

**Date de parution : Mardi 6 novembre 2012**

# **RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS DU STIF**



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

**N°93- septembre- octobre 2012  
Conseil du 10 octobre 2012**



## 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
<b><u>Délibérations du conseil</u></b>	
<u>Fonctionnement des instances du Conseil</u>	
Délibération n°2012-278 du 10 octobre 2012 - élection du vice-président représentant le conseil de Paris, d'un membre de la commission qualité de service, de deux membres de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets, d'un membre de la commission de l'offre de transport, d'un membre de la commission économique et tarifaire	13
<u>Contrats, conventions financières</u>	
Délibération n°2012-279 du 10 octobre 2012 - Avenant n° 1 à la délégation de service public FILEO et nouvelle convention partenariale pour la création de deux nouvelles lignes SEVRAN et VILLEPINTE	15
Délibération n°2012-280 du 10 octobre 2012 - Avenant n°1 au contrat 2012-2015 entre le Syndicat des transports d'Île-de-France et la RATP	33
Délibération du conseil n°2012-307 du 10 octobre 2012 - Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France - Avenant n°5 au contrat d'exploitation de type 2 - Avenant n°4 à la convention partenariale - Réseau Casqy	42
Délibération du conseil n°2012-308 du 10 octobre 2012 - Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France - Avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 - Avenant n°1 à la convention partenariale - Réseau Conflans - Acheres	54
Délibération du conseil n°2012-309 du 10 octobre 2012 - Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France - Avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 - Avenant n°2 à la convention partenariale du Réseau Est Seine et Marne et Montois	64
Délibération du conseil n°2012-310 du 10 octobre 2012 - Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France - Avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 - Réseau Mobilien 212-195-018	76
Délibération du conseil n°2012-311 du 10 octobre 2012 - Services réguliers	



routiers de voyageurs en Île-de-France - Avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 - Avenant n°2 à la convention partenariale - Réseau Pays Fertois	80
Délibération du conseil n°2012-312 du 10 octobre 2012 - Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France - Avenant n°4 au contrat d'exploitation de type 2 - Avenant n°3 à la convention partenariale - Réseau Pep's	91
Délibération du conseil n°2012-313 du 10 octobre 2012 - Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France - Avenant n°6 au contrat d'exploitation de type 2 - Avenant n°2 à la convention partenariale - Réseau R'Bus	108
Délibération du conseil n°2012-314 du 10 octobre 2012 - Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France - Avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 - Avenant n°3 à la convention partenariale - Réseau Resalys	119
Délibération du conseil n°2012-315 du 10 octobre 2012 - Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France - Avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 - Avenant n°2 à la convention partenariale du Réseau Seine Senart Bus	131
Délibération du conseil n°2012-316 du 10 octobre 2012 - Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France - Avenant n°2 contrat d'exploitation de type 2- Réseau Seine et Marne Express Procars	142
Délibération du conseil n°2012-317 du 10 octobre 2012 - Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France - Avenant n°2 à la convention partenariale du Réseau Seine et marne express Transdev	147
Délibération du conseil n°2012-318 du 10 octobre 2012 - Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France - Avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 et avenant n°2 à la convention partenariale - Réseau Valbus Elargi	152

#### Marchés publics

Délibération n°2012-281 du 10 octobre 2012 - Marché 2012-62 : tronçon [CHAMPIGNY CENTRE/ NOISY-CHAMPS/ SAINT-DENIS PLEYEL] de la ligne Orange du Grand Paris Express - Etudes préliminaires - Dossier de définition de sécurité - Schéma de principe	163
Délibération n°2012-282 du 10 octobre 2012 - Marché 2012-47 : contrôle de fin de travaux des opérations d'amélioration de la qualité de service financées par le STIF	164
Délibération n°2012-283 du 10 octobre 2012 - Marché 2012-55 : étude et assistance à maîtrise d'ouvrage pour le déploiement d'un relais d'information voyageurs pour l'Île-de-France	165

#### Grands projets d'investissement

Délibération n°2012-284 du 10 octobre 2012 - Ligne Orange du Grand Paris Express - Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales - Modalités de	
--	--



concertation	166
Délibération n°2012-285 du 10 octobre 2012 - Avis du STIF sur le dossier d'enquête d'utilité publique du tronçon Pont-de-Sèvres Noisy-Champs du réseau de transport du Grand Paris Express et Rapport n°2012-285	168
Délibération n°2012-286 du 10 octobre 2012 - Pôle de Saint-Denis - Convention de financement - Etudes d'initialisation	198
Délibération n°2012-287 du 10 octobre 2012 - Grand pôle intermodal de Juvisy-sur-Orge - Avant-projet - Convention financement	232
Délibération n°2012-288 du 10 octobre 2012 - Dossier d'enquête d'utilité publique - Tramway T7 Villejuif-Juvisy - Prolongement T7 Athis-Mons Juvisy	234
Délibération n°2012-289 du 10 octobre 2012 - Bus à haut niveau de service (BHNS) reliant la gare RER D de Villiers-le-Bel - Gonesse - Arnouville à la gare RER B du Parc des expositions de Villepinte - Schéma de principe - Désignation du maître d'ouvrage - Convention de financement des études relatives à l'élaboration de l'avant-projet, du projet, et des premières acquisitions foncières	235
Délibération n°2012-290 du 10 octobre 2012 - Liaison TCSP Massy-Saclay-2nde phase : Ecole Polytechnique - Saclay - Avant-projet - Convention de financement relative aux études projet, aux acquisitions foncières et à la réalisation	280
Délibération n°2012-291 du 10 octobre 2012 - RER C - Modernisation des gares extra-muros - Convention de financement - Etudes préalables et avant-projet	312
Délibération n°2012-292 du 10 octobre 2012 - Rcade Ferrée de Moyenne Couronne - Convention de financement des études exploratoires	340
<u>Offre de transport</u>	
Délibération n°2012-293 du 10 octobre 2012 - Mise en place de trains longs le week-end pour la ligne D du RER	356
Délibération n°2012-294 du 10 octobre 2012 - Délégation de compétence à la Ville de Villiers-sur-Marne pour l'organisation d'une desserte de niveau local - Service Régulier Local « Navette de Villiers »	357
Délibération n°2012-295 du 10 octobre 2012 - Avenant n°1 à la convention de délégation de compétence à la communauté d'agglomération du Mont-Valérien pour l'organisation d'une desserte de niveau local - Services réguliers de Suresnes, Rueil-Malmaison et Nanterre	378
Délibération n°2012-296 du 10 octobre 2012 - Délégation de compétence au syndicat intercommunal du bassin Chellois pour l'organisation d'une desserte de niveau local - Service de transport à la demande	397
Délibération n°2012-297 du 10 octobre 2012 - Avenant à la délégation de compétence à la commune de Puiseux-en-France	434





Qualité de service et matériel roulant

Délibération n°2012-298 du 10 octobre 2012 – Adaptation des infrastructures sur le réseau Paris Saint-Lazare en vue du déploiement du Francilien	445
Délibération n°2012-299 du 10 octobre 2012 – Mise en œuvre du schéma directeur des gares routières - Réaménagement de la gare routière de Rueil-Malmaison sous maîtrise d'ouvrage SPLA Rueil Aménagement- Pôle de Rueil-Malmaison (92)	457
Délibération n°2012-300 du 10 octobre 2012 – Mise en œuvre du schéma directeur du stationnement vélos - Aménagement de stationnements sécurisés Véligo sous maîtrise d'ouvrage SPLA Rueil Aménagement – Pôle de Rueil-Malmaison (92)	492
Délibération n°2012-301 du 10 octobre 2012 – Déploiement de nouveaux afficheurs infogare TFT/TLED sur les lignes C, D, H, L&J, N et P	513
Délibération n°2012-302 du 10 octobre 2012 – Déploiement de panneaux d'information des gares desservies (PIGD) sur 9 sites pilotes	616
Délibération n°2012-303 du 10 octobre 2012 – Déploiement de tableau d'information multimodal en expérimentation (TIM)	635
Délibération n°2012-304 du 10 octobre 2012 – Nouveau déploiement de la télésonorisation sur les lignes B, E et L&A	654

Divers

Délibération du conseil n°2012-305 du 10 octobre 2012 – Convention avec la Région Île-de-France pour l'achèvement des études et expertises relatives aux opérations du contrat de plan Etat-Région 2000-2006	704
Délibération du conseil n°2012-306 du 10 octobre 2012 – Régularisation de subventions	709

**Décisions de la directrice générale**Qualité de service

Décision de la directrice générale n°2012-0329 en date du 17 octobre 2012 portant programme d'utilisation du produit des amendes 2012 - Opérations comprises entre 200.000,00 euros et 2.000.000,00 euros	711
Décision de la directrice générale n°2012-0330 en date du 15 octobre portant programme d'utilisation du produit des amendes 2012 - Opérations inférieures à 200.000,00 euros	714

Délégation de signature

Décision n°2012-0269 du 03 septembre 2012 portant délégation de signature	716
Décision n°2012-0270 du 03 septembre 2012 portant délégation de signature	717
Décision n°2012-0271 du 03 septembre 2012 portant délégation de signature	719



Décision n°2012-0275 du 14 septembre 2012 portant délégation de signature	721
Décision n°2012-0336 du 11 octobre 2012 portant délégation de signature	725
Décision n°2012-0337 du 11 octobre 2012 portant délégation de signature	727

#### Versement transport

Décision de la directrice générale n°2012-0274 du 10 septembre 2012 portant exonération du versement transport	728
Décision de la directrice générale n°2012-0276 du 17 septembre 2012 portant exonération du versement transport	730
Décision de la directrice générale n°2012-0277 du 17 septembre 2012 portant exonération du versement transport	732
Décision de la directrice générale n°2012-0321 du 26 septembre 2012 portant exonération du versement transport	734
Décision de la directrice générale n°2012-0338 du 8 octobre 2012 portant exonération du versement transport	736

#### Tarifification

Décision de la directrice générale n°2012-0322 du 4 octobre 2012 relative aux conditions générales d'obtention et d'utilisation du passe Navigo	738
Décision de la directrice générale n°2012-0323 du 4 octobre 2012 relative aux conditions générales d'utilisation des forfaits Navigo Mois et Navigo Semaine	744
Décision de la directrice générale n°2012-0324 du 4 octobre 2012 relative aux conditions générales d'obtention et d'utilisation du passe Navigo Découverte	749
Décision de la directrice générale n°2012-0328 du 17 octobre 2012 relative à la tarification du prolongement des lignes de tramway T1, T2, T3 et du métro M12	753

#### Traitement automatisé de données à caractère personnel

Décision de la directrice générale n°2012-0320 du 24 septembre 2012 relative au traitement automatisé de données à caractère personnel ayant pour objet la gestion de la tarification solidarité-transport (TST) et la mise à disposition d'un téléservice de l'administration électronique	754
---	-----

#### Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France

Décision de la directrice générale n° 2012-0272 du 5 septembre 2012 relative aux services routiers réguliers de voyageur en Île-de-France - Autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n°057- 057- 022 - « Savigny sur Orge (gare RER) - Grigny (Tuileries) » exploitée par l'entreprise « Transport Daniel Meyer » - Contrat de type 2 « Lac de l'Essonne »	757
--	-----



