forfait annuel imagine R Scolaire permet de voyager sur les lignes régulières de transport en commun y compris Orlybus, Orlyrail, Roissybus et les bus de nuit Noctilien. Il n'est pas valable sur Orlyval, Filéo, dans le TGV en Île-de-France, sur certaines lignes à tarification spéciale d'OPTILE, ni sur le réseau ferré hors Île-de-France. Il ne peut être complété ou servir de complément à un abonnement SNCF ou à un billet de train autre qu'un Complément de Parcours. L'ensemble du trajet effectué avec le forfait imagine R doit impérativement se faire en Île-de-France. Il n'est pas valable en 1ère classe sur les trains grandes lignes de la SNCF effectuant des arrêts en Île-de-France. Pendant la semaine, il est utilisable uniquement dans les zones souscrites. Les samedis, dimanches, jours fériés, pendant les petites vacances scolaires (Toussaint, Noël, Hiver et Printemps) définies par l'Éducation Nationale dans les académies de Paris, Versailles et Créteil (zone C) et du 1er juillet au 31 août, il est valable dans toutes les zones d'Île-de-France.

1-2 Il est réservé aux jeunes résidant en Île-de-France, ayant au 1er Septembre 2013 soit moins de 16 ans, soit moins de 26 ans et fréquentant un établissement recensé par le Ministère de l'Éducation Nationale pour suivre une formation initiale de l'enseignement primaire ou secondaire, une formation d'apprentis, ou un cursus de longue durée (> 350 h théorique) destiné aux jeunes déscolarisés en difficulté d'insertion.
En sont exclus les élèves en contrat de professionnalisation.

1-3 Le forfait imagine R Scolaire est matérialisé sur un passe nominatif, rigoureusement personnel et non cessible.

1-4 Le forfait ne peut être souscrit que par correspondance. Le formulaire dûment complété doit être revêtu du tampon de l'établissement scolaire de l'élève ou accompagné d'un certificat de scolarité 2013/2014 (la carte d'étudiant des métiers n'est pas acceptée). Il doit également être accompagné d'une photo (de face, tête nue, fond neutre, 35x41, non utilisée, non scannée, non photocopiée), ainsi que du moyen de paiement et envoyé à l'Agence imagine R.

Dans la mesure où la demande est complète, un délai maximum de 21 jours est à prévoir entre la date de réception de la demande de souscription par l'Agence imagine R et la date d'expédition du courrier d'acceptation de la souscription au client (cachet de la poste faisant foi). Aucun titre de transport acheté pour voyager durant ce délai de 21 jours ne sera remboursé.

En l'absence de justificatif (tampon de l'établissement scolaire ou certificat de scolarité 2013/2014, RIB, Mandat de prélèvement SEPA signé, photo), ou lorsque l'établissement, la classe et/ou l'option ne sont pas renseignés, le dossier est mis en attente. À réception des éléments manquants par l'Agence imagine R, la demande de souscription est considérée complète. Le délai de 21 jours s'applique à compter de cette date.

Aucun titre de transport acheté pour voyager durant cette attente ne sera remboursé.

Lors de la première souscription, lorsque le zonage n'est pas renseigné, l'Agence imagine R attribue le couple de zones correspondant au code postal du domicile et celui de l'établissement scolaire, sauf si les deux lieux se situent dans la même zone tarifaire. Dans ce cas, le dossier est mis en attente.

En cas de renouvellement du forfait, lorsque le zonage n'est pas renseigné, l'Agence imagine R reprend les informations enregistrées l'année 2012/2013.

L'Agence imagine R se réserve le droit de demander des pièces justificatives complémentaires afin de vérifier les déclarations du client.

Cas des élèves boursiers : si vous avez retourné uniquement le coupon de bourse du livret Imagine R, votre notification d'octroi de bourse peut vous être demandée à tout moment par l'Agence imagine R aux fins de contrôle de votre situation. Si celle-ci n'est pas renvoyée dans un délai d'un mois, l'Agence imagine R considèrera que vous n'avez pas droit au tarif boursier et pourra de plein droit résilier votre contrat et vous interdire de souscrire à un nouveau forfait imagine R pendant une durée de 3 ans.

1-5 La signature du contrat, après acceptation du dossier, entraîne l'ouverture d'un compte client pour le porteur du passe et également, le cas échéant, pour le payeur du contrat.

1-6 La première année de souscription, la durée de validité du contrat imagine R est de 13 mois à partir du 1er septembre de l'année N jusqu'au 30 septembre de l'année N+1. Lors du renouvellement du contrat, la durée de celui-ci est de 12 mois

et couvre la période du 1er octobre de l'année N+1 au 30 septembre de l'année N+2. Quelle que soit sa date de souscription, le forfait expire toujours au 30 septembre.

Aucune demande de souscription ne sera acceptée au-delà du 30 avril 2014. Le renouvellement du contrat peut débuter au plus tôt le 1er octobre. Le client ne peut donc pas disposer de deux contrats pour une même période.

1-7 Lors de la 1ère souscription Imagine R, le forfait est chargé sur un passe Navigo imagine R comportant le nom et la photo du porteur. À l'issue de chaque année scolaire, le passe doit être conservé pour les futures souscriptions. Si le porteur ne dispose plus de son passe, la refabrication sera payante (8€ TTC non remboursables). Si le porteur recharge son passe après le début de validité du forfait, aucun titre de transport acheté avant le rechargement ne sera remboursé.

1-8 En cas de non réception du passe ou du courrier d'information relatif au rechargement du forfait par le payeur ou porteur, aucun remboursement de titres de transport achetés dans l'attente du titre imagine R ne sera effectué s'il s'avère que le dysfonctionnement n'est pas imputable à l'Agence imagine R (adresse correctement saisie, titre de transport envoyé dans les délais impartis par l'Agence).

1-9 Il ne sera procédé à aucun remboursement en cas de grève des transporteurs en dehors de ceux prévus dans le cadre de la loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs et ses modalités pratiques d'application.

2 – Paiement du forfait

2-1 Le prix TTC du forfait, comprenant des frais de dossier (8€ TTC), est fixé pour l'année scolaire. Il est payable, soit au comptant en une seule fois, soit par prélèvement automatique mensuel. Le compte bancaire doit être domicilié en France métropolitaine ou dans un département d'outre-mer (hors compte épargne). Aucun paiement en espèces n'est admis.

2-2 Le payeur doit obligatoirement être majeur ou mineur émancipé (un justificatif doit être fourni) et peut être différent du porteur du passe.

2-3 Quelle que soit la date de souscription, le prix du forfait est dû dans son intégralité. En cas de souscription tardive ou d'envoi tardif du dossier de souscription, il ne pourra être procédé au remboursement des mois déjà écoulés. Aucun titre de transport acquis avant la demande de souscription ne sera remboursé.

2-4 Afin de bénéficier des tarifs réservés aux boursiers de l'Education Nationale, le porteur du forfait imagine R doit obligatoirement renseigner la classe et l'option choisie et opter pour un choix de zones correspondant à son trajet entre son domicile et son établissement scolaire. Dans le cas contraire, le tarif public régional sera appliqué.

Au moment de l'envoi du formulaire, pour les élèves boursiers qui ne fournissent pas leur attestation de bourse indiquant précisément le montant annuel pour les collégiens ou le nombre de parts de base pour les lycéens, le forfait doit être réglé dans sa totalité au tarif non boursier. À réception de l'attestation de bourse par l'Agence imagine R (au plus tard le 15/12/2013), le prix du forfait sera recalculé (les paiements par prélèvements seront réajustés ; le règlement au comptant fera l'objet d'un remboursement du trop perçu).

Les coordonnées du porteur peuvent être transmises à l'établissement scolaire d'inscription déclaré pour vérification du statut boursier.

2-5 Forfait payé au comptant : il est payable par chèque bancaire, chèque de banque ou mandat cash. Un chèque unique doit accompagner chaque demande de souscription. Celui-ci sera encaissé dès réception.

2-6 Forfait payé par prélèvements

2-6-1 Conformément aux nouvelles dispositions légales relatives à l'application des normes européennes bancaires SEPA (Single Euro Payments Area), le « Mandat de prélèvement SEPA » remplace l'ancienne « Autorisation de Prélèvement Automatique ». Ce Mandat de prélèvement SEPA est caractérisé par un numéro appelé « Référence Unique de Mandat » (RUM) qui est inscrit sur le document signé par le payeur. Ce numéro doit être conservé par le client, il peut être utile en cas de litige sur le prélèvement. Le Mandat de prélèvement SEPA dûment rempli et signé ainsi qu'un Relevé d'Identité Bancaire doivent être envoyés par correspondance accompagnés du formulaire de souscription.

2-6-2 Après souscription, le payeur reçoit un avis indiquant le montant des sommes qui seront prélevées sur le compte bancaire. Les frais de dossier sont ajoutés au règlement.

2-6-3 Les prélèvements automatiques se font sur la base de 9 prélèvements d'octobre à juin, en début de mois (au plus tôt le 5). Leur montant correspond au 1/9e de la valeur annuelle du forfait. Les frais de dossier sont ajoutés au 1er prélèvement.