Décision de la directrice générale n° 2012-0273 du 5 septembre 2012 relative aux services routiers réguliers de voyageur en Île-de-France – Autorisation provisoire d’exploitation de la ligne n° 213-113-027 – « La Celle Saint-Cloud (gare) – Rueil Malmaison (RER) » exploitée par le Pool RATP – Véolia transport – Etablissement de Nanterre » - Contrat d’exploitation STIF - RATP et de type 2 STIF - Veolia transport « Traverciel »

758



**Délibération n° 2012/278**

**Séance du 10 octobre 2012**

**ELECTIONS :**

- **DU VICE-PRESIDENT REPRESENTANT LE CONSEIL DE PARIS**
- **D'UN MEMBRE DE LA COMMISSION QUALITE DE SERVICE**
- **DE DEUX MEMBRES DE LA COMMISSION DES INVESTISSEMENTS ET DU SUIVI DU CONTRAT DE PROJETS**
- **D'UN MEMBRE DE LA COMMISSION DE L'OFFRE DE TRANSPORT**
- **D'UN MEMBRE DE LA COMMISSION ECONOMIQUE ET TARIFAIRE**

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** le courrier de démission de Mme Annick LEPETIT de son mandat d'administrateur du STIF en date du 11 juillet 2012 ;
- VU** le courrier de démission de M. Jean-Vincent PLACÉ de son mandat d'administrateur du STIF en date du 24 septembre 2012 ;
- VU** la désignation en date du 24 septembre 2012, par le Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil général, de M. Julien BARGETON, pour le représenter au sein du Conseil d'Administration du STIF en remplacement de Mme Annick LEPETIT ;
- VU** la désignation en date du 27 septembre 2012, par le Conseil régional d'Ile-de-France, de M. Jacques PICARD, pour le représenter au sein du Conseil d'Administration du STIF en remplacement de M. Jean-Vincent PLACÉ ;
- VU** la candidature de M. Julien BARGETON au poste de vice-président du STIF représentant le Conseil de Paris, en tant que membre de la commission de l'offre de transport, de la commission de la qualité de service et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets ;
- VU** la candidature de M. Pierre SERNE pour représenter le Conseil régional d'Ile-de-France au sein de la commission économique et tarifaire ;
- VU** la démission de Mme Ghislaine SENÉE représentante du Conseil régional d'Ile-de-France au sein de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets en date du 8 octobre 2012 ;
- VU** la candidature de M. Jacques PICARD pour représenter le Conseil régional au sein de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets ;
- VU** le rapport n°2012/278 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-278-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012

**ARTICLE 1** : est élu vice-président du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France représentant le Conseil de Paris, siégeant en formation de Conseil général : M. Julien BARGETON, représentant le Conseil de Paris ;

**ARTICLE 2** : est élu membre de la commission qualité de service du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France : M. Julien BARGETON, représentant le Conseil de Paris ;

**ARTICLE 3** : 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 : M. Julien BARGETON, représentant le Conseil de Paris ;

**ARTICLE 4** : 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 : M. Jacques PICARD, représentant le Conseil régional d'Ile-de-France ;

**ARTICLE 5** : est élu membre de la commission offre de transport du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France : M. Julien BARGETON, représentant le Conseil de Paris ;

**ARTICLE 6** : est élu membre de la commission économique et tarifaire du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France : M. Pierre SERNE, représentant le Conseil régional d'Ile-de-France ;

**ARTICLE 7** : 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.

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

  
Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-278-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012





**Délibération n° 2012/279**

**Séance du 10 octobre 2012**

**AVENANT N°1 A LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC FILEO  
ET NOUVELLE CONVENTION PARTENARIALE  
POUR LA CREATION DE DEUX NOUVELLES LIGNES  
SEVRAN ET VILLEPINTE**

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 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment ses articles L.1411-1 et suivants et R.1411-1 et suivants ;
- VU** la délibération du conseil n°2009/0899 du 7 octobre 2009 approuvant le contrat de Délégation de Service Public attribué aux Courriers de l'Ile-de-France ;
- VU** la délibération du conseil n°2010/0112 du 17 février 2010 approuvant la convention partenariale entre le STIF, le Conseil général du Val d'Oise, Aéroports de Paris, la Communauté d'Agglomération Terres de France, le Conseil général de Seine-et-Marne et Les Courriers de l'Ile-de-France ;
- VU** le Rapport n°2012/279 ;
- VU** les avis de la Commission de délégation de service public du 1er octobre 2012, de la Commission de l'offre de transport du 4 octobre 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 5 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

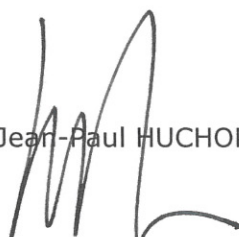
**ARTICLE 1 :** d'approuver l'avenant n°1 au contrat de Délégation de Service Public joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

**ARTICLE 2 :** d'approuver la convention partenariale jointe à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

**ARTICLE 3 :** d'autoriser la Directrice Générale à signer l'avenant n°1 à la Délégation de Service Public Filéo, la convention partenariale visée à l'article 2 et leurs annexes respectives ;

**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

**AVENANT N° 1**  
**à la DELEGATION DE SERVICE PUBLIC**

**FILEO**  
**SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE DE**  
**LA PLATEFORME AEROPORTUAIRE DE ROISSY**  
**CHARLES DE GAULLE**

Le présent avenant est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 10 octobre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

**La Société KEOLIS MOBILITE ROISSY (KMR)** dont le siège social est situé au Mesnil Amelot (77990), 34 rue de Givry, Société à Responsabilité Limitée au capital de 10 000 €, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Meaux sous le numéro 520 045 006, Représentée par son Directeur, Monsieur Jean-Olivier Ehkirch.

Ci-après dénommée "**le Délégué**".

d'autre part,

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

## Préambule

Le contrat de délégation de service public a été approuvé par une délibération du conseil d'administration du STIF en date du 07/10/2009.

La commission de DSP en date du 1<sup>er</sup> octobre 2012 a validé le principe de création de 2 nouvelles lignes.

### **Ce contrat doit être modifié pour intégrer les évolutions suivantes :**

- La création de deux lignes Filéo permettant une desserte 24h/24, 365 jours par an des quartiers de Villepinte et de Sevran vers le pôle d'emplois de Roissy Charles de Gaulle.

Ces nouvelles lignes Filéo viennent compléter l'offre des lignes régulières 39 (Vert Galant – Roissypole) et 43 (Sevran-Livry – Roissypole) afin de permettre aux quartiers à forte densité de population tels que « Fontaine Mallet, Picasso, Europe, Pasteur et Parc de la Noue » pour le Filéo Villepinte et « La Rose des Vents, Saint-Paul et Le Galion » pour le Filéo Sevran, d'avoir accès au pôle d'emplois de Roissy Charles de Gaulle qui fonctionne en horaires décalés.

Filéo Sevran sera déclenché sur réservation auprès de la centrale de mobilité ou via le site de réservation sur internet ([www.fileo.com](http://www.fileo.com)) pour une course entre 23 h00 et 5h00. Filéo Sevran circule toutes les 30mn en semaine et à l'heure le WE si les courses sont déclenchées.

Filéo Villepinte sera déclenché sur le même principe avec une fréquence de 30' entre 23h00 et 5h30 en semaine et une fréquence à l'heure le WE de 23h00 à 5h00.

Ce projet nécessite l'acquisition de 8 véhicules type Navigo Fast Concept Car de la marque Otokar. Ces véhicules seront équipés d'une boîte de vitesse automatique.

Compte tenu de la création de ces deux lignes, Air France versera à KMR 50K€TTC (euro 2012 non actualisables) par an sur trois à compter de 2012. En conséquence, la contribution du STIF sera diminuée à due proportion.

### **Date de Mise en œuvre : 15/10/2012.**

- Ce projet a pour objectif la simplification de l'offre pour les usagers, et l'optimisation de la répartition de l'offre entre Filéo Tremblay et la ligne régulière (Tbus). En journée du lundi au vendredi, la desserte de la plate-forme aéroportuaire sera assurée par la ligne régulière existante. La nuit et le WE, la desserte de la plate-forme aéroportuaire sera assurée par Filéo sur réservation. La desserte sera assurée à l'heure. La date de mise en œuvre de cette réduction d'offre sur Filéo Tremblay est concomitante au renfort d'offre dont bénéficie la ligne T'Bus, à savoir le **3 septembre 2012**.
- Sur Filéo Othis, la capacité du véhicule (26 places) ne permet pas à tous les voyageurs d'être transportés sur la course de 5h26 le dimanche. Cette course est supprimée en TAD, et remplacée par une course de la ligne support 701 du réseau Goëlys dont le véhicule a une capacité supérieure (49 places assises). La date de mise en œuvre de cette réduction d'offre sur Filéo Othis est concomitante au renfort d'offre dont bénéficie la ligne 701, à savoir le **3 septembre 2012**.

- **La fin de l'assujettissement à la TVA de l'ensemble des contributions versées par le STIF, et paiement de la taxe sur les salaires en découlant**

Jusqu'à présent, le STIF paie la TVA sur toutes les contributions qu'il verse au Délégué.

Conformément à la jurisprudence de la Cour de Justice des Communautés Européennes, la TVA sur l'ensemble des contributions versées au Délégué n'est plus payée à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2012.

Le STIF prendra en charge, le cas échéant, la taxe sur les salaires supportée par le Délégué en raison de la fin de l'assujettissement des contributions qui lui sont versées dans le cadre de l'exploitation du réseau.

## EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

**Article 1** – Dans le présent contrat et ses annexes, le nom « Intégrale » est remplacé par « Navigo Annuel ».

**Article 2** – L'article 34.1 « Modalités de détermination des recettes voyageurs » est supprimé et remplacé par l'article suivant :

« **Article 34.1 - Modalités de détermination des recettes voyageurs.**

Le Délégué doit être doté de systèmes de remontées des validations magnétiques et télébillettiques fiables, sécurisés et auditables. Les conditions de remontée des données sont décrites en Annexe D1.

Les recettes voyageurs sont déterminées à partir, d'une part, des tarifs des tickets et des coefficients de valorisation des validations des abonnements, et d'autre part, du trafic voyageurs mesuré par les validations réelles.

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

- \* Pour les tickets t+ unité et en carnet, plein tarif et demi-tarif, et les tickets d'accès à bord :

$$RV1 = [(NVtpt + NVtu) \times Ptp^{TTC}] + [NVtdt \times Ptd^{TTC}] + [NVtab \times Ptab^{TTC}]$$

NVtpt, NVtu, NVtdt : nombre de premières validations, respectivement, de tickets t+ extraits de carnet plein tarif, de tickets t+ unité, de tickets t+ extraits de carnet demi tarif.

NVtab : nombre de validations de tickets d'accès à bord.

Ptp<sup>TTC</sup>, Ptd<sup>TTC</sup>, Ptab<sup>TTC</sup> : prix TTC, respectivement, du ticket t+ extrait de carnet plein tarif, du ticket t+ extrait de carnet demi tarif, du ticket d'accès à bord.

- \* Pour les forfaits :

$$RV2 = [PNv + PNs \times Sm] \times [NV_N + NV_P] + [PIv + PIs \times Sm] \times NV_{IE} + [PSv + PSs \times Sm] \times NV_S$$

Où :

- La notation « NV » désigne le nombre annuel de validations d'un type de forfait : NV<sub>N</sub> pour les forfaits Navigo (semaine, mois, annuel), NV<sub>P</sub> pour la carte de circulation police, NV<sub>IE</sub> pour les forfaits ImagineR Etudiant, NV<sub>S</sub> pour les forfaits Solidarité Transport (semaine, mois).
- PNv et PNs, Piv et PIs, PSv et PSs : prix voyageur et section appliqués respectivement aux forfaits Navigo et aux cartes de circulation police, aux forfaits ImagineR Etudiant, aux forfaits Solidarité Transport.

	Prix 2009 en € TTC 2009			
Navigo et cartes police	PNv	0,0884	PNs	0,2046
Imagine'R	PIv	0,0599	PIs	0,1385
Forfaits Solidarité Transport	PSv	0,0214	PSs	0,0495

La valeur des prix voyageur et section pour l'année N est égale à leur valeur pour l'année 2009 actualisée de l'évolution entre le 1<sup>er</sup> janvier 2009 et le 1<sup>er</sup> janvier de l'année N :

- ✓ des tarifs des forfaits Navigo pour Pnv et PNs,
- ✓ des tarifs des forfaits ImagineR pour Piv et PIs,
- ✓ des tarifs des forfaits Solidarité Transport pour PSv et PSs.

Le calcul d'actualisation des prix voyageur et section PNv et PNs, Piv et PIs, PSv et PSs se fait avec arrondi mathématique au 1/10 000.

- Sm : sectionnement moyen de la ligne, identique pour tous les forfaits, fixé pour toute la durée du contrat,

	Sm
Sarcelles	9
Goussainville	7
Tremblay	5
Villiers-le-Bel	9
Othis-Villeparisis (exploitation diamétralisée)	8
Sevran	7
Villepinte	8

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

**Article 3** – Le 2 de l'article 36 « Les contributions du STIF » est supprimé et remplacé par le paragraphe suivant :

« **2. La contribution C2**, compensant l'écart entre l'indexation liée à l'évolution des charges et les hausses tarifaires.

Le taux d'évolution tarifaire de l'année N par rapport aux prix hors taxes de l'année 2009 est obtenu en faisant le rapport entre les recettes voyageurs de l'année N valorisées aux prix hors taxes de l'année N de chaque titre de transport et les recettes voyageurs de l'année N valorisées aux prix hors taxes de l'année 2009.

La contribution C2 est égale à la différence entre l'objectif de recettes pour l'année N actualisé par la formule d'indexation de la contribution C1 et ce même objectif revalorisé par le taux d'évolution tarifaire de l'année N calculé comme indiqué au paragraphe précédent. Cette contribution peut être positive ou négative et, dans ce second cas, fait l'objet d'un d'un reversement par l'Entreprise.

La méthode de calcul du taux d'indexation de C1 est décrite dans l'Annexe G3. »

**Article 4 :** L'article 32 « Charte du système télébillettique Navigo. » est supprimé et remplacé par l'article suivant :

« **Article 32 : Charte du système télébillettique Navigo.**

La sécurité et l'interopérabilité du système télébillettique d'Ile-de-France, appelée « système Navigo », sont organisées dans une charte appelée « Version 2012 Charte du système télébillettique NAVIGO ».

L'Entreprise adhère à la Charte du système télébillettique NAVIGO, jointe en Annexe D3 du présent contrat, et s'engage en temps qu'adhérent à la respecter.

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

**Article 5 :** Dans le contrat, les mots « taxe professionnelle » sont remplacés par les mots « contribution économique territoriale »

**Article 6 :** L'article 38 « Fiscalité » est supprimé et remplacé par l'article suivant :

« **Article 38 : Fiscalité**

Article 38-1 : Généralités

Le Délégué supporte tous les impôts et taxes relatifs à l'exécution des missions qui lui sont dévolues dans le cadre du présent contrat, selon la réglementation en vigueur. Il assume seul les pénalités liées à tout redressement fiscal éventuel concernant la gestion qui lui est confiée, consécutif à une application ou à une interprétation erronée de sa part des textes en vigueur.

En cas de disparition d'une taxe existante ou de création d'une nouvelle taxe, les Parties se rencontreront pour régler les conséquences financières en découlant.

Article 38-2 Les impôts et taxes supportés par le Délégué

La contribution économique territoriale et les taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties sont réglées par le Délégué, après vérification des éléments constitutifs de chacun des rôles d'imposition. Le Délégué fait le nécessaire pour obtenir le plafonnement et l'exonération de ses cotisations auquel il peut prétendre, selon les possibilités offertes par la législation fiscale.

Tous les impôts et taxes existant au 31 décembre 2009 et relatifs à la gestion du service sont à la charge du Délégué.

Article 38-3: Taxe sur la valeur ajoutée et taxe sur les salaires

Le Délégué ayant la qualité d'exploitant du service est le seul redevable de la TVA due, selon les conditions de droit commun, au titre de l'activité de service public confiée.

Les contributions versées par le STIF sont placées hors du champ d'application de la TVA.

Le montant de l'éventuelle taxe sur les salaires en découlant sera pris en compte dans le calcul de la contribution forfaitaire versée par le STIF et fera l'objet d'un avenant.

En cas de changement de la doctrine ou de la législation fiscale en matière de TVA et/ou de taxe sur les salaires, les parties conviennent de se rapprocher pour tenir compte de ces changements et aménager le présent contrat sans modification de son équilibre

économique. Notamment, toute contestation ou remise en cause opérée par l'Administration Fiscale en matière de TVA ou de taxe sur les salaires sera portée sans délai à la connaissance du STIF. Les parties examineront ensemble le bien-fondé des rappels et engageront toutes voies de défense utiles.

Le STIF s'engage à supporter toutes les conséquences financières qui pourraient être mise à la charge des parties, en raison du non assujettissement à la TVA des contributions versées en contrepartie de l'exécution du présent contrat et/ou de l'éventuelle remise en cause du non assujettissement à la TVA desdites contributions.

La taxe sur les salaires induite par le non assujettissement des contributions du STIF à la TVA au titre de la dernière année du contrat fera, si nécessaire, l'objet d'une facture complémentaire à la dernière facture annuelle du contrat.

#### Article 38-4: Transfert des droits à déduction de la TVA

En application des dispositions de l'Article 210-1 et suivants de l'Annexe II au code général des impôts, le STIF transfère au Délégué les droits à déduction de la TVA correspondant aux investissements réalisés par le STIF et mis à la disposition de celui-ci.

Le STIF, propriétaire des biens, délivre au Délégué une attestation précisant :

- la nature et la situation des biens
- la base d'imposition hors taxe des biens utilisés par le Délégué
- le montant de la taxe correspondant
- l'identité des parties
- la référence aux articles 210 – 1 et suivants de l'annexe II du CGI
- la nature du contrat liant les parties et la date de mise à disposition des biens
- la date d'exigibilité de la taxe.

Le STIF adresse une copie de cette attestation au service des impôts dont il dépend.

Au vu des justificatifs fournis par le STIF, le Délégué procède sans délai ni différé aux formalités nécessaires à la récupération de cette TVA, soit par imputation sur la taxe due au titre de ses recettes, soit par demande de remboursement formulée auprès de l'administration fiscale compétente.

La taxe ainsi récupérée est reversée au STIF au plus tard le 30 du mois suivant celui du remboursement de la taxe.

Toute contestation ou remise en cause par l'administration fiscale du droit à déduction ou du quantum de la taxe dont il est prétendu à la récupération ou qui aura été restituée est portée sans délai à la connaissance du STIF. Les parties examineront ensemble le bien fondé des rappels et engagent toutes voies de défense utiles.

Les rappels non contestables ou devenus définitivement exigibles, qui auront été appliqués, majorés des sanctions fiscales et des frais contentieux engagés à la demande du STIF, sont remboursés par le STIF dans les 30 jours de leur règlement sur présentation de justificatifs par le Délégué sauf faute ou erreur avérée de sa part. »

#### **Article 7. Pièces contractuelles modifiées**

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

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

Les annexes circonstanciées visées sont :



- Annexe A1 Tableau du nombre de courses par type de jour et par ligne
- Annexe A2 Plan des lignes
- Annexe A3 Liste des arrêts de chaque ligne
- Annexe A4 Horaires des 8 lignes
- Annexe B1 description de l'implantation de la centrale de mobilité et des centres d'exploitation
- Annexe B2 Moyens de la centrale de mobilité
- Annexe C1 Liste des actions commerciales
- Annexe D3 Version 2012 - Charte Système Billettique Navigo Transport Publics d'Ile de France
- Annexe E1 Moyens mis en œuvre pour l'exploitation
- Annexe E2 Moyens sous-traités aux CIF
- Annexe F1 Description de l'inventaire des biens
- Annexe G1 Bordereaux des prix unitaire

### **Article 8. 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 15 octobre 2012 et le 31 décembre 2016.

### **Article 9.**

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

Fait à Paris, en 2 exemplaires, le

---

Le Syndicat des Transports  
d'Ile-de-France

---

L'Entreprise KMR

**CONVENTION PARTENARIALE DANS LE CADRE DE LA CREATION  
DE DEUX NOUVELLES LIGNES FILEO SEVRAN ET FILEO VILLEPINTE**

La présente convention est établie entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39 bis / 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 10 octobre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

**La Communauté d'Agglomération Terres de France**, représentée par son Président M. **François ASENSI**, autorisé à signer la présente par délibération du Conseil Communautaire en date du 8 octobre 2012.

Ci après dénommée « La Communauté d'Agglomération Terres de France »,

Ensemble ci-après dénommées « les Partenaires »,

**La Société KEOLIS MOBILITE ROISSY (KMR)** dont le siège social est situé au Mesnil Amelot (77990), 34 rue de Givry, Société à Responsabilité Limitée au capital de 10 000 €, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Meaux sous le numéro 520 045 006, Représentée par son Directeur, Monsieur Jean-Olivier Ehkirch.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

Le STIF, La Communauté d'Agglomération Terres de France et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

## **Préambule**

La délégation de service public pour l'exploitation du service de transport à la demande Filéo, approuvé par le conseil STIF en date du 07/10/2009 est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2010 pour une durée de 6 ans, soit jusqu'au 31 décembre 2016.

Dans le cadre de la consultation pour l'attribution de cette DSP, le STIF avait intégré une option obligatoire visant à permettre la création de 1 à 4 nouvelles lignes dans un périmètre de 25 Kms autour de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle.

La convention de DSP a été complétée par une convention Partenariale conclue avec le Conseil général de Seine-et-Marne, le Conseil général du Val d'Oise, Aéroports de Paris et la Communauté d'Agglomération Terres de France sur la même période permettant d'associer au projet les partenaires.