2-6-4 En cas de souscription tardive, les sommes dues au titre des mois déjà écoulés entre la date de souscription du forfait et le 1er jour de validité sont prélevées avec la 1ère échéance.

2-6-5 Le payeur désirant changer d'établissement bancaire ou de compte à prélever doit le signaler dans une agence commerciale Optile, RATP, SNCF (1), ou dans certains comptoirs RATP (2) ou par correspondance auprès de l'Agence imagine R (cf 8-1). Le payeur fournit un RIB concordant aux nouvelles coordonnées bancaires, de telle sorte qu'il ne puisse y avoir de rupture dans le rythme des prélèvements.

2-6-6 Le changement de payeur ou le changement de mode de paiement peut s'effectuer dans une agence commerciale Optile, RATP, SNCF (1), dans certains comptoirs RATP (2) ou par correspondance auprès de l'Agence imagine R (cf. 8-1). Le payeur remplit alors un nouveau Mandat de prélèvement SEPA et fournit un RIB concordant aux nouvelles coordonnées bancaires, de telle sorte qu'il ne puisse y avoir de rupture dans le rythme des prélèvements.

2-6-7 La révocation du Mandat de prélèvement SEPA peut s'effectuer dans une agence commerciale Optile, RATP, SNCF (1), dans certains comptoirs RATP (2) ou par correspondance auprès de l'Agence imagine R (cf. 8-1). Toute demande de révocation du Mandat de prélèvement SEPA doit être accompagnée de la désignation d'un autre moyen de paiement valide ou d'un autre payeur.

2-6-8 Les frais des rejets bancaires (hors incident technique non imputable au payeur) sont à la charge du payeur.

3 – Conditions d'utilisation du passe Navigo imagine R

3-1 Le porteur doit obligatoirement et systématiquement valider son passe aux appareils de contrôle des transporteurs avant chaque voyage.

3-2 En cas d'oubli de son passe, pour voyager, le client doit acheter des titres de transport. Ceux-ci ne seront pas remboursés.

3-3 Le passe Navigo imagine R du porteur doit être présenté lors des contrôles, sous peine de se voir attribuer le paiement d'une indemnité forfaitaire conformément à la réglementation applicable aux services de transports publics de voyageurs. En cas de doute sur l'identité du porteur du passe, il peut être demandé une justification d'identité.

3-4 En cas de mauvais fonctionnement avéré du passe, celui-ci est immédiatement remplacé dans les agences commerciales Optile, RATP, SNCF (1) et dans certains comptoirs RATP (2). Dans les autres guichets des transporteurs et si la puce du passe est lisible, le client reçoit un coupon de dépannage valable 15 jours et une carte provisoire en échange de son passe. Pour obtenir un nouveau passe, le client doit ensuite se rendre dans une agence commerciale Optile, RATP, SNCF (1) ou dans certains comptoirs RATP (2) où celui-ci lui sera remis en échange du coupon de dépannage et de la carte provisoire initialement reçus. Si la puce du passe n'est pas lisible, le client sera invité à acheter des titres de transport remboursables dans la limite de 15 jours sur demande écrite adressée à l'Agence imagine R.

Si le passe ne contient pas d'autre forfait qu'un forfait imagine R, le client peut également demander son remplacement par correspondance en envoyant, à l'Agence imagine R, le bordereau de détérioration qu'il aura obtenu au guichet en échange de son passe. Le bordereau rempli et envoyé par le client dans les 48h lui permettra de recevoir son nouveau passe à domicile au maximum dans les 15 jours (cachet de la Poste faisant foi) suivants la réception du bordereau par l'Agence imagine R. Sauf dysfonctionnement imputable à l'Agence imagine R, aucun titre de transport ne pourra être remboursé au-delà de ces 15 jours.

3-5 Toute utilisation frauduleuse du passe Navigo imagine R (falsification, contrefaçon, utilisation du passe par un tiers) constatée lors d'un contrôle entraîne la résiliation immédiate du forfait et le retrait du passe Navigo imagine R sans préjudice de poursuites devant les tribunaux. Cette sanction ne s'applique qu'à l'égard du ou des fraudeurs.

3-6 Toute utilisation irrégulière du titre de transport imagine R constaté lors d'un contrôle entraîne le paiement d'une indemnité forfaitaire conformément à la réglementation applicable aux services de transports publics de voyageurs.

3-7 Un passe mis en opposition ne doit plus être utilisé sur les réseaux des transporteurs.

3-8 En cas de dégradation volontaire du passe (passe gratté ou perforé notamment), le passe ne sera remplacé qu'une fois. Les frais perçus pour le remplacement du passe dans ce cas sont de 23€ TTC non remboursables.

4 – Changements de zones

4-1 Périodes de modification

Les changements de zones sont possibles pendant toute la durée du forfait, excepté pendant la période de dézonage d'été (1er juillet au 31 août) et pendant les 7 derniers jours de validité du forfait.

4-2 Les changements de zones sont réalisables (sauf changements de zones à la hausse des boursiers) :

- immédiatement en agence commerciale Optile RATP, SNCF (1), dans certains comptoirs RATP (2).
- par téléphone ou par Internet auprès de l'Agence imagine R. Une fois la demande acceptée, au plus tôt 48h après la demande, le client doit se rendre au guichet ou sur un appareil automatique d'un transporteur, muni de son passe Navigo imagine R, pour réaliser le chargement des nouvelles zones. Les titres de transport achetés entre la date de la demande de changement de zones et la date de chargement des nouvelles zones sur le passe ne sont pas remboursés:

Les changements de zones à la hausse pour les boursiers se font exclusivement par correspondance avec les justificatifs suivants : justificatif de domicile, certificat de l'établissement scolaire à adresser à l'Agence imagine R.

4-3 Information sur les conséquences financières

L'incidence financière d'un changement de zones peut être demandée en agence commerciale Optile RATP, SNCF (1), dans certains comptoirs RATP (2) ou par téléphone à l'Agence imagine R.

4-4 Calcul du nouveau tarif

Tout mois commencé est dû au tarif le plus élevé à partir de la date de chargement des nouvelles zones sur le passe :

- en cas de hausse du prix du forfait, le nouveau tarif est appliqué dès le 1er du mois de chargement,
- en cas de baisse du prix, le nouveau tarif est appliqué à partir du mois suivant le mois de chargement.

Les changements de zones à la baisse effectués durant les 3 derniers mois du forfait ne donnent lieu à aucun remboursement.

4-5 Paiement au nouveau tarif

4-5-1 Paiement par prélèvements

Le mois à partir duquel les prélèvements seront modifiés est le mois M+1 ou M+2 selon la date du mois M à laquelle le client a chargé les nouvelles zones sur le passe. Le premier prélèvement au nouveau tarif sera corrigé, le cas échéant, des sommes trop perçues ou restant dues.

4-5-2 Paiement au comptant

Pour les changements de zones conduisant à :

- une hausse du prix du forfait, la somme due doit être réglée au moment de la demande du changement de zones par carte bancaire (Visa, Eurocard, Mastercard, Électron, Maestro), chèque ou mandat cash.
- une baisse du prix du forfait, l'Agence imagine R procède, si le compte est créditeur, au remboursement des sommes trop perçues. En l'absence de chargement des nouvelles zones sur le passe, ce remboursement ne sera pas réalisé.

5 – Perte ou vol

5-1 En cas de perte ou de vol, le passe ne sera remplacé qu'une fois, sauf lorsqu'il s'agit d'un racket ou d'un vol avec violence, sur présentation d'un dépôt de plainte auprès des services de police. En cas de 2ème perte ou vol du passe, le contrat peut être résilié par l'agence imagine R dans les conditions de l'article 6-2.

Les frais perçus pour le remplacement du passe sont de 23€ TTC (non remboursables).

La demande de remplacement du passe peut être effectuée :

- immédiatement en agence commerciale Optile RATP, SNCF (1) ou dans certains comptoirs RATP (2).
- si le passe ne contient pas d'autre forfait qu'un forfait imagine R, par téléphone ou par Internet auprès de l'Agence imagine R. Dans ce cas, seuls seront remboursés les titres de transport achetés pour voyager entre la date de réception de la déclaration de perte / vol par l'Agence imagine R et jusqu'à 2 jours après la date d'envoi du passe Navigo imagine R de remplacement (cachet de la poste faisant foi). La demande de remboursement se fait par courrier libre adressé à l'Agence imagine R et doit être obligatoirement accompagnée des titres originaux achetés dans l'attente de la réception du nouveau passe.

5-2 Pour les paiements par prélèvement, les frais de refabrication sont prélevés avec la mensualité suivante. Au comptant, le règlement est effectué par carte bancaire (Visa, Eurocard, Mastercard, Electron, Maestro), chèque bancaire ou mandat cash.

5-3 L'ancien passe est mis en opposition et s'il est retrouvé, il ne doit plus être utilisé sur les réseaux des transporteurs.

5-4 Tout passe retrouvé doit être remis dans une agence commerciale Optile, RATP, SNCF (1) ou dans certains comptoirs RATP (2).