Les études menées par le STIF ont validées le principe de la création de 2 lignes Filéo supplémentaires qui viendront compléter l'offre des lignes régulières 39 (Vert Galant – Roissypole) et 43 (Sevran-Livry – Roissypole) afin de permettre aux quartiers à forte densité de population tels que « Fontaine Mallet, Picasso, Europe, Pasteur et Parc de la Noue » pour le Filéo Villepinte et « La Rose des Vents, Saint-Paul et Le Galion » pour le Filéo Sevran, d'avoir accès au pôle d'emplois de Roissy Charles de Gaulle qui fonctionne en horaires décalés.

Filéo Sevran sera déclenché sur réservation auprès de la centrale de mobilité ou via le site de réservation sur internet ([www.fileo.com](http://www.fileo.com)) pour une course entre 23 h00 et 5h00. Filéo Sevran circule toutes les 30mn en semaine et à l'heure le WE si les courses sont déclenchées.

Filéo Villepinte sera déclenché sur le même principe pour une course entre 23h00 et 5h30 aux 30mn en semaine et le WE de 23h00 à 5h00 à l'heure.

Ce projet nécessite l'acquisition de 8 véhicules type Navigo Fast Concept Car de la marque Otokar. Ces véhicules seront équipés d'une boîte de vitesse automatique.

Dans cet objectif et parallèlement à la conclusion de l'avenant n°1 à la convention de DSP avec l'Entreprise, il est proposé de conclure une 2<sup>nde</sup> convention partenariale propre à ces 2 nouvelles lignes avec la Communauté d'Agglomération Terres de France permettant de déterminer le rôle qu'elle entend jouer dans le fonctionnement du nouveau service ainsi que sa participation financière correspondante.

Les dispositions de la présente convention précisent celles de la convention de DSP et de son Avenant n°1 et l'emportent sur cette dernière en cas de divergence pour les articles relatifs au comité de suivi et à la communication.

### **EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :**

#### **1. Objet de la convention.**

La présente convention a pour objet de définir les conditions dans lesquelles les partenaires accompagnent l'exécution de l'avenant n°1 à convention de Délégation de Service Public (DSP) pour l'exploitation du service de transport à la demande de la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle conclue entre le STIF et l'Entreprise.

## **2. Durée de la convention.**

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 15 octobre 2012 et le 31 décembre 2016.

## **3. Lignes entrant dans le champ d'application de la convention.**

Les 2 nouvelles lignes Filéo Sevrans et Filéo Villepinte sont l'objet spécifique de cette convention.

116-931-006 : Sevrans - Roissy Pôle RER

116-931-007 : Villepinte - Roissy Pôle RER

## **4. Comité de suivi.**

### **4.1 Organisation et fonctionnement.**

Pour assurer le suivi et la bonne réalisation du service visé à l'Article 1 ci-dessus, les Parties à la présente convention se réunissent au sein d'un comité de suivi. Ce comité est également celui prévu dans la convention de DSP conclue entre le STIF et l'Entreprise.

Ce comité sera présidé par le STIF.

Instance de concertation, le comité aura notamment pour mission de suivre l'exécution de la présente convention et de la convention de DSP et de guider son éventuelle évolution.

L'ordre du jour du comité de suivi est établi par le STIF et comporte des questions posées par les parties.

Chaque partie à la présente convention peut abonder l'ordre du jour de chaque réunion du comité de suivi sous réserve d'en avertir le STIF quinze jours avant la session du comité.

L'Entreprise transmet aux Partenaires au moins trois semaines avant la réunion du Comité de suivi, les documents détaillés relatifs à l'exécution du service réalisé qui figurent dans le rapport annuel du délégataire transmis au STIF.

Au regard des informations confidentielles qui seront transmises, un engagement de confidentialité sera signé entre les Partenaires et l'Entreprise.

Le comité se réunit annuellement dans les locaux du STIF, ainsi qu'à la demande expresse d'une ou des Parties, en tant que de besoin justifié par la partie demanderesse.

Sauf urgence, les parties sont averties au moins trois semaines avant la date de la réunion du comité.

Les réunions donnent systématiquement lieu à l'établissement d'un compte rendu.

## **4.2. Attributions**

- Le comité de suivi traite notamment de l'exécution du service réalisé par l'Entreprise et notamment du suivi de l'activité de la centrale de mobilité (appels, réservations..) ;
- de l'offre réalisée (courses déclenchées, par rapport aux courses théoriques), de la qualité de service (suivi des indicateurs dont la liste est précisée en Annexe 1), de l'usage des lignes, de la lutte contre la fraude, des incidents d'insécurité, des plaintes des usagers... ;
- des conditions de circulation, (fluidité du réseau, points noirs...) ;
- Des projets d'évolution de l'offre ;
- De la Politique Commune de Communication ;
- et de tout autre sujet à la demande d'une des Parties.

## **5. Association des Partenaires au fonctionnement du service de TAD.**

### **5.1 Suivi du réseau**

Pour garantir un suivi efficace du réseau, l'Entreprise transmet, chaque année, aux partenaires les documents remis au STIF dans le cadre de son rapport annuel.

### **5.2 Suivi de la qualité de service et de l'information des voyageurs**

Les Partenaires peuvent contrôler à tout moment la réalisation par l'Entreprise des missions qui lui sont confiées en vertu de la convention de DSP.

Ainsi, les Partenaires peuvent, à tout moment et à leurs frais, faire effectuer par des agents ou experts dûment mandatés des contrôles, qu'elles jugent utiles en vue de s'assurer de la bonne exécution des services. Ce suivi est réalisé selon le système de qualité de service du STIF dans le cadre de la convention de DSP.

Les Partenaires alerteront le STIF en cas de manquements répétés ou de dégradation de la qualité de service. Réciproquement, le STIF avertira les Partenaires des résultats d'enquêtes ou de contrôles qu'il effectuera ou fera effectuer sur le réseau, objet de la présente convention.

### **5.3 Relations avec les voyageurs.**

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 réclamation dans un délai maximum de 20 jours suivant la date de réception.

Elle transmet à chaque Partenaire une copie des réclamations relative au territoire de ce dernier par le moyen le plus approprié (courrier, courrier électronique, fax...) ainsi qu'une synthèse annuelle qui sera examinée lors du comité de suivi.

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.

## **5.4 Fluidité du réseau**

Les Partenaires s'engagent à étudier les améliorations, formulées par l'Entreprise, relatives aux conditions de circulation des bus sur les voies dont elles sont gestionnaires. Dans ce cadre l'Entreprise prendra en compte la sécurité des autres usagers de la voirie.

Les Partenaires s'engagent à favoriser l'harmonisation des politiques de circulation et de stationnement sur leurs territoires, pour maintenir et améliorer la vitesse commerciale des véhicules et assurer la sécurité des usagers de la voirie.

Elles proposeront 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
- les ralentisseurs adaptés
- les aménagements de carrefour
- ...

## **5.5 Etudes / Rôle d'expertise locale.**

Compte tenu de leur connaissance du fonctionnement et des besoins en matière de déplacements sur leurs territoires, les Partenaires peuvent prendre en charge selon les procédures qui leurs sont propres la réalisation d'études.

Ces études permettent d'alimenter les réflexions sur la vie du service et de servir de support aux discussions entre les Parties sur le service, les évolutions de ce dernier ou créations d'offres nouvelles.

Le STIF s'engage parallèlement à transmettre aux Partenaires toute information relative au service permettant aux Partenaires d'exercer leur mission d'expertise locale, et notamment, les rapports de comptages ainsi que les bases de données relatives à l'offre globale sur le territoire des Partenaires.

## **6. Gestion des bagages.**

Le service de Transport à la demande FILEO est un système permettant de faciliter les déplacements domicile-travail de la plateforme aéroportuaire Paris- Charles de Gaulle.

Toutefois, certaines réservations peuvent concerner des personnes se rendant aux terminaux et donc munis de bagages. Lors de la réservation, les opérateurs de l'Entreprise doivent mentionner dans ce cas, que les bagages ne peuvent être pris qu'en fonction de places disponibles et que le cas échéant, même en cas de réservation, un usager peut se voir refuser de monter dans le véhicule, dans le cas de bagage encombrant.

## **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...).

### **7.1 Principes généraux**

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 les Partenaires.

Les Partenaires et l'Entreprise peuvent proposer, 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. Ils s'engagent à communiquer au STIF ces éléments régulièrement au moins une fois par an par écrit ou à l'occasion d'une réunion du comité de suivi. Ils s'engagent pour les actions à venir, à les faire valider par le STIF en amont dans un délai raisonnable de consultation et de réflexion pour d'éventuelles modifications. Après validation, ils s'engagent à adresser au STIF de façon systématique chaque support dans leur version définitive.

Les actions de communication, l'habillage des véhicules affectés au service, la charte graphique du mobilier urbain tendent à valoriser tant l'image du STIF que celles des Partenaires et de l'Entreprise.

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

Les Partenaires créeront un lien entre leur site internet et celui de l'Entreprise. Réciproquement sur le site de l'Entreprise un lien vers le site des Partenaires sera activé.

L'Entreprise s'engage à mettre à jour sans délai l'information destinée aux voyageurs dans les bus, dans les abris et sur le site internet du service.

### **7.2 L'habillage extérieur 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.

L'habillage des véhicules, avec une livrée fournie par le STIF qui reprend sa charte graphique accompagnée de l'identification du réseau, est défini en Annexe 3.

Le nom des Partenaires figurera sur les véhicules à l'emplacement et selon le descriptif défini dans l'Annexe 3.

### **7.3 Les marques**

Les marques ayant fait l'objet d'un dépôt par le STIF auprès de l'INPI sont la propriété du STIF, qu'il s'agisse de marques verbales ou semi-figurative, c'est le cas de la marque Filéo. Pour toute autorisation d'utilisation des marques actuelles du STIF, les partenaires doivent impérativement prendre contact avec la direction de la communication du STIF.

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

## 8. Engagements financiers des Parties.

### 8.1.Principes généraux

La convention de DSP est constituée d'un service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise qui est décrit en Annexe 2 à la présente convention.

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

(HT k€ constants 2009)	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	1 152	1 205	1 152	1 152	1 152

L'année 2013 tient compte des coûts marketing liés au lancement de la communication pour la création de ces 2 nouvelles lignes. Afin de ne pas être proratisés en 2012, ces coûts sont impactés en 2013.

Compte tenu de l'objectif de trafic et des recettes annexes prévus dans le contrat de DSP le STIF et les Partenaires verseront annuellement :

(HT k€ constants 2009)	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	1 065	1 112	1 052	1 045	1 038

La répartition de la prise en charge financière du service de référence entre le STIF et les Partenaires figurent ci-dessous.

### 8.2 Engagements financiers du STIF

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 8.1 ci-dessus, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise une contribution financière annuelle fixée à :

(HT k€ constants 2009)	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	786	833	773	766	759

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

### 8.3. Engagements financiers de la Communauté d'Agglomération Terres de France

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 8.1 ci-dessus, La Communauté d'Agglomération Terres de France s'engage à verser annuellement la somme de 320 000 € TTC (€ constants 2012) (299 065€ HT).