6 – Résiliation du contrat

6-1 Le contrat peut être résilié à la demande du payeur par lettre recommandée avec AR adressée à l'Agence imagine R (cf. 8-1) lorsque le porteur est mis dans l'impossibilité d'utiliser son titre. La résiliation est définitive pour l'année scolaire en cours et n'est autorisée que pour les motifs suivants :

- interruption de scolarité jusqu'à la fin de l'année scolaire (arrêt de fréquentation, longue maladie, accident). Un certificat doit être fourni.
- stage de durée supérieure à 2 mois effectué hors Île-de-France (uniquement pour les élèves et apprentis inscrits dans un établissement situé en Île-de-France lors de la souscription). Un justificatif doit être fourni.
- déménagement hors Île-de-France. Un justificatif de la nouvelle adresse doit être fourni.
- décès du porteur. Un certificat de décès doit être fourni.
- bénéficiaire de la Tarification Solidarité Transport.

Le contrat peut être résilié, sans motif, pendant le premier mois de validité du contrat. Dans ce cas, seuls les 8€ de frais de dossier et le premier mois du contrat sont facturés au client.

Aucune résiliation ne pourra être acceptée au cours des 3 derniers mois du forfait.

6-2 Le contrat pourra être résilié de plein droit par l'Agence imagine R et le forfait mis en opposition, en cas de 2 impayés successifs.

Le contrat pourra, sans préjudice de tous dommages et intérêts comme de toute action en justice, être résilié de plein droit par l'Agence imagine R, :

- en cas de fraude établie dans la constitution du dossier de souscription, fausse déclaration, falsification des pièces jointes, contrat non réglé dans sa totalité (dans ce cas, la résiliation ne donne lieu à aucun remboursement et peut entraîner le versement, par le fraudeur, d'une indemnité forfaitaire égale au forfait Navigo Annuel du tarif public),
- en cas de fraude établie dans l'utilisation du titre de transport imagine R décrite au paragraphe 3-5,
- en cas de 2^e perte ou vol du passe.

Le passe est mis en opposition et ne peut plus être utilisé sur les réseaux des transporteurs

6-3 Tout mois commencé est dû.

- Pour les paiements par prélèvements, ceux-ci sont automatiquement arrêtés.
- Pour les paiements comptants : si le compte-client est créditeur, l'Agence imagine R procède au remboursement du trop perçu sur la base d'un 1/9^e du prix du forfait ; si le compte-client est débiteur, la résiliation ne prend effet qu'après paiement des sommes dues.

Les frais de dossier ne font l'objet d'aucun remboursement.

6-4 L'Agence imagine R signifie la résiliation au moyen d'un courrier adressé au dernier domicile connu du payeur.

6-5 L'Agence imagine R se réserve le droit de refuser toute souscription :

- à un client dont le contrat a déjà été résilié pour fraude établie (falsification, contrefaçon ou utilisation par un tiers). Ce refus peut être opposé pendant une durée de 3 ans à compter de la résiliation à l'égard du fraudeur.
- à un payeur dont le contrat a déjà été résilié pour retard ou défaut de paiement. Ce refus peut être opposé pendant une durée de 6 mois à compter de la résiliation.

7 – Responsabilité du payeur et du porteur

Les conditions générales s'imposent à la fois au payeur et au porteur, étant entendu que le payeur est seul tenu par les conditions relatives au paiement.

8 – Dispositions diverses

8-1 L'Agence imagine R peut être contactée par Internet (www.imagine-r.com), par téléphone (09 69 39 55 55 – appel non surtaxé), par fax (08 10 44 21 21 - prix d'une communication locale) et par correspondance (Agence imagine R – 95905 Cergy-Pontoise Cedex 9)

8-2 Informations relatives aux données personnelles

Les données collectées font l'objet de traitements automatisés dont les finalités sont la gestion du forfait imagine R, la prospection commerciale, la prévention et la gestion des impayés, du vol et de la perte de titres de transports ainsi que la lutte contre la fraude pendant toute la durée de validité du forfait imagine R (dans le cadre de la constitution du dossier, de l'utilisation du passe, des subventions sociales réservées aux scolaires ainsi qu'à l'occasion d'un paiement en ligne par carte bancaire). Elles sont destinées au GIE Comutitres, responsable du traitement, à ses prestataires de services et partenaires contractuels, aux entreprises de transport en commun d'Île-de-France (OPTILE, RATP, SNCF et à leurs prestataires) aux financeurs institutionnels, aux établissements scolaires ainsi qu'au STIF.

Le client ou son représentant légal reconnaît avoir été informé et accepte que les données le concernant soient communiquées à des fins de gestion à un sous-traitant situé dans un pays tiers non membre de l'Union Européenne (Madagascar et/ou Maroc). A cet égard, seules les données relatives à l'identification, aux coordonnées personnelles et professionnelles, aux informations économiques et financières, et au contrat d'abonnement seront transférées. Ces transferts de données sont encadrés par des conventions de flux transfrontalières établies conformément aux clauses

contractuelles type émises par la Commission Européenne et ont fait l'objet d'une autorisation de la CNIL (Décisions Cnil DF-2011-535 et DF-2012-724). Les données collectées sont obligatoires, exceptés le courriel et le numéro de téléphone portable qui sont recommandés. À défaut d'avoir renseigné les champs obligatoires, la demande de souscription ne peut être traitée. À défaut d'adresse courriel ou de numéro de téléphone, le client ne pourra pas être contacté à des fins de gestion par ces canaux.

Les offres commerciales (Bons Plans) d'Imagine R et des entreprises de transport en commun d'Île-de-France transmises par communication électronique ne sont envoyées qu'aux clients ayant donné leur consentement (étant entendu que pour les porteurs mineurs il s'agit du consentement du représentant légal).

Toute personne concernée par le traitement dispose :

– d'un droit d'accès et de rectification qui lui permet, le cas échéant, de faire rectifier, compléter, mettre à jour, verrouiller ou effacer les données à caractère personnel la concernant qui sont inexactes, incomplètes, équivoques ou périmées

- d'un droit d'opposition :

- au traitement de ces données, pour motifs légitimes ;
- à ce que ces données soient utilisées à des fins de prospection ; les offres commerciales susceptibles d'être proposées peuvent être consultées sur le site Internet : www.imagine-r.com ;
- à la conservation sous forme numérisée de sa photographie : dans ce cas, une nouvelle photo est demandée chaque fois qu'une nouvelle refabrication du passe est nécessaire.

L'ensemble de ces droits s'exerce auprès de l'Agence Imagine R (cf. 8-1). Toutes les informations concernant ces droits sont disponibles sur le site www.comutitres.fr.

En cas d'impayés, perte, vol ou fraude, le client est informé de la possibilité de mise en opposition de son passe, de résiliation de son contrat, éventuellement de l'impossibilité de renouveler son forfait immédiatement, ainsi que, le cas échéant, du refus du paiement en ligne par carte bancaire.

Indépendamment de ce traitement, les données relatives aux déplacements sont nécessairement et obligatoirement recueillies lors des validations du passe Navigo Imagine R par les transporteurs concernés et font l'objet d'un traitement dont la finalité est la gestion de ces données notamment pour la détection de la fraude. Les responsables de ces traitements sont les transporteurs d'Île-de-France, chacun pour ce qui le concerne. Le GIE Comutitres n'est pas destinataire de ces données de validation.

En outre, des données anonymisées relatives aux déplacements sont communiquées au STIF afin de réaliser des analyses statistiques des déplacements permettant d'améliorer l'offre de transport.

S'agissant des données de validation, l'ensemble des droits au titre de la loi Informatique et Libertés s'exerce auprès des transporteurs.

8-3 De même, le client est informé que tout appel au service après-vente du forfait est susceptible d'être enregistré à des fins de contrôle de qualité de service. Le client dispose également d'un droit d'accès, de rectification et d'opposition auxdits enregistrements, dans les mêmes formes que celles mentionnées à l'article 8-2.

9 – Précautions d'utilisation du passe Navigo Imagine R

Le passe dispose d'une puce à microprocesseur et d'une antenne radio dont le bon fonctionnement dépend de quelques précautions d'utilisation de base que le titulaire s'engage à respecter. Il doit notamment ne pas soumettre le passe à des torsions, pliages, découpages, à de hautes ou basses températures, à des effets électromagnétiques, à un niveau d'humidité élevé et à n'importe quel autre traitement manifestement inapproprié au bon fonctionnement du passe. Il est vivement recommandé de laisser le passe dans son étui protecteur.

10 – Application des Conditions Générales d'Utilisation

Le STIF et les transporteurs se réservent le droit de faire évoluer les présentes conditions générales d'utilisation. Dans ce cas, les nouvelles conditions générales seront portées à la connaissance des clients par voie de publication au recueil des actes administratifs du STIF, ainsi que par voie d'affichage dans les bus ou/et les gares ou/et les stations ou/et les tramways ou/et les sites internet optile.com, ratp.fr, transilien.com.

Dès lors que le passe ne contient plus de forfait Navigo Imagine R mais un autre forfait, les Conditions Générales d'Utilisation du forfait concerné s'appliquent et les dispositions du présent document ne s'appliquent plus.

(1) Liste des agences commerciales sur optile.com, ratp.fr, transilien.com ou par téléphone auprès de l'Agence Imagine R (cf. 8-1)

(2) Liste des comptoirs RATP sur ratp.fr ou par téléphone auprès de l'Agence Imagine R (cf. 8-1)

Décision n° 2013/0150

Du 19 AVR. 2013

**CONDITIONS GENERALES D'UTILISATION
DES FORFAITS AMETHYSTE SUR PASSE NAVIGO**

La directrice générale 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 décision 2011/029 du 9 février 2011 relative à la réforme des titres attribués par les départements aux personnes âgées et handicapées sous condition de ressources ;
- VU** la délibération n° 2006/0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général ;
- VU** l'arrêté du président du Conseil du Syndicat n° SRHRS 2006-016 du 17 mars 2006 portant recrutement par voie de détachement de Mme Sophie MOUGARD en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la décision n°2012-0242 du 27 juin 2012 portant délégation de signature à Monsieur Olivier Nalin, directeur du développement, de la tarification et des affaires économiques;

DECIDE

Article 1^{er} : Les conditions générales d'utilisation des forfaits Amethyste sur passe Navigo jointes en annexe sont approuvées.

Article 2 : La présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du STIF et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et par
délégation,



Olivier NALIN

CGU DES FORFAITS AMETHYSTE SUR PASSE NAVIGO

L'utilisation des forfaits Améthyste sur passe Navigo est subordonnée à l'acceptation des présentes conditions d'utilisation et aux conditions d'utilisation du passe Navigo.

1 PRÉSENTATION ET UTILISATION

1.1 Le forfait Améthyste, créé par le STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France), est attribué par les départements d'Île-de-France, chacun agissant pour son seul département, distribué par les transporteurs, et géré, pour le compte de ceux-ci, par le GIE Comutitres constitué des transporteurs RATP, SNCF et Optile, mandataire des opérateurs privés.

1.2 Le forfait Améthyste est susceptible d'être utilisé sur les lignes régulières de transport en commun où s'applique la tarification fixée par le STIF – y compris Orlybus, Roissybus, Noctilien, Orlyrail, certaines dessertes locales et certains transports à la demande, les trains TER ou Intercités – pour réaliser des parcours intégralement situés en Île-de-France. Sont exclus Filéo, Orlyval et le TGV.

Au sein de l'ensemble caractérisé au paragraphe précédent, un forfait Améthyste est valide :
- pour tout voyage réalisé à l'intérieur des zones de validité du forfait,
- sous réserve que le titulaire ait validé lors de son entrée sur le réseau (pour le train, le RER, le métro ou les trams express), ou lors de sa montée dans le véhicule (pour les bus et les tramways urbains).

1.3 Le forfait comporte au moins deux zones contiguës.

1.4 Le forfait Améthyste est valable 12 mois à compter du mois fixé par le service du département attributeur. Il est valable du 1er jour (début de service) du premier mois de validité, au dernier jour (fin de service) du dernier mois de validité. Pour Noctilien, le forfait Améthyste est valable du 1er jour du premier mois de validité à 0h00, au dernier jour du dernier mois de validité (fin de service, c'est-à-dire le lendemain 6h00).

1.5 Le forfait Améthyste est réservé aux personnes ayant leur domicile dans un des départements d'Île-de-France et remplissant les conditions d'attribution fixées par ce département dans la limite des critères suivants :

- soit être âgées d'au moins 60 ans et ne pas avoir d'activité professionnelle,
- Soit être adulte handicapé bénéficiaire de l'allocation prévue par les articles L821-1 à L821-3 du code de la sécurité sociale ou de l'allocation différentielle de maintien de droits acquis ;
- Soit être reconnues inapte au travail par leur régime de protection sociale.

Ces conditions d'attribution des titres peuvent être modifiées par le département.

1.6 Chaque département définit plusieurs catégories de bénéficiaires avec des droits différents. Pour chaque catégorie de bénéficiaires, il fixe le zonage du forfait qui peut être délivré au bénéficiaire (ou les zonages si un choix est possible) et la participation financière demandée pour l'obtention du forfait.

1.7 Dans l'hypothèse où le département permet au bénéficiaire de choisir entre plusieurs forfaits de zonages différents moyennant des frais d'accession différents et offre la possibilité de modifier ce choix avant l'échéance des 12 mois de validité, les modalités et conditions financières du changement d'attribution sont définies et communiquées par lui aux bénéficiaires.

2 OBTENTION

Pour obtenir un forfait Améthyste, le demandeur doit préalablement être muni d'un passe Navigo nominatif, à son nom et prénom tels que figurant sur sa pièce d'identité, et sur lequel figure sa photo. (voir CGU du Passe Navigo).

2.1 .. Les modalités d'obtention du forfait Améthyste (et les modalités de paiement des frais d'accession s'il y en a) sont définies et communiquées par le département.

2.2 Le service du département attributeur des forfaits Améthyste instruit les demandes qui lui sont adressées par les personnes domiciliées dans son département. Il informe la personne des suites données et d'une date prévisionnelle à partir de laquelle le bénéficiaire pourra charger le forfait sur son passe Navigo.

2.3 Les titres de remplacement utilisés en attendant d'obtenir le forfait Améthyste ne sont jamais remboursés.

3 CHARGEMENT DES FORFAITS

3.1 Pour voyager, une fois le droit au forfait Améthyste attribué par le service du département, le bénéficiaire doit impérativement charger le forfait Améthyste sur son passe Navigo.

3.2 Le forfait Améthyste peut être chargé :
- dans les guichets et sur les appareils automatiques de vente de la RATP et de la SNCF
- sur le site www.navigo.fr (courant 2013).

3.3 Le forfait Améthyste ne peut être chargé, à l'exclusion de tout autre support, que sur le passe Navigo.

4 AJOUT DE FORFAITS

4.1 Il est possible de charger en plus d'un forfait Améthyste déjà chargé sur un passe, un forfait Navigo Mois ou Navigo Semaine, un forfait Solidarité Transport Mois ou Semaine ou un forfait Gratuité Transport.

4.2 Les zones du forfait Améthyste et les zones du forfait Navigo Mois ou Navigo Semaine ou Solidarité Transport Mois ou Semaine chargé en complément peuvent être jointes ou disjointes.

Si les deux forfaits ont des zones disjointes (Z1-2 et Z4-5), le client ne peut réaliser en une seule fois des trajets reliant les zones des deux forfaits chargés. Il doit alors acheter à chaque fois un titre de transport valable pour l'intégralité de son trajet.

4.3 Les tarifs et conditions d'achat des forfaits Navigo chargés en complément du forfait Améthyste sont identiques à ceux des forfaits Navigo achetés isolément (voir CGU des forfaits Navigo Mois et Semaine).

4.4 Les tarifs et conditions d'achat des forfaits Solidarité Transport chargés en complément du forfait Améthyste sont identiques à ceux des forfaits Solidarité Transport achetés isolément.

5 PERTE, VOL, DYSFONCTIONNEMENT, ECHANGE

Se reporter aux CGU du passe Navigo.

6 UTILISATION IRRÉGULIÈRE DES FORFAITS

Le forfait ne peut être utilisé que par le titulaire du passe sur lequel il est chargé.

Lors d'un contrôle, en cas d'utilisation irrégulière du forfait, l'utilisateur du passe sur lequel est chargé le forfait Améthyste est redevable d'une indemnité forfaitaire conformément à la réglementation applicable aux services de transports publics de voyageurs, notamment :

- défaut de forfait en cours de validité sur le passe,
- utilisation du forfait hors de ses zones de validité ou de sa période de validité,
- non validation du forfait chargé sur le passe, sur les appareils de validation des transporteurs rencontrés au cours de son voyage, y compris ceux qui ne comportent pas de portillons, tels que les bus, les tramways et certaines gares.

Toute utilisation irrégulière peut entraîner également la mise en opposition des forfaits par les transporteurs.

Les titres de remplacement achetés par le client, parce qu'il n'est pas en possession de son passe au moment du voyage, ne sont pas remboursés.

7 CHANGEMENT DE SITUATION DU BÉNÉFICIAIRE

En cas de changement de situation personnelle (nom, adresse...), le bénéficiaire doit se rapprocher du service attributeur et des transporteurs pour, le cas échéant, faire modifier sa situation.

8 EXPIRATION ET RENOUVELLEMENT DU FORFAIT AMÉTHYSTE

Les modalités de renouvellement du forfait Améthyste à expiration de sa période de validité sont définies et communiquées au bénéficiaire par le service du département attributeur des forfaits.

9 INFORMATIONS RELATIVES AUX DONNEES PERSONNELLES

Les informations recueillies font l'objet d'un traitement informatique déclaré à la CNIL dont la finalité est la délivrance et la gestion des ayants-droits au forfait Améthyste. Certaines informations (nom, prénom, adresse, droit accordé) sont transmises par le service du département attributeur des forfaits Améthyste au GIE COMUTITRES (organisme gestionnaire des forfaits et des passes Navigo) et ses prestataires de services à des fins de gestion du passe Navigo (se reporter aux CGU du passe Navigo).