Le montant de la participation ci-dessus est calculé en euros 2012. En année pleine, ces participations sont payables par acomptes versés à l'Entreprise en Avril (40 %), septembre (40 %) et le solde (20 %) en décembre, sur facture.

Les participations seront indexées chaque année au 1<sup>er</sup> janvier selon la formule prévue à l'Annexe 4 de la présente convention.

Pour 2012, première année d'exploitation, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis et versé en une seule fois en décembre 2012 sur présentation de la facture.



## **9. 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.

En cas de résiliation, les Partenaires verseront leur participation au prorata temporis et pourront, le cas échéant, exiger de l'Entreprise, la restitution des sommes non dues.

En aucun cas, la résiliation ne peut entraîner le versement d'une d'indemnité par les Partenaires à l'Entreprise.

Le retrait de l'un ou de tous les partenaires peut conduire le STIF à procéder dans la convention de DSP à un ajustement à la baisse du service de référence.

## **10. Révision et sauvegarde.**

Les Parties procèdent d'un commun accord au réexamen des conditions financières, à la demande motivée de l'une d'entre elles, en cas de survenance d'événements ou de modifications législatives ou réglementaires majeures et non prévisible avec suffisamment de certitude quant à leur occurrence à la date du contrat, tendant à bouleverser substantiellement l'équilibre économique et financier du contrat de DSP.

Pour apprécier l'impact de ces évènements, les parties s'appuient sur toutes données économiques et financières utiles et disponibles.

## **11. 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 un expert dans les 10 jours qui suivent la réception du courrier
3. Les experts remettent leurs conclusions aux parties sous 10 jours,
4. La consultation des experts constitue un avis qui ne s'impose pas aux parties.

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

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe 1 : Plan des 2 lignes
- Annexe 2 : Horaires des 2 lignes
- Annexe 3 : Charte d'habillage (livrée, logos...)
- Annexe 4 : Formule d'indexation

Fait à Paris,  
Le \_\_\_\_\_ 2012.

En trois exemplaires,

Le STIF

---

**Sophie MOUGARD**

La Communauté d'Agglomération  
Terres de France

l'Entreprise KMR

---

**François ASENSI**

---

**Jean-Olivier EHKIRCH**

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2012/280**

**Séance du 10 octobre 2012**

**AVENANT N°1 AU CONTRAT 2012-2015 ENTRE  
LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE ET LA RATP**

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 contrat d'exploitation entre le STIF et la RATP signé le 16 mars 2012 ;
- VU** le rapport n° 2012/280 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 4 octobre 2012 et de la commission économique et tarifaire du 5 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : le projet d'avenant n°1 au contrat entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP pour la période 2012-2015 est approuvé ;

**ARTICLE 2** : la directrice générale est autorisée à signer l'avenant visé à l'article 1 ;

**ARTICLE 3** : l'accès aux lignes de métro (M12) et de tramway (T1, T2, T3) prolongées est gratuit à partir des nouvelles stations le week-end suivant leur mise en service ;

**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  
075-287500078-20121010-2012-280-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012



# **Avenant n° 1 au CONTRAT 2012-2015**

entre

le Syndicat des Transports d'Ile-  
de-France

et

la Régie Autonome des Transports  
Parisiens

## Avenant n° 1 au contrat STIF-RATP 2012-2015

ENTRE :

- **LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé 39bis-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, en vertu de la délibération n° \_\_\_\_\_,

ci-après désigné « STIF »,

ET

- **LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS**, établissement public à caractère industriel et commercial, dont le siège est situé 54 quai de la Râpée 75599 PARIS CEDEX 12, représentée par son président-directeur général, Monsieur Pierre MONGIN, en vertu de \_\_\_\_\_

ci-après désignée « RATP »

### OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet d'introduire dans le contrat d'exploitation STIF-RATP signé le 16 mars 2012, les ajustements liés à :

- la mise en service des projets CPER relatifs au prolongement des tramways T1, T2 et T3 et de la ligne 12 du métro ;
- la mise en œuvre d'une première partie du programme d'évolution de l'offre de lignes de bus en 2012.

ARTICLE 1 <sup>ER</sup> - MODIFICATION DE L'OFFRE DE REFERENCE .....	3
1.1 L'OFFRE DE TRANSPORT (KCC) .....	3
1.2 AJUSTEMENT C11 .....	5
1.3 AJUSTEMENT C12 .....	6
1.4 AJUSTEMENT C2 .....	7
ARTICLE 2 - REVISION DE LA CONTRIBUTION C1 .....	7
ARTICLE 3 - REVISION DE LA CONTRIBUTION C2 .....	8
ARTICLE 4 - REVISION DE L'OBJECTIF DES RECETTES DIRECTES .....	8
ARTICLE 5 – DISPOSITIONS GENERALE .....	8
ARTICLE 6 – ENTREE EN VIGUEUR .....	8

.....

## ARTICLE 1<sup>ER</sup> - MODIFICATION DE L'OFFRE DE REFERENCE

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

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

2012	2013	2014	2015
------	------	------	------

#### Métro

Ligne 12	Prolongement à Front Populaire	11 400	312 000	312 000	312 000
<b>Sous-total</b>		<b>11 400</b>	<b>312 000</b>	<b>312 000</b>	<b>312 000</b>

#### Tramway

100-100-011	Prolongement à Asnières-Gennevilliers les Courtilles	71 088	543 637	543 637	543 637
100-100-012	Prolongement à Pont de Bezons	58 473	467 493	467 493	467 493
100-100-013	Prolongement à Porte de la Chapelle	82 310	1 751 570	1 751 570	1 751 570
<b>Sous-total</b>		<b>211 871</b>	<b>2 762 700</b>	<b>2 762 700</b>	<b>2 762 700</b>

#### Mobilier Paris

100-100-62	Restructuration T3	2 218	47 884	47 884	47 884
100-100-65	Restructuration T3	-18 021	-415 830	-415 830	-415 830
100-100-98	Restructuration T3	-66 496	-1 482 538	-1 482 538	-1 482 538
100-100-99	Restructuration T3	-29 824	-662 120	-662 120	-662 120
<b>Sous-total</b>		<b>-112 123</b>	<b>-2 512 604</b>	<b>-2 512 604</b>	<b>-2 512 604</b>

#### Mobilier Banlieue

100-100-105	Restructuration T3	539	17 193	17 193	17 193
100-100-144	Restructuration T2	-166	-1 948	-1 948	-1 948
100-100-161	Restructuration T2	-97 186	-819 897	-819 897	-819 897
100-100-178	Restructuration T1	-30 673	-257 464	-257 464	-257 464
100-100-272	Restructuration T2	20 060	171 518	171 518	171 518
100-100-304	Restructuration T2	-324	-6 453	-6 453	-6 453
100-100-150	Restructuration T3	-166	-3 452	-3 452	-3 452
100-100-323	Offre 2012: Renfort heure de pointe	9 104	40 270	40 270	40 270
100-100-126	Offre 2012: Renfort heure de pointe	3 516	15 010	15 010	15 010
100-100-108	Offre 2012 : Renfort heure de pointe et ajustement en soirée	5 145	21 214	21 214	21 214
100-100-208	Offre 2012 : Renfort heures creuses	10 957	49 783	49 783	49 783
100-100-133	offre 2012 : renfort HP + samedi et dimanche	8 160	37 002	37 002	37 002
100-100-467	offre 2012: affrètement	2 113	14 705	14 705	14 705
		<b>-68 921</b>	<b>-722 519</b>	<b>-722 519</b>	<b>-722 519</b>

#### Bus Paris

100-100-35	Restructuration T3	23 352	524 260	524 260	524 260
100-100-57	Restructuration T3	1 010	22 168	22 168	22 168
100-100-75	Restructuration T3	-1 837	-34 601	-34 601	-34 601
100-100-89	Restructuration T3	2 088	43 440	43 440	43 440
100-100-067	Offre 2012: Renfort matin et soir	2 715	10 494	10 494	10 494
100-100-039	Offre 2012: Création d'un service en soirée	14 008	62 105	62 105	62 105
100-100-024	Offre 2012 : Renfort	-402	497	497	497

<b>Sous-total</b>		<b>40 934</b>	<b>628 363</b>	<b>628 363</b>	<b>628 363</b>
-------------------	--	---------------	----------------	----------------	----------------

### **Bus Banlieue**

100-100-137	Restructuration T1	8 954	74 166	74 166	74 166
100-100-151	Restructuration T3	1 104	25 815	25 815	25 815
100-100-163	Restructuration T2	22 811	191 942	191 942	191 942
100-100-166	Restructuration T1	-23 484	-194 816	-194 816	-194 816
100-100-166	Restructuration T3	2 735	61 995	61 995	61 995
100-100-167	Restructuration T2	-17 288	-133 894	-133 894	-133 894
100-100-177	Restructuration T1	-1 367	-11 036	-11 036	-11 036
100-100-239	Restructuration T3	-1 304	-31 244	-31 244	-31 244
100-100-240	Restructuration T1	-15 232	-136 540	-136 540	-136 540
100-100-261	Restructuration T1	4 239	35 638	35 638	35 638
100-100-262	Restructuration T2	-15 774	-124 475	-124 475	-124 475
100-100-276	Restructuration T1	12 600	113 062	113 062	113 062
100-100-340	Restructuration T1	15 736	140 268	140 268	140 268
100-100-358	Restructuration T2	-47 903	-406 122	-406 122	-406 122
100-100-360	Restructuration T2	584	4 805	4 805	4 805
100-100-363	Restructuration T2	-8 120	-70 868	-70 868	-70 868
100-100-367	Restructuration T2	6 849	59 796	59 796	59 796
100-100-378	Restructuration T2	14 499	122 658	122 658	122 658
100-100-378	Restructuration T1	-26 930	-212 576	-212 576	-212 576
100-100-577	Restructuration T1	3 370	30 189	30 189	30 189
100-100-578	Restructuration T1	-7 476	-64 555	-64 555	-64 555
100-100-267	Restructuration T2	-15 148	-135 926	-135 926	-135 926
100-100-512	restructuration M12	5 431	155 633	155 633	155 633
100-100-520	Offre 2012: Renfort de charge	5 066	19 599	19 599	19 599
100-100-249	Offre 2012 : Renfort heure de pointe	19 367	86 950	86 950	86 950
100-100-110	Offre 2012 : Renfort HP et prolongement du service de soirée	11 613	54 272	54 272	54 272
100-100-210	Offre 2012: Renfort heures de pointe+offre LàS et dimanche	23 999	108 948	108 948	108 948
100-100-281	Offre 2012: Renfort heures de pointe et samedi	4 111	19 871	19 871	19 871
100-100-252	Offre 2012: services articulés le dimanche matin	0	0	0	0
100-100-146	Offre 2012:Desserte collège Louise Michel	122	315	315	315
100-100-196	Offre 2012: Ajustement desserte collège La Fontaine	-721	-1 728	-1 728	-1 728
<b>Sous-total</b>		<b>-17 557</b>	<b>-217 858</b>	<b>-217 858</b>	<b>-217 858</b>

### **Noctilien**

N51	Restructuration T1	-86	-730	-730	-730
<b>Sous-total</b>		<b>-86</b>	<b>-730</b>	<b>-730</b>	<b>-730</b>

<i>Total réseau de surface</i>	<i>54 118</i>	<i>-62 648</i>	<i>-62 648</i>	<i>-62 648</i>
--------------------------------	---------------	----------------	----------------	----------------

<i>Total réseau ferré</i>	<i>11 400</i>	<i>312 000</i>	<i>312 000</i>	<i>312 000</i>
---------------------------	---------------	----------------	----------------	----------------

<b>Total</b>	<b>65 518</b>	<b>249 352</b>	<b>249 352</b>	<b>249 352</b>
--------------	---------------	----------------	----------------	----------------

## 1.2 AJUSTEMENT C11

Les montants repris ci-dessous constituent des plafonds. Ils sont exprimés en € HT 2007.