Conformément à la loi « informatique et liberté » du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, toute personne concernée par le traitement dispose :

1. d'un droit d'accès, d'interrogation et de rectification qui lui permet, le cas échéant, de faire rectifier, compléter, mettre à jour, verrouiller ou effacer les données à caractère personnel la concernant qui sont inexactes, incomplètes, équivoques, périmées ou dont la collecte, l'utilisation, la communication ou la conservation est interdite ;

2. d'un droit d'opposition :

- au traitement de ces données, pour des motifs légitimes ;
- à ce que ces données soient utilisées à des fins de prospection ;

L'ensemble de ces droits s'exerce auprès du service du département attributeur des forfaits Améthyste. Pour exercer les droits relatifs aux informations traitées dans le cadre de la gestion du passe Navigo, se référer aux conditions générales d'obtention et d'utilisation du passe Navigo.

10 APPLICATION DES CONDITIONS GENERALES D'UTILISATION

Le STIF et les transporteurs se réservent le droit de faire évoluer les présentes conditions générales. Dans ce cas, les nouvelles conditions générales seront portées à la connaissance des clients sur les sites des transporteurs et sur le site www.navigo.fr (courant 2013), par voie d'affichage dans les bus, les gares, les stations et les tramways, et par voie de publication au recueil des actes administratifs du STIF.



DECISION N° 20130143
DU 08 AVR. 2013
PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative)

VU le code des marchés publics ;

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageur dans la région Ile de France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n°2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n°2012-0127 du 11 avril 2012 ;

VU la nomination de Mme Sophie Mougard en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU la nomination de Madame Véronique HAMAYON-TARDÉ en qualité de secrétaire générale; la nomination Monsieur Emmanuel GRANDJEAN sur le poste de chef de la division des affaires juridiques, des marchés publics et du patrimoine, la nomination de Madame Christelle RAGOT-BLIN sur le poste de chef de la division budget-finances, la nomination de Monsieur Erick DELAMARRE sur le poste de chef de la division informatique, la nomination de Monsieur Erick ALLARD sur le poste de chef de la division des moyens généraux, la nomination de Madame Laurence LOMBARD sur le poste de chef de la division des ressources humaines et des relations sociales ;

CONSIDERANT que les attributions de Madame Véronique Hamayon-Tardé sont les suivantes : affaires juridiques, marchés publics et patrimoine, remboursement et exonération du versement de transport, budget et finances, contrats, informatique, moyens généraux, ressources humaines et relations sociales ;

CONSIDERANT que les attributions de Monsieur Emmanuel Grandjean sont les suivantes : affaires juridiques, marchés publics et patrimoine, remboursement et exonération du versement de transport, les attributions de Madame Christelle Ragot-Blin sont les suivantes : budget et finances, les attributions de Monsieur Erick Delamarre sont les suivantes : informatique, les attributions de Monsieur Eric Allard sont les suivantes : moyens généraux, les attributions de Madame Laurence Lombard sont les suivantes : ressources humaines et relations sociales ;

CONSIDERANT que Monsieur Dominique Muller est adjoint au chef de la division Affaires juridiques, marchés publics et patrimoine, remboursement et exonération du versement de transport que Monsieur David O' Neill est adjoint au chef de la division Budget-finances, que Monsieur Eric Bailly est adjoint à la division des Moyens généraux, que Monsieur Fabio Colombo est adjoint au chef de la division ressources humaines et relations sociales ;

DECIDE

ARTICLE 1 : délégation de signature est donnée à Madame Véronique Hamayon-Tardé, dans la limite de ses attributions à l'effet de signer :

Article 1.1 : pour les délégations de service public : les lettres d'envoi des dossiers de consultation, les convocations aux auditions, les actes relatifs aux négociations, les rapports d'analyse des candidatures et des offres ; les réponses aux questions de toute nature posées par les candidats dans le cadre des procédures ;

Article 1.2 : pour les marchés publics :

- 1.2.1 : concernant les marchés inférieurs à 15 000 € HT, tous actes, notamment les contrats, actes d'engagement et notifications,
- 1.2.2 : concernant les marchés supérieurs à 15 000 € HT, sans limite de montant, les rapports d'analyse des candidatures et des offres,
- 1.2.3 : concernant les marchés passés en procédure adaptée au-delà de 15 000 € HT, les lettres et les dossiers de consultation, les avis d'appels à concurrence, les conventions de groupement de commandes, les contrats, actes d'engagement, et notifications, les rapports au contrôle de légalité,
- 1.2.4 : concernant les marchés passés après une procédure formalisée et sans limite de montant, les rapports d'analyse des candidatures et des offres, l'affermissement des tranches ou des options, les courriers de suivi des marchés, ainsi que les courriers de mise en demeure et de pénalités, le procès-verbal d'ouverture des plis contenant les candidatures et/ou les offres, et les courriers demandant aux candidats de compléter leur dossier, les courriers relatifs à la mise au point des marchés avant leur notification,
- 1.2.5 : les convocations à des auditions et à des réunions de négociation ;

Article 1.3 : pour les opérations financières :

1.3.1 : les pré-engagements, les précommandes,

1.3.2 : les engagements, bons de commande, les mandats de paiement, les titres de recette, les déclarations au titre de la TVA et du FCTVA ;

1.3.3 : tous actes relatifs à la réalisation et à la gestion des emprunts, aux prêts en cours, à la couverture de risques de taux, à la réalisation et à la gestion des lignes de trésorerie, pour lesquels la directrice générale reçoit délégation ;

Article 1.4 : pour la gestion du personnel :

1.4.1 : les ordres de mission à l'étranger de la Directrice Générale

1.4.2 : les congés et les ordres de mission occasionnels en Ile-de-France,

1.4.3 : les ordres de mission en France métropolitaine, les autorisations d'absence réglementée, les arrêtés relatifs à l'indisponibilité physique, les actes relatifs à la mise en disponibilité, à la démission, au temps partiel, aux aménagements d'horaire, au congé parental, au cumul d'activité et à la prise des congés annuels et de jours de réduction du temps de travail et à la cessation d'activité, les arrêtés portant attribution d'avantages en nature, les autorisations de formation, l'ouverture des comptes épargne-temps, les courriers de refus de candidatures, les déclarations aux organismes sociaux et fiscaux, les attestations diverses ;

Article 1.5 : pour la gestion des affaires juridiques et du patrimoine : les actes de procédure (mémoires, conclusions etc.) ainsi que tous courriers relatifs aux procédures, les accords sur les projets d'acte relatifs au patrimoine, les actes d'acquisition, de vente et d'échange de terrains, de prise ou de cession à bail, de gestion, de servitude, dont le montant est inférieur à 500 000 euros HT ; tous les actes préalables aux acquisitions et aux cessions de biens, notamment les états des lieux, les divisions en volumes, les documents d'arpentage, les plans de bornage, Les demandes d'avis des communes avant décisions de « préemption », les opérations de consignations dans le cadre du droit de préemption ou de droit de délaissement, la notification de l'ouverture de l'enquête parcellaire et la notification de l'arrêté de cessibilité aux propriétaires des biens visés par la procédure d'expropriation ; tous les actes : significations, notifications, saisines diverses, consignations, déconsignations, conventions, traités d'adhésion, quittance à indemnités...) requête en désignation d'administrateur, relatifs à la mise en œuvre de la phase judiciaire de la procédure d'expropriation jusqu'à la prise de possession des biens, y compris les courriers au Préfet ; tous les actes relatifs aux formalités à effectuer auprès des Hypothèques ; tous les actes relatifs au relogement des personnes expropriées (ou à leur expulsions)

Article 1.6 : pour le remboursement et l'exonération du versement de transport : les actes de procédure (mémoires, conclusions etc.) ainsi que tous courriers relatifs aux procédures, les décisions relatives au remboursement du versement transport prévues à l'article L.2531-6 du code général des collectivités territoriales, les décisions de refus d'exonération du versement de transport prises en application de l'article L.2531-2 du code général des collectivités territoriales ainsi que les décisions abrogeant ou retirant le bénéfice de l'exonération du versement de transport.

Article 1.7 : les certificats administratifs ;

Article 1.8: les déclarations de traitement automatisé de fichiers à la CNIL.

ARTICLE 2 : en cas d'absence ou d'empêchement de la directrice générale, délégation est donnée à Madame Véronique Hamayon-Tardé à l'effet de signer :

- les contrats de recrutement,
- les arrêtés de détachement,
- les transactions inférieures à 500 000 € HT.

ARTICLE 3 : Madame Véronique Hamayon-Tardé est habilitée à ouvrir les plis mentionnés à l'article 1.2.4.

ARTICLE 4 : en cas d'absence ou d'empêchement de la directrice générale, Madame Véronique Hamayon-Tardé assure la présidence de la commission d'appel d'offres et de la commission de délégation de service public.

ARTICLE 5 : en cas d'absence ou d'empêchement de Madame Véronique Hamayon-Tardé, les délégations définies aux articles 1 et 3 sont assurées par Monsieur Emmanuel Grandjean, chef de la division des Affaires juridiques, des Marchés Publics et du Patrimoine, à l'exception de l'article 1.4.1.