2012	2013	2014	2015
------	------	------	------

### Commun

Ligne 12	Prolongement à Front Populaire	1 506 000 €	4 664 000 €	4 690 000 €	4 690 000 €
100-100-011	Prolongement à Asnières-Gennevilliers les Courtilles	1 404 000 €	3 252 000 €	3 252 000 €	3 252 000 €
100-100-012	Prolongement à Pont de Bezons	931 000 €	1 575 000 €	1 575 000 €	1 575 000 €
100-100-013	Prolongement à Porte de la Chapelle	3 470 000 €	5 970 000 €	5 970 000 €	5 970 000 €
<b>Sous-total</b>		<b>7 311 000 €</b>	<b>15 461 000 €</b>	<b>15 487 000 €</b>	<b>15 487 000 €</b>

### Mobilierien Banlieue

100-100-323	Offre 2012: Renfort heure de pointe	83 791 €	189 102 €	189 102 €	189 102 €
100-100-126	Offre 2012: Renfort heure de pointe	31 681 €	68 603 €	68 603 €	68 603 €
100-100-108	Offre 2012 : Renfort heure de pointe et ajustement en soirée	26 645 €	59 724 €	59 724 €	59 724 €
100-100-208	Offre 2012 : Renfort heures creuses	94 037 €	219 548 €	219 548 €	219 548 €
100-100-133	offre 2012 : renfort HP + samedi et dimanche	78 825 €	182 319 €	182 319 €	182 319 €
100-100-467	offre 2012: affrètement	23 311 €	162 341 €	162 341 €	162 341 €
<b>Sous-total</b>		<b>338 290 €</b>	<b>881 637 €</b>	<b>881 637 €</b>	<b>881 637 €</b>

### Bus Paris

100-100-067	Offre 2012: Renfort matin et soir	30 717 €	63 538 €	63 538 €	63 538 €
100-100-039	Offre 2012: Création d'un service en soirée	103 747 €	251 267 €	251 267 €	251 267 €
100-100-024	Offre 2012 : Renfort	7 455 €	16 126 €	16 126 €	16 126 €
<b>Sous-total</b>		<b>141 919 €</b>	<b>330 931 €</b>	<b>330 931 €</b>	<b>330 931 €</b>

### Bus Banlieue

100-100-520	Offre 2012: Renfort de charge	32 274 €	69 557 €	69 557 €	69 557 €
100-100-249	Offre 2012 : Renfort heure de pointe	154 936 €	375 763 €	375 763 €	375 763 €
100-100-110	Offre 2012 : Renfort HP et prolongement du service de soirée	95 097 €	230 747 €	230 747 €	230 747 €
100-100-210	Offre 2012: Renfort heures de pointe+offre LaS et dimanche	188 429 €	456 962 €	456 962 €	456 962 €
100-100-281	Offre 2012: Renfort heures de pointe et samedi	37 450 €	84 289 €	84 289 €	84 289 €
100-100-252	Offre 2012: services articulés le dimanche matin	1 193 €	3 844 €	3 844 €	3 844 €
100-100-146	Offre 2012: Desserte collège Louise Michel	-29 €	-74 €	-74 €	-74 €
100-100-196	Offre 2012: Ajustement desserte collège La Fontaine	-527 €	-1 265 €	-1 265 €	-1 265 €
<b>Sous-total</b>		<b>508 823</b>	<b>1 219 823</b>	<b>1 219 823</b>	<b>1 219 823</b>

<b>Total</b>	<b>8 300 032 €</b>	<b>17 893 391 €</b>	<b>17 919 391 €</b>	<b>17 919 391 €</b>
--------------	--------------------	---------------------	---------------------	---------------------



### 1.3 AJUSTEMENT C12

Les impôts et taxes générés par les modifications d'offre sont remboursés par le STIF à l'euro-l'euro à la RATP. Ils sont fournis ci-dessous, en € HT 2007, à titre indicatif.

2012	2013	2014	2015
------	------	------	------

#### Commun

		2012	2013	2014	2015
Ligne 12	Prolongement à Front Populaire	0 €	0 €	511 €	511 €
100-100-011	Prolongement à Asnières-Gennevilliers les Courtilles	38 000 €	303 000 €	303 000 €	303 000 €
100-100-012	Prolongement à Pont de Bezons	116 000 €	1 010 000 €	1 010 000 €	1 010 000 €
100-100-013	Prolongement à Porte de la Chapelle	67 000 €	1 438 000 €	1 438 000 €	1 438 000 €
<b>Sous-total</b>		<b>221 000 €</b>	<b>2 751 000 €</b>	<b>2 751 511 €</b>	<b>2 751 511 €</b>

#### Mobilier Banlieue

100-100-323	Offre 2012: Renfort heure de pointe	567 €	2 618 €	2 618 €	2 618 €
100-100-126	Offre 2012: Renfort heure de pointe	193 €	951 €	951 €	951 €
100-100-108	Offre 2012 : Renfort heure de pointe et ajustement en soirée	132 €	749 €	749 €	749 €
100-100-208	Offre 2012 : Renfort heures creuses	593 €	2 863 €	2 863 €	2 863 €
100-100-133	offre 2012 : renfort HP + samedi et dimanche	522 €	2 498 €	2 498 €	2 498 €
100-100-467	offre 2012: affrètement	0 €	0 €	0 €	0 €
<b>Sous-total</b>		<b>2 007 €</b>	<b>9 679 €</b>	<b>9 679 €</b>	<b>9 679 €</b>

#### Bus Paris

100-100-067	Offre 2012: Renfort matin et soir	192 €	860 €	860 €	860 €
100-100-039	Offre 2012: Création d'un service en soirée	699 €	3 284 €	3 284 €	3 284 €
100-100-024	Offre 2012 : Renfort	3 €	199 €	199 €	199 €
<b>Sous-total</b>		<b>894 €</b>	<b>4 343 €</b>	<b>4 343 €</b>	<b>4 343 €</b>

#### Bus Banlieue

100-100-520	Offre 2012: Renfort de charge	202 €	899 €	899 €	899 €
100-100-249	Offre 2012 : Renfort heure de pointe	1 073 €	4 875 €	4 875 €	4 875 €
100-100-110	Offre 2012 : Renfort HP et prolongement du service de soirée	630 €	3 031 €	3 031 €	3 031 €
100-100-210	Offre 2012: Renfort heures de pointe+offre LaS et dimanche	1 298 €	6 069 €	6 069 €	6 069 €
100-100-281	Offre 2012: Renfort heures de pointe et samedi	214 €	1 154 €	1 154 €	1 154 €
100-100-252	Offre 2012: services articulés le dimanche matin	6 €	20 €	20 €	20 €
100-100-146	Offre 2012: Desserte collège Louise Michel	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-196	Offre 2012: Ajustement desserte collège La Fontaine	-3 €	-8 €	-8 €	-8 €
<b>Sous-total</b>		<b>3 420 €</b>	<b>16 040 €</b>	<b>16 040 €</b>	<b>16 040 €</b>

<b>Total</b>	<b>227 321 €</b>	<b>2 781 062 €</b>	<b>2 781 573 €</b>	<b>2 781 573 €</b>
--------------	------------------	--------------------	--------------------	--------------------

## 1.4 AJUSTEMENT C2

Les montants repris ci-dessous constituent des plafonds. Ils sont exprimés en € HT 2007.

2012	2013	2014	2015
------	------	------	------

### Commun

Ligne 12	Prolongement à Front Populaire	90 000 €	680 000 €	680 000 €	680 000 €
100-100-011	Prolongement à Asnières-Gennevilliers les Courtilles	-76 000 €	-601 000 €	-601 000 €	-601 000 €
100-100-012	Prolongement à Pont de Bezons	139 000 €	1 211 000 €	1 211 000 €	1 211 000 €
100-100-013	Prolongement à Porte de la Chapelle	14 000 €	291 000 €	291 000 €	291 000 €
<b>Sous-total</b>		<b>167 000 €</b>	<b>1 581 000 €</b>	<b>1 581 000 €</b>	<b>1 581 000 €</b>

### Mobilierien Banlieue

100-100-323	Offre 2012: Renfort heure de pointe	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-126	Offre 2012: Renfort heure de pointe	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-108	Offre 2012 : Renfort heure de pointe et ajustement en soirée	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-208	Offre 2012 : Renfort heures creuses	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-133	offre 2012 : renfort HP + samedi et dimanche	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-467	offre 2012: affrètement	0	0	0	0
<b>Sous-total</b>		<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>

### Bus Paris

100-100-067	Offre 2012: Renfort matin et soir	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-039	Offre 2012: Création d'un service en soirée	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-024	Offre 2012 : Renfort	0 €	0 €	0 €	0 €
<b>Sous-total</b>		<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>

### Bus Banlieue

100-100-520	Offre 2012: Renfort de charge	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-249	Offre 2012 : Renfort heure de pointe	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-110	Offre 2012 : Renfort HP et prolongement du service de soirée	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-210	Offre 2012: Renfort heures de pointe+offre LaS et dimanche	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-281	Offre 2012: Renfort heures de pointe et samedi	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-252	Offre 2012: services articulés le dimanche matin	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-146	Offre 2012: Desserte collège Louise Michel	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-196	Offre 2012: Ajustement desserte collège La Fontaine	0 €	0 €	0 €	0 €
<b>Sous-total</b>		<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>

<b>Total</b>	<b>167 000 €</b>	<b>1 581 000 €</b>	<b>1 581 000 €</b>	<b>1 581 000 €</b>
--------------	------------------	--------------------	--------------------	--------------------

## ARTICLE 2 - REVISION DE LA CONTRIBUTION C1

Le montant des contributions C11 indiqué à l'article 1.2 ci-dessus dû par le STIF au titre des modifications d'offre exposées précédemment a été déterminé à partir des coûts unitaires exprimés en € 2007.

Le montant de l'actualisation en € 2011 des contributions versées par le STIF à la RATP au titre du contrat 2012-2015 sera déterminé dans un prochain avenant.

### **ARTICLE 3 - REVISION DE LA CONTRIBUTION C2**

Le montant des contributions C2 indiqué à l'article 1.4 ci-dessus dû par le STIF au titre des modifications d'offre exposées précédemment a été déterminé à partir des coûts unitaires exprimés en € 2007.

Le montant de l'actualisation en € 2011 des contributions versées par le STIF à la RATP au titre du contrat 2012-2015 sera déterminé dans un prochain avenant.