ARTICLE 6 : en cas d'absence ou d'empêchement de Madame Véronique Hamayon-Tardé et de Monsieur Emmanuel Grandjean,

- délégation de signature est donnée à Madame Christelle Ragot-Blin, chef de la division Budget-finances, et en son absence ou son empêchement à Monsieur David O'Neill, son adjoint, à l'effet d'assumer les délégations définies aux articles 1.2.1, 1.2.2, 1.3.1, 1.3.2, et 1.6 dans la limite de leurs attributions, ainsi que les courriers de notification des conventions de financement inférieures à 2 millions d'euros HT ;
- délégation de signature est donnée à Monsieur Erick Delamarre, chef de la division Informatique, à l'effet d'assumer les délégations définies aux articles 1.2.1, 1.2.2, 1.3.1 et 1.4.2 dans la limite de ses attributions, ainsi que les courriers à destination des services techniques des prestataires informatiques du STIF et à l'effet de signer les commandes de fourniture entrant dans le champ d'un accord-cadre dans la limite de 15000 € H.T. ;
- délégation de signature est donnée à Monsieur Eric Allard, chef de la division Moyens généraux, et en son absence ou son empêchement à Monsieur Eric Bailly, son adjoint à l'effet d'assumer les délégations définies aux articles 1.2.1, 1.2.2, 1.3.1 et 1.4.2 dans la limite de leurs attributions, ainsi que les courriers à destination des services techniques des entreprises dont l'intervention est nécessaire à la maintenance du bâtiment siège du STIF et à l'effet de déposer plainte pour tous les cas d'atteinte aux biens du STIF ;
- délégation de signature est donnée à Madame Laurence Lombard, chef de la division des ressources humaines et des relations sociales, et en son absence ou son empêchement à Monsieur Fabio Colombo, à l'effet d'assumer les délégations définies aux articles 1.2.1, 1.2.2, 1.3.1, 1.4.2, et 1.4.3 dans la limite de leurs attributions ;


ARTICLE 7 : en cas d'absence ou d'empêchement de Madame Véronique Hamayon-Tardé, et de Monsieur Emmanuel Grandjean, délégation de signature est donnée à Monsieur Dominique Muller, adjoint au chef de la division Affaires juridiques, Marchés publics et Patrimoine, à l'effet d'assumer :

- les délégations définies aux articles 1.1, 1.2.1, 1.2.2, 1.3.1 et 1.4.2, pour la division Affaires juridiques, Marchés publics et Patrimoine ;

- les délégations définies aux articles 1.2.3, 1.2.4, 1.2.5, 1.5, 1.6, et 1.7, 1.8 et 3.

ARTICLE 8 : la décision de la directrice générale n° 20120275 du 14 septembre 2012 est abrogée.

ARTICLE 9 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des transports d'Ile-de-France, transmise aux intéressés et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Une copie sera transmise à l'Agent comptable du Syndicat des transports d'Ile-de-France


Sophie MOUGARD



DECISION N° 20130144
DU 08 AVR. 2013

PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** le code des marchés publics ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageur dans la région Ile de France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** la délibération du conseil du Syndicat n°2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général ;
- VU** la nomination de Mme Sophie Mougard en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la nomination de Monsieur Jean-Louis PERRIN en qualité de directeur des projets d'investissement ; la nomination de Madame Sandrine GOURLET en qualité de directrice adjointe des projets d'investissement ; la nomination Monsieur Gilles Fourt sur le poste de chef de la division Fer, la nomination de Monsieur Jean-Francois Lacroux sur le poste de chef de la division Tram Nord, la nomination de Monsieur Eric Mauperon sur le poste de chef de la division Tram Sud, la nomination de Monsieur Alexandre Anache sur le poste de chef de la division Pôles ;

CONSIDERANT que les attributions de Monsieur Jean-Louis PERRIN et de Madame Sandrine GOURLET sont les suivantes : pôles, urbanisation et contrats, tramways et transports en commun en site propre, fer, concertation et expertise ;

CONSIDERANT que les attributions de Monsieur Gilles Fourt sont les suivantes : Fer et, par intérim, maîtrise d'ouvrage de la ligne Orange et projet Grand Paris Express; les attributions de Monsieur Jean-Francois Lacroux sont les suivantes : Tramways et Transports en Commun en Site Propre Nord, les attributions de Monsieur Eric Mauperon sont les suivantes : Tramways et Transports en Commun en Site Propre Sud, les attributions de Monsieur Alexandre Anache sont les suivantes : Pôles ;

DECIDE

ARTICLE 1 : délégation de signature est donnée à Monsieur Jean-Louis PERRIN, dans la limite de ses attributions à l'effet de signer :

- pour les marchés publics :
 - concernant les marchés inférieurs à 15 000 € HT, tous actes, notamment les contrats, actes d'engagement et notifications,
 - concernant tout marché supérieur à 15 000 € HT, sans limite de montant, les rapports d'analyse des candidatures et des offres ;
 - les ordres de service relatifs aux marchés publics ;

- pour les opérations financières : les pré-engagements, les précommandes ;
- pour la gestion du personnel : les ordres de mission occasionnels en Ile-de-France, les congés ;
- les certificats administratifs, les déclarations de traitement automatisé de fichiers à la CNIL.

ARTICLE 2 : délégation de signature est donnée à Monsieur Jean-Louis PERRIN à l'effet de signer :

- les avis sur les plans locaux d'urbanisme,
- les réservations d'emplacements dans les plans locaux d'urbanisme,
- les vérifications de conformité de travaux réalisés sous la maîtrise d'ouvrage des collectivités publiques et des entreprises de transport concernées ;
- dans le cadre de la réalisation des projets d'infrastructures : les conventions d'occupation temporaires pour la réalisation des diagnostics archéologiques et des sondages, les états des lieux, les procès-verbaux de réception de chantiers et tous les documents techniques et administratifs relatifs aux travaux d'infrastructure.
- tous actes relatifs à la sécurité des transports publics guidés relevant de la compétence du STIF.

ARTICLE 3 : en cas d'absence ou d'empêchement de Monsieur Jean-Louis PERRIN, délégation de signature est donnée à Madame Sandrine GOURLET à l'effet d'assumer les délégations définies aux articles 1 et 2.

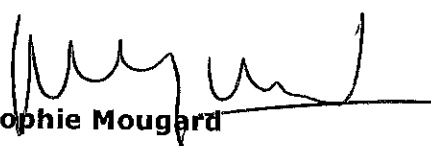
ARTICLE 4 : en cas d'absence ou d'empêchement de Monsieur Jean-Louis PERRIN et de Madame Sandrine GOURLET, délégation de signature est donnée à l'effet d'assumer les délégations définies à l'article 1, chacun dans la limite de ses attributions, à :

- Monsieur Gilles Fourt, chef de la division Fer et, par intérim, chef de la division Maîtrise d'ouvrage ligne Orange et de la division Projet Grand Paris Express,
- Monsieur Jean-Francois Lacroux, chef de la division Tram Nord,
- Monsieur Eric Mauperon, chef de la division Tram Sud,
- Monsieur Alexandre Anache, chef de la division Pôles ;

sous réserve, s'agissant des marchés publics, qu'ils soient passés en procédure adaptée.

ARTICLE 5 : la décision de la directrice générale n° 20120271 du 3 septembre 2012 est abrogée.

ARTICLE 6 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des transports d'Ile-de-France, transmise aux intéressés, et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Une copie sera transmise à l'Agent comptable du Syndicat des transports d'Ile-de-France.


Sophie Mougard



DECISION N° 20130145
DU 24 AVR. 2013

PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative)

VU le code des marchés publics

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageur dans la région Ile de France ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n°2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général ;

VU la nomination de Mme Sophie Mougard en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU la nomination de Monsieur Olivier NALIN en qualité de Directeur du Développement et des Affaires Economiques et Tarifaires, la nomination de Monsieur Benoit BOUTE sur le poste de chef de la division Relations Clients, Vente et Billettique, la nomination de Madame Marielle BREAS sur le poste de chef de la division Tarification, Economie et Financement et la nomination de Madame Laurence DEBRINCAT sur le poste de chef de la division Etudes Générales ;

CONSIDERANT que les attributions de Monsieur Olivier NALIN sont les suivantes : Etudes Générales, Tarification, Economie et Financement et Relations Clients, Vente et Billettique ;

CONSIDERANT que les attributions de Monsieur Benoit BOUTE sont les suivantes : Relations clients, Vente et Billettique, les attributions de Madame Marielle BREAS sont les suivantes : Tarification, Economie et Financement, les attributions de Madame Laurence DEBRINCAT sont les suivantes : Etudes Générales ;

CONSIDERANT que Monsieur Jacques CHAVEROT est adjoint au chef de la division Relations clients, Vente et Billettique, que Madame Anne SALONIA est adjointe au chef de la division Etudes Generales ;

DECIDE

ARTICLE 1 : délégation de signature est donnée à Monsieur Olivier NALIN, dans la limite de ses attributions à l'effet de signer :

- Pour les marchés publics :
 - concernant les marchés inférieurs à 20 000 € HT, tous actes, notamment les contrats, actes d'engagement et notifications,
 - concernant les marchés supérieurs à 20 000 € HT, sans limite de montant, les rapports d'analyse des candidatures et des offres,
- Pour les opérations financières : les pré-engagements et les précommandes ;
- Pour la gestion du personnel : les congés et les ordres de mission occasionnels en Ile-de-France,
- Les certificats de conformité à l'original, les certificats administratifs, les déclarations de traitement automatisé de fichiers à la CNIL.