### **ARTICLE 4 - REVISION DE L'OBJECTIF DES RECETTES DIRECTES**

Conformément aux articles 79-3/2 et 82, le tableau de l'article 79-2 relatif au calcul de l'objectif des recettes directes de la RATP est annulé et remplacé par le tableau suivant :

aux tarifs 01/2012 en Million d'euros HT	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Objectif de recettes directes RATP	2181,7	2186,9	2213,2	2244,2
Correction modification d'offre avenant 1	0,436	6,279	6,279	6,279
<b>Nouvel objectif RD</b>	<b>2182,136</b>	<b>2193,179</b>	<b>2219,479</b>	<b>2250,479</b>

### **ARTICLE 5 – DISPOSITIONS GENERALE**

Toutes les clauses du contrat STIF-RATP 2012-2015, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, sont applicables de plein droit jusqu'au 31 décembre 2015.

### **ARTICLE 6 – ENTREE EN VIGUEUR**

Le présent avenant entre en vigueur à compter de sa date de notification par le STIF.

Fait à Paris, le ....

La directrice générale du STIF  
**Sophie MOUGARD**

Le président directeur général de la RATP  
**Pierre MONGIN**

**Délibération n° 2012/307**  
**Séance du 10 octobre 2012**

**SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE**  
**AVENANT N°5 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2**  
**AVENANT N°4 A LA CONVENTION PARTENARIALE**  
**RESEAU CASQY**

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°2010/0378 du 7 juillet 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF, les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC et la convention partenariale entre le STIF, les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC et la Communauté d'Agglomération de Saint Quentin-en-Yvelines ;
- VU** la délibération n°2010/0774 du 8 décembre 2010 approuvant les avenants n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF, les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC et à la convention partenariale entre le STIF, les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC et la Communauté d'Agglomération de Saint Quentin-en-Yvelines ;
- VU** la délibération n° 2011/0073 du 9 février 2011 approuvant l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF, les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC ;
- VU** la délibération n° 2011/0788 du 5 octobre 2011 approuvant l'avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF, les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC et l'avenant n°2 à la convention partenariale entre le STIF, les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC et la Communauté d'Agglomération de Saint Quentin-en-Yvelines ;
- VU** la délibération n° 2011/0941 du 7 décembre 2011 approuvant l'avenant n°4 au contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF, les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC et l'avenant n°3 à la convention partenariale entre le STIF, les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC et la Communauté d'Agglomération de Saint Quentin-en-Yvelines ;
- VU** le rapport n° 2012/307 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 4 octobre 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 5 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

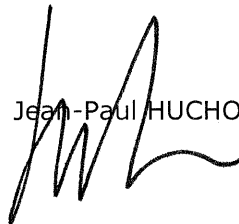
**ARTICLE 1 :** d'approuver l'avenant n° 5 au contrat d'exploitation de type 2 et l'avenant n°4 à la convention partenariale pour le réseau CASQY joints à la présente délibération ainsi que l'ensemble des annexes ;

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-307-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants et leurs annexes avec les sociétés SQYBUS, Cars Perrier et SAVAC et la Communauté d'Agglomération de St Quentin-en-Yvelines ;

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

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

  
Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-307-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012

AVENANT N°4  
à la  
Convention Partenariale  
CASQY 002-049

Le présent avenant est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF)**, Établissement 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 39 bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 10 octobre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

**La Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines**, dont le siège est situé au 1, rue Eugène Hénaff, BP118, 78192 Trappes Cedex Cedex représenté par son Président, Monsieur Robert CADALBERT, autorisé à signer la présente par délibération en date du 18 octobre 2012.

Ci-après dénommée « la CASQY »,

d'une seconde part,

ET

**SQYBUS**, société anonyme des Transports de Saint Quentin-en-Yvelines au capital de 40 448 €, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 387 950 322 dont le siège social est situé à Trappes (78197), 9 avenue Jean-Pierre Timbaud, représentée par son Président, Monsieur Emmanuel ANSART, dûment habilité aux fins des présentes, agissant ès qualités de Mandataire du Groupement SQYBUS SAVAC pour les lignes du réseau SQYBUS.

d'une troisième part,

**La société SAVAC**, société anonyme au capital de 600 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 679 801 605 dont le siège est situé à Chevreuse (78460), 37 rue Dampierre, représentée par son Président, Monsieur Géric BIGOT, intervenant pour la ligne 039-039-012 et 034.

d'une quatrième part,

**La société les Cars Perrier**, société anonyme au capital de 200 000 €.inscrite au RCS de Versailles sous le numéro 589 725 266, dont le siège social est situé à Trappes (78197), 9 avenue Jean-Pierre Timbaud représentée par son Président, Monsieur Daniel MAISON, intervenant pour les lignes 036 036 005 et 012.

d'une cinquième part,

Ci-après dénommée « le groupement momentané d'Entreprises (GME)» représenté par l'entreprise SQYBUS, la SAVAC intervenant pour la ligne 039-039-012 et 034 et les Cars Perrier pour les lignes 036 036 005 et 012.

Le STIF, la CASQY, le GME, la SAVAC et les Cars Perrier étant ci-après désignés conjointement les « Parties »



## Préambule

La convention partenariale du réseau CASQY a été approuvée par le conseil du STIF en date du 7 juillet 2010.

Le Conseil a également validé les avenants suivants à la convention partenariale :

- avenant n°1 voté le 08/12/2010 au titre de l'intégration d'une nouvelle ligne au périmètre du réseau et du développement d'offre pour la desserte du Technocentre à Guyancourt,
- avenant n°2 voté le 05/10/2011 au titre du prolongement des titres locaux jusqu'au 31/12/2011,
- avenant n°3 voté le 7 décembre 2011 au titre de régularisations (subvention Renault, suppression d'ITL, régularisation des indices de la formule d'actualisation).

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 restructuration de la desserte de la zone d'activités de Trappes-Elancourt (ZATE) et la modification de la desserte bus dédiée à certains établissements scolaires.

- Restructuration de la zone d'activités de Trappes-Elancourt (ZATE)

Cette restructuration fait suite aux conclusions d'une étude Plan de Déplacements Inter-Entreprise menée par la Communauté d'Agglomération de St Quentin-en-Yvelines. Elle a révélé une desserte bus de la ZATE insuffisante et peu adaptée aux besoins de déplacements.

Ce projet de restructuration a consisté à revoir l'itinéraire et l'offre d'une ligne structurante du réseau, la 415 (Bois d'Arcy Eglise/Croix Bonnet – Le Mesnil St Denis-Place) pour garantir une meilleure couverture des besoins des salariés. Elle se traduit par :

- une fréquence de 7 à 8 mn en heure de pointe sur le tronçon central Gare de Trappes-Bois d'Arcy Eglise,
- une fréquence de 15 mn en heure de pointe sur la desserte des deux extrémités de ligne, Le Mesnil St Denis/Place et Bois d'Arcy/Croix Bonnet,
- des correspondances train/bus quasi systématiques aux trois gares de Montigny-le-Bretonneux, Trappes et La Verrière.

Le maillage du réseau dans les secteurs desservis par cette ligne a nécessité de revoir les itinéraires (coupures, prolongements...) et l'offre sur d'autres lignes : 402, 416, 440, 036 005 et de la ligne 039 017 de la SAVAC (intégré au contrat de type 2 de St Rémy-les-Chevreuse). Ces modifications ont été nécessaires pour apporter une meilleure lisibilité de la desserte de la ZATE et plus fine des quartiers périphériques.

- Modification de la desserte bus dédiée à certains établissements scolaires

Force est de constater que les adaptations d'horaires à chaque rentrée scolaire ne suffisent plus. Les itinéraires de certaines lignes ne sont plus adaptés à l'origine des

collégiens et lycéens, les tracés sont parfois longs et complexes, les rythmes scolaires ont été modifiés notamment les samedis et mercredis, des doublons entre lignes ont été recensés. Ce projet a consisté à optimiser le maillage du territoire pour desservir de nouveaux quartiers d'habitation, mieux répondre aux besoins de déplacements des scolaires et améliorer les conditions de déplacements.

## EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

### Article 1.

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

- une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008)	2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution STIF	<b>26 664</b>	<b>26 669</b>	<b>26 658</b>	<b>26 659</b>	<b>26 651</b>

### Article 2.

L'article 10.3 de la convention relatif aux « Engagements financiers de la CASQY » est modifié comme suit :

- une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008)	2012	2013	2014	2015	2016
Total des contributions des CL	<b>4 049</b>	<b>4 042</b>	<b>4 035</b>	<b>4 026</b>	<b>4 018</b>
<i>Dont pour l'entreprise SQYBUS</i>	4 008	4 001	3 994	3 985	3 977
<i>Dont pour l'entreprise SAVAC</i>	41	41	41	41	41

Nota : la Communauté d'Agglomération de Versailles Grand Parc participe à hauteur de 75 k€ HT (valeur 2008). Sa participation est versée à la Communauté d'Agglomération de St Quentin-en-Yvelines.

### Article 3. 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 12 novembre 2012 et le 31 décembre 2016.

### Article 4.

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

Fait à Paris, en 5 exemplaires, le ..../../..

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

**Sophie MOUGARD**

Pour la Communauté  
D'agglomération de Saint-Quentin-  
en-Yvelines (CASQY)  
Le Président

**Robert CADALBERT**

Pour SAVAC  
Le Président

**Géric BIGOT**

Pour le GME  
Le Mandataire

**Emmanuel ANSART**

Pour les Cars Perrier  
Le Président

**Daniel MAISON**

AVENANT N°5  
au  
CT2 CASQY 002-049

Le présent avenant est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF)**, Établissement 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 39 bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 10 octobre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

**SQYBUS**, société anonyme des Transports de Saint Quentin-en-Yvelines au capital de 40 448 €, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 387 950 322 dont le siège social est situé à Trappes (78197), 9 avenue Jean-Pierre Timbaud, représentée par son Président, Monsieur Emmanuel ANSART, dûment habilité aux fins des présentes, agissant ès qualités de Mandataire du Groupement SQYBUS SAVAC pour les lignes du réseau SQYBUS.

d'une seconde part,

**La société SAVAC**, société anonyme au capital de 600 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 679 801 605 dont le siège est situé à Chevreuse (78460), 37 rue Dampierre, représentée par son Président, Monsieur Géric BIGOT, intervenant pour la ligne 039-039-012 et 034.

d'une troisième part

**La société les Cars Perrier**, société anonyme au capital de 200 000 €.inscrite au RCS de Versailles sous le numéro 589 725 266, dont le siège social est situé à Trappes (78197), 9 avenue Jean-Pierre Timbaud représentée par son Président, Daniel MAISON, intervenant pour les lignes 036 036 005 et 012.

d'une quatrième part

Ci-après dénommée « le groupement momentané d'Entreprises (GME)» représenté par l'entreprise SQYBUS, la SAVAC intervenant pour la ligne 039-039-012 et 034 et les Cars Perrier pour les lignes 036 036 005 et 012.