ARTICLE 2 : délégation de signature est donnée à Monsieur Olivier Nalin à l'effet de signer :

- les conventions d'échanges de données dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT,
- les décisions de fixation des tarifs applicables lors des manifestations particulières,
- l'approbation de la création ou de la modification des titres lorsque cela ne crée pas de charge nouvelle pour le STIF,
- les décisions de fixation ou d'homologation des tarifs des catégories de titres de transport n'ayant aucune incidence financière directe pour le STIF,
- les conventions de financement des titres de transport dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT,
- les conventions de financement d'étude ou d'enquête dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT,
- les décisions d'approbation des conditions générales de vente et d'utilisation des titres de transport.

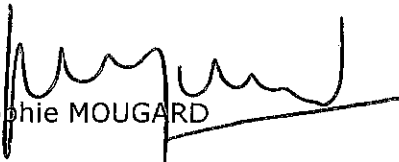
ARTICLE 3 : en cas d'absence ou d'empêchement de Monsieur Olivier NALIN, délégation de signature est donnée, à l'effet d'assumer les délégations définies à l'article 1 dans la limite de ses attributions, à :

- Monsieur Benoit BOUTE chef de la Division Relations clients, Vente et Billetterie et, en son absence ou son empêchement à Monsieur Jacques CHAVEROT, son adjoint ,
- Madame Marielle BREAS chef de la Division Tarification, Economie et Financement,
- Madame Laurence DEBRINCAT chef de la Division Etudes Générales et, en son absence ou son empêchement, à Madame Anne SALONIA, son adjointe,

sous réserve, s'agissant des marchés publics, qu'ils soient passés en procédure adaptée.

ARTICLE 8 : la décision de la directrice générale n° 20120242 du 27 juin 2012, est abrogée.

ARTICLE 9 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des transports d'Ile-de-France, transmise aux intéressés et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Une copie sera transmise à l'Agent comptable du Syndicat des transports d'Ile-de-France


Sophie MOUGARD

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2013-0135

du 2 avril 2013

**RELATIVE A L'ABROGATION D'UNE DECISION D'EXONERATION
DU VERSEMENT DE TRANSPORT**

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant délégation d'attributions du conseil à la directrice générale et notamment l'article 2 ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que l'Institut médico-éducatif situé 4 boulevard Honoré de Balzac, 92000 Nanterre, enregistré sous le n° siret 785 414 608 00022, est géré par l'Association des parents d'enfants inadaptés de Nanterre et leurs amis-APEINA qui n'est pas reconnue d'utilité publique,
- que la gestion désintéressée de l'association APEINA est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que le caractère social de l'activité de l'Institut médico-éducatif n'est pas démontré notamment parce que le financement est apporté essentiellement par des fonds publics et que l'activité est exercée principalement par du personnel salarié,
- en conséquence, les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code général des collectivités territoriales ne sont pas remplies,

DECIDE

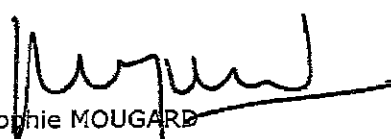
ARTICLE 1^{er} : La décision d'exonération du paiement du versement de transport établie le 3 juillet 1996 au nom de l'Institut médico-éducatif de Nanterre est abrogée à compter du 1^{er} juillet 2013.

ARTICLE 2 : Cette décision est non cessible.

ARTICLE 3 : Elle peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale des Hauts de Seine - annexe du TGI - 6 rue Pablo Neruda - 2^{ème} étage - Bureau 2.95 - 92020 Nanterre cedex.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

La Directrice Générale



Sophie MOUGARD

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N°2013-0138

du 2 avril 2013

**RELATIVE A L'ABROGATION D'UNE DECISION D'EXONERATION
DU VERSEMENT DE TRANSPORT**

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant délégation d'attributions du conseil à la directrice générale et notamment l'article 2 ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que «La Ligue de l'Enseignement-Fédération du Val d'Oise» située 4, rue Berthelot, 95300 Pontoise et enregistrée sous le siret n° 785 898 461 00013, n'est pas reconnue d'utilité publique bien qu'adhérente à la Ligue française de l'enseignement, organisme reconnu d'utilité publique par décret du 31 mai 1930,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que le financement des différents pôles d'intervention –Vie associative, Education, Ville vacances- relève essentiellement de la participation financière des usagers et de fonds publics,
- que l'activité est exercée par du personnel salarié sans le concours de bénévoles,
- qu'au regard de ces éléments, le caractère social de l'activité n'est pas démontré,
- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

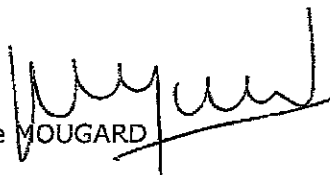
ARTICLE 1^{er} : La décision d'exonération du paiement du versement de transport établie le 8 juillet 1999 au nom de l'association «Fédération des œuvres laïques du Val d'Oise», est abrogée à compter du 1^{er} juillet 2013.

ARTICLE 2 : Cette décision est non cessible.

ARTICLE 3 : Elle peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale du Val d'Oise, 8 place Fontaine, 95000 Cergy.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

La Directrice Générale


Sophie MOUGARD

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2013-0140

du 16 avril 2013

**RELATIVE A L'ABROGATION D'UNE DECISION D'EXONERATION
DU VERSEMENT DE TRANSPORT**

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant délégation d'attributions du conseil à la directrice générale et notamment l'article 2 ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que l'association dite «La Ligue pour l'adaptation du diminué physique au travail-L'ADAPT» située Tour Essor, 14 rue Scandicci, 93508 Pantin cedex, est enregistrée sous le n° siret 775 693 385 00764,
- que l'association est reconnue d'utilité publique par décret du 30 juillet 1934,
- que sa gestion désintéressée est de nature à caractériser son but non lucratif,
- qu'il n'apparaît pas au travers des documents produits, que la gestion des services, relatifs aux secteurs d'activités tels que l'accompagnement, la scolarisation, la formation, les soins et l'insertion en faveur de personnes handicapées ou en grandes difficultés d'insertion, est différente de celle exercée par des organismes qui ont la même activité,
- que le financement de ces activités, assuré par du personnel salarié avec une participation des bénévoles qui n'est pas prépondérante, relève principalement de fonds publics,
- qu'ainsi les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas remplies,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : Les décisions d'exonération établies le 17 décembre 1999, le 22 janvier 2002 et le 17 août 2004 au nom de l'association «Ligue pour l'adaptation du diminué physique au travail» et pour les établissements gérés aux dates précitées, sont abrogées à compter du 1^{er} juillet 2013.

ARTICLE 2 : Cette décision est non cessible.

ARTICLE 3 : Elle peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Bobigny - immeuble Européen - Hall A - 1 promenade Jean Rostand -93005 Bobigny cedex.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

La Directrice Générale



Sophie MOUGARD

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2013-0141

du 7 mai 2013

**RELATIVE A L'ABROGATION D'UNE DECISION D'EXONERATION
DU VERSEMENT DE TRANSPORT**

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant modification du zonage de versement de transport et notamment l'article 2 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2013-0143 du 8 avril 2013 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que l'association «Espaces» dont le siège est situé 45 bis route des Gardes, 92190 Meudon -siret 399 241 090 00048- n'est pas reconnue d'utilité publique bien qu'adhérente à l'Union nationale interfédérale des œuvres et organismes privés sanitaires et sociaux (UNIOPSS), organisme reconnu d'utilité publique par décret du 3 août 1972,
- que sa gestion désintéressée est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que le développement de nouvelles pratiques de gestion de l'environnement en milieu urbain n'est pas suffisant en soi pour établir le caractère social de l'activité,
- qu'il n'apparaît pas au travers des documents transmis que la gestion des chantiers d'insertion est différente de celle d'un organisme exerçant une activité similaire dans le domaine de l'intégration dans le monde du travail des personnes en difficulté,
- que l'association ne s'investit pas dans le financement de ses activités qui résulte principalement de fonds publics,
- que la participation des bénévoles à l'activité de l'association «Espaces» n'est pas prépondérante,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code général des collectivités territoriales sont ainsi remplies.

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La décision d'exonération du paiement du versement de transport établie le 24 mars 2004 au nom de l'association «Espaces» est abrogée à compter du 1^{er} janvier 2014.

ARTICLE 2 : Cette décision est non cessible.

ARTICLE 3 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de la sécurité sociale des Hauts de Seine – Annexe du TGI – 6 rue Pablo Néruda – 2^{ème} étage – Bureau 2.95 – 92020 Nanterre cedex.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.


La Secrétaire Générale

Véronique HAMAYON-TARDE

Décision n° 2013 0139

du 27 MARS 2013

Accusé de réception en préfecture
075428720078-20130328-20130136-AU
Date de télétransmission : 28/03/2013
Date de réception préfecture : 28/03/2013

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ILE-DE-FRANCE

**AUTORISATION PROVISoire D'EXPLOITATION
DE LA LIGNE N° 024-309-001
« CORBEIL-ESSONNES (SNECMA)
- LE COUDRAY-MONTCEAUX (TERMINAL DAVID DOUILLET) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « STA »**

**CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
« SEINE ESSONNE »**

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.2. ;
- VU** la délibération n° 20120263 du 23 juillet 2012 portant délégation de signature du directeur général au directeur de l'exploitation, et notamment son article 2 ;
- VU** le contrat d'exploitation de Type 2 n° 066-Seine Essonne conclu entre le STIF et l'entreprise « STA » et ses avenants,
- VU** le dossier technique n° 16327 enregistré par le Syndicat le 18/03/2013 ;

CONSIDERANT la nécessité d'assurer la continuité du service public jusqu'à la tenue du prochain Conseil ;

DECIDE :

ARTICLE 1er : L'entreprise « STA » est autorisée à exploiter, à titre provisoire, la ligne n° 024-309-001 « CORBEIL-ESSONNES (SNECMA) - LE COUDRAY-MONTCEAUX (TERMINAL DAVID DOUILLET) » dans les conditions définies dans le dossier technique susvisé et le compte d'exploitation prévisionnel annexé à la présente décision, dans l'attente de l'approbation par le Conseil de l'avenant n°2 au contrat d'exploitation.

ARTICLE 2 : Cette autorisation, qui ne peut excéder 6 mois à compter de la notification de la présente décision, demeure valable jusqu' à l'approbation par le Conseil du STIF de l'avenant visé à l'article 1^{er}.

ARTICLE 3 : Les dispositions figurant dans le dossier technique susvisé et les conditions financières de l'évolution de l'offre pourront être modifiées à la marge, le cas échéant, par ledit avenant.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Catherine BARDY

Décision n° 20130157

du 27 MARS 2013

Accusé de réception en préfecture
075-287500078;20130328-20130137-AU
Date de transmission : 28/03/2013
Date de réception préfecture : 28/03/2013

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ILE-DE-FRANCE

**AUTORISATION PROVISOIRE D'EXPLOITATION
DE LA LIGNE N° 016-248-023
« HOUILLES-CARRIERES RER – SARTRVILLE RER »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « VEOLIA TRANSPORT
ETABLISSEMENT DE LA BOUCLE »**

CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 « BUS EN SEINE »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.2. ;
- VU** la délibération n° 20120263 du 23 juillet 2012 portant délégation de signature du directeur général au directeur de l'exploitation, et notamment son article 2 ;
- VU** le contrat d'exploitation de Type 2 n°002-045-019 conclu entre le STIF et l'entreprise Veolia Transport Établissement de La Boucle et ses avenants,
- VU** le dossier technique n°16321 enregistré par le Syndicat le 7 mars 2013 ;

CONSIDERANT la nécessité d'assurer la continuité du service public jusqu'à la tenue du prochain Conseil ;

DECIDE :

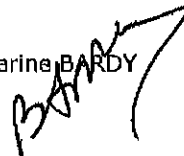
ARTICLE 1^{er} : L'entreprise Veolia Transport Établissement de La Boucle est autorisée à exploiter, à titre provisoire, la ligne n°016-248-023 Houilles-Carrières RER – Sartrouville RER dans les conditions définies dans le dossier technique susvisé et le compte d'exploitation prévisionnel annexé à la présente décision, dans l'attente de l'approbation par le Conseil de l'avenant n°2 au contrat d'exploitation.

ARTICLE 2 : Cette autorisation, qui ne peut excéder 6 mois à compter de la notification de la présente décision, demeure valable jusqu' à l'approbation par le Conseil du STIF de l'avenant visé à l'article 1^{er}.

ARTICLE 3 : Les dispositions figurant dans le dossier technique susvisé et les conditions financières de l'évolution de l'offre pourront être modifiées à la marge, le cas échéant, par ledit avenant.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Catherine BARDY



Décision n° 20130147

Du 23 MAI 2013

**PROGRAMME D'UTILISATION
DU PRODUIT DES AMENDES 2013**

**OPERATIONS COMPRISES
ENTRE 200 000 € ET 2 000 000 €**

La Directrice Générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative);
- VU** les articles R. 2334-10 à R. 2334-12 et R. 4414-1 à R. 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- 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 décision du Conseil n°7453 du 4 avril 2002 relative aux subventions d'investissement du STIF - Règles Générales ;
- VU** la délibération du conseil n°2006-0202 du 15 mars 2006, adoptant son règlement intérieur et notamment ses articles 10 et 12 ;
- VU** la délibération du conseil n°2006-0217 du 15 mars 2006 relative à la délégation d'attributions du Conseil au Directeur Général et notamment son article 1.4.1 ;
- VU** la délibération du conseil n°2008-0954 du 10 décembre 2008, adoptant son règlement budgétaire et financier ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets en date du 12 avril 2013 ;
- VU** l'avis de la commission qualité de service en date du 11 avril 2013 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs membres de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets n'a été formulée

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs membres de la commission qualité de service n'a été formulée

DECIDE

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130523-20130147-AU
Date de réception en préfecture : 23/05/2013


ARTICLE 1 : Sont approuvés les projets suivants dont la subvention demandée est comprise entre 200 000 euros et 2 000 000 euros et sont ouvertes les autorisations d'engagement correspondantes :

Codes	Opérations	Euros
B2053	Création d'une gare routière de 5 postes à quai à Longueville (77)	366 000,00
B3054	Aménagements complémentaires de la gare routière Vélizy 2 - équipements, sécurisation et aménagement d'un tourne gauche pour les bus sur la RD 57 à Vélizy-Villacoublay (78)	689 304,00
C6019	PQI SNCF - Désaturation de points durs ponctuels de gestion des flux dans 3 gares SNCF	985 500,00
C6020	PQI SNCF - Aménagements de rénovation intérieure	941 000,00
F2138	Aménagement d'une desserte bus aux abords du collège de Saint Germain sur Morin (77)	357 825,00
J2106	Concentrateur de données d'information voyageur temps réel SIRI	1 530 440,00
V2031	Pôle d'échanges de Longueville - création d'un parvis	213 000,00

ARTICLE 2 : Est allouée au maître d'ouvrage respectif de chacune de ces opérations, la subvention maximale et non révisable correspondante, soit :

Codes	Maîtres d'ouvrage	Euros
B2053	SNCF	366 000,00
B3054	Conseil Général des Yvelines	689 304,00
C6019	SNCF	985 500,00
C6020	SNCF	941 000,00
F2138	Ville de Saint Germain sur Morin (77)	357 825,00
J2106	SNCF	1 530 440,00
V2031	SNCF	213 000,00

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile de France.


Sophie MOUGARD

Décision n° 20130148

Du 23 MAI 2013

**PROGRAMME D'UTILISATION
DU PRODUIT DES AMENDES 2013**

OPERATIONS INFÉRIEURES A 200 000 €

La Directrice Générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles R. 2334-10 à R. 2334-12 et R. 4414-1 à R. 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- 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 décision du Conseil n°7453 du 4 avril 2002 relative aux subventions d'investissement du STIF - Règles Générales ;
- VU** la délibération du conseil n°2006-0217 du 15 mars 2006 relative à la délégation d'attributions du Conseil au Directeur Général et notamment son article 1.4.1 ;
- VU** la délibération du conseil n°2008-0954 du 10 décembre 2008, adoptant son règlement budgétaire et financier ;

DECIDE

ARTICLE 1 : Sont approuvés les projets suivants dont la subvention demandée est inférieure à 200 000 euros et sont ouvertes les autorisations d'engagement correspondantes :

Codes	Opérations	Euros
E3464	Mise en accessibilité de 19 points d'arrêt à Trappes, Guyancourt (78)	194 250,00
E3465	Mise en accessibilité d'1 point d'arrêt aux Molières (91)	6 750,00
E3466	Mise en accessibilité d'1 point d'arrêt à Dammarie les Lys (77)	13 575,00
E3467	Mise en accessibilité de 4 points d'arrêt à Chevreuse (78)	42 000,00

E3468	Mise en accessibilité de 3 points d'arrêt à Montmorency (95)	45 000,00
E3469	Mise en accessibilité de 19 points d'arrêt à Sarcelles (95)	24 375,00
F7102	Axe 187 - aménagements bus dans la rue Barbusse à Fresnes (94)	119 400,00

Accusé de réception en préfecture
 075-2875024782053003-20130148-AU
 Date de réception préfecture : 23/05/2013

ARTICLE 2 : Est allouée au maître d'ouvrage respectif de chacune de ces opérations, la subvention maximale et non révisable correspondante, soit :

Codes	Maîtres d'ouvrage	Euros
E3464	Communauté d'Agglomération de Saint Quentin en Yvelines	194 250,00
E3465	Ville des Molières (91)	6 750,00
E3466	Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine	13 575,00
E3467	Ville de Chevreuse (78)	42 000,00
E3468	Communauté d'Agglomération de la Vallée de Montmorency	45 000,00
E3469	SCI Ethan	24 375,00
F7102	Communauté d'Agglomération Val de Bière	119 400,00

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile de France.


 Sophie MOUGARD