Le STIF, la CASQY, le GME, la SAVAC et les Cars Perrier étant ci-après désignés conjointement les « Parties »

## Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 du réseau CASQY a été approuvé par le conseil du STIF en date du 7 juillet 2010.

Le Conseil a également validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 08/12/2010 au titre de l'intégration d'une nouvelle ligne au périmètre du réseau et du développement d'offre pour la desserte du Technocentre à Guyancourt,
- avenant n°2 voté le 09/02/2011 au titre du dispositif Politique de la Ville,
- avenant générique G1 voté le 06/07/2011
- avenant n°3 voté le 05/10/2011 au titre du prolongement des titres locaux jusqu'au 31/12/2011,
- avenant n°4 voté le 7 décembre 2011 au titre de régularisations (subvention Renault, suppression d'ITL, correction du sectionnement moyen sur la ligne 463),
- avenant générique G2 voté le 11/07/2012 ayant pour objet la valeur des contributions C16 et C17, les clés de partage des recettes des forfaits entre les transporteurs privés.

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

Ces modifications concernent la restructuration de la desserte de la zone d'activités de Trappes-Elancourt (ZATE) et la modification de la desserte bus dédiée à certains établissements scolaires.

- Restructuration de la zone d'activités de Trappes-Elancourt (ZATE)

Cette restructuration fait suite aux conclusions d'une étude Plan de Déplacements Inter-Entreprise menée par la Communauté d'Agglomération de St Quentin-en-Yvelines. Elle a révélé une desserte bus de la ZATE insuffisante et peu adaptée aux besoins de déplacements.

Ce projet de restructuration a consisté à revoir l'itinéraire et l'offre d'une ligne structurante du réseau, la 415 (Bois d'Arcy Eglise/Croix Bonnet – Le Mesnil St Denis-Place) pour garantir une meilleure couverture des besoins des salariés. Elle se traduit par :

- une fréquence de 7 à 8 mn en heure de pointe sur le tronçon central Trappes-Bois d'Arcy Eglise,
- une fréquence de 15 mn en heure de pointe sur la desserte des deux extrémités de ligne, Le Mesnil St Denis/Place et Bois d'Arcy/Croix Bonnet,
- des correspondances train/bus quasi systématiques aux trois gares de Montigny-le-Bretonneux, Trappes et La Verrière.

Le maillage du réseau dans les secteurs desservis par cette ligne a nécessité de revoir les itinéraires (coupures, prolongements...) et l'offre sur d'autres lignes : 402, 416, 440, 036 005 et de la ligne 039 017 de la SAVAC (intégré au contrat de type 2 de St Rémy-les-Chevreuse). Ces modifications ont été nécessaires pour apporter une meilleure lisibilité de la desserte de la ZATE et plus fine des quartiers périphériques.

- Modification de la desserte bus dédiée à certains établissements scolaires

Force est de constater que les adaptations d'horaires à chaque rentrée scolaire ne suffisent plus. Les itinéraires de certaines lignes ne sont plus adaptés à l'origine des

collégiens et lycéens, les tracés sont parfois longs et complexes, les rythmes scolaires ont été modifiés notamment les samedis et mercredis, des doublons entre lignes ont été recensés. Ce projet a consisté à optimiser le maillage du territoire pour desservir de nouveaux quartiers d'habitation, mieux répondre aux besoins de déplacements des scolaires et améliorer les conditions de déplacements.

## **EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **Article 1.**

Les annexes circonstanciées issues de la requête Sqybus ayant fait l'objet de modification sont jointes au présent avenant.  
Elles annulent et remplacent les précédentes versions.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A1 Périmètre
- 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**

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 12 novembre 2012 et le 31 décembre 2016.

### **Article 3.**

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

Fait à Paris, en 4 exemplaires, le ..../../..

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

**Sophie MOUGARD**

Pour la SAVAC  
Le Président

**Géric BIGOT**

Pour le GME  
Le Mandataire

**Emmanuel ANSART**

Pour les Cars Perrier  
Le Président  
**Daniel MAISON**

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2012/308**

**Séance du 10 octobre 2012**

**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 CONFLANS-ACHERES**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0733 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Conflans concernant le réseau Conflans-Achères ;
- VU** la délibération n°2011/0077 du 9 février 2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Conflans ;
- VU** la délibération n°2011/0604 du 6 juillet 2011 approuvant la convention partenariale entre le STIF, les communes de Conflans-Sainte-Honorine et Achères, et la société Veolia Transport Conflans concernant le réseau Conflans-Achères ;
- VU** la délibération 2011/0620 du 06/07/2011 approuvant l'avenant générique G1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Conflans ;
- 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 Conflans ;
- VU** le rapport n° 2012/308 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 4 octobre 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 5 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

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

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

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

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-308-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012

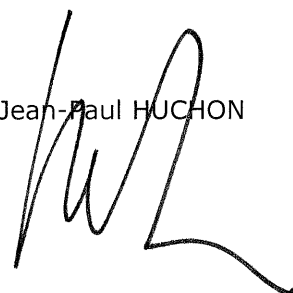


**ARTICLE 4 :** d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les communes de Conflans-Sainte-Honorine et Achères et la société Veolia Transport Conflans ;

**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



Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-308-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012

**AVENANT N° 2  
au  
CONTRAT DE TYPE II  
CONFLANS-ACHERES  
002 042**

Le présent avenant est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 10 octobre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

**VEOLIA TRANSPORT Etablissement de Conflans-Sainte-Honorine**, SA au capital de 195 936 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN B 383 607 090), dont le siège est situé au 32, boulevard Gallieni - CS 50002 92442 Issy-les-Moulineaux Cedex, représentée par délégation par Fares Goucha, en sa qualité de directeur d'établissement,

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 8 décembre 2010.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- L'avenant 1 voté le 9 février 2011 ayant pour objet la politique de la ville.
- L'avenant générique G1 voté le 6 juillet 2011 ayant pour objet des sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- 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.

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 :

- le renforcement de la ligne 212-212-024 du réseau urbain d'Achères → mise en œuvre le 12 novembre 2012
- le renforcement des lignes 212-212-011, 014 et 017 du réseau urbain de Conflans-Sainte-Honorine → mise en œuvre le 7 janvier 2013
- l'aménagement d'une extension du dépôt de Veolia Transport Conflans-Sainte-Honorine → mise en œuvre le 7 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 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° 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 12 novembre 2012 et le 31 décembre 2016.

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

---

Le Syndicat des Transports  
d'Ile-de-France

---

L'Entreprise

**AVENANT N°1  
à la  
Convention Partenariale du Réseau  
CONFLANS – ACHERES – 002 042**

Le présent avenant est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 10 octobre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

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

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

ci-après dénommée « Les Collectivités »

d'une deuxième part,

**VEOLIA TRANSPORT Etablissement de Conflans-Sainte-Honorine**, SA au capital de 195 936 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN B 383 607 090), dont le siège est situé au 32, boulevard Gallieni – RCS 50002 92442 Issy-les-Moulineaux Cedex, représentée par délégation par Fares GOUCHA, en sa qualité de directeur d'établissement,

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 Conflans-Achères le 6 juillet 2011 et le contrat d'exploitation de type 2.

Afin de prendre en compte l'évolution de l'offre et la prise en charge par les collectivités d'options supplémentaires sur les véhicules, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

Ces modifications concernent :

- le renforcement de la ligne 212-212-024 du réseau urbain d'Achères → mise en œuvre le 12 novembre 2012
- le renforcement des lignes 212-212-011, 014 et 017 du réseau urbain de Conflans-Sainte-Honorine → mise en œuvre le 7 janvier 2013
- l'aménagement d'une extension du dépôt de Veolia Transport Conflans-Sainte-Honorine → mise en œuvre le 7 janvier 2013

## EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

### Article 1.

L'article 10.3 de la convention, relatif aux engagements financiers des Collectivités, est modifié comme suit :

---

#### Article 10-3 : Engagements financiers des Collectivités

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

€ HT 2008	2012	2013	2014	2015	2016
Commune de Conflans-Sainte-Honorine	inchangé (convention initiale)	840 812	840 712	842 674	841 936
Commune d'Achères	392 058	346 613	346 600	347 893	347 785

Pour l'année 2012, seule la participation de la commune d'Achères est modifiée par rapport à la convention initiale et ce, à compter du 12 novembre 2012.

Pour la commune de Conflans-Sainte-Honorine, le présent avenant ne modifie sa participation qu'à compter du 7 janvier 2013.

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

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



## **Article 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 12 novembre 2012 et le 31 décembre 2016.

## **Article 3.**

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

Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

L'annexe circonstanciée visée est :

- Annexe B.2 Service de référence

## **Article 4.**

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

Fait à Paris, en 4 exemplaires, le

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

**Madame Sophie MOUGARD**

***Pour Les Collectivités,***

Pour la commune de Conflans-Sainte-  
Honorine,  
Le Maire

Pour la commune d'Achères,  
Le Maire

**Philippe ESNOL**

**Alain OUTREMAN**  

---

***Pour l'Entreprise***

Pour Veolia Transport Conflans,  
Le Directeur,

**Fares GOUCHA**

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2012/309**

**Séance du 10 octobre 2012**

**SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE**

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

**AVENANT N°2 A LA CONVENTION PARTENARIALE DU**

**RESEAU EST SEINE ET MARNE ET MONTOIS**

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°2011/0090 du 9 février 2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Procars et la convention partenariale entre le STIF, la Communauté de Communes du Provinois, la Commune de Nangis et la société Procars ;
- VU** la délibération n°2011/0620 du 06/07/2011 adoptant l'avenant générique aux contrats d'exploitation de type 2 ;
- VU** la délibération n°2011/0789 du 5 octobre 2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Procars et à la convention partenariale entre le STIF, la Communauté de Communes du Provinois, la Commune de Nangis et la société Procars ;
- VU** la délibération n°2012/0192 du 11/07/2012 adoptant l'avenant générique G2 aux contrats d'exploitation de type 2 ;
- VU** le rapport n° 2012/309 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 4 octobre 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 5 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 et l'avenant n°2 à la convention partenariale du réseau Est Seine et Marne et Montois joints à la présente délibération ainsi que l'ensemble des annexes ;

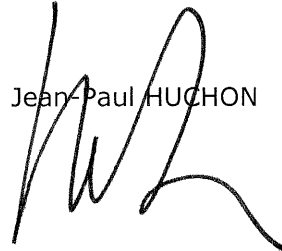
**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants et leurs annexes avec la Communauté de Communes du Provinois, la Commune de Nangis et la société Procars ;

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-309-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012

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

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

Jean-Paul HUCHON



Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-309-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012

**AVENANT N° 2  
au  
CONTRAT DE TYPE II  
Est Seine et Marne et Montois  
[002/039]**

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 Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 10 octobre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

**La SOCIETE PROCARS**, société anonyme au capital de 309 024 € inscrite au RCS de MELUN sous le numéro 321 254 161, dont le siège est situé 2 rue Georges Dromigny à PROVINS, représentée par Frédéric JOUY, Directeur général délégué, 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 du réseau Est Seine et Marne et Montois le 09/02/2011 et la convention partenariale.

Le Conseil a ensuite approuvé les avenants suivants au contrat type 2 :

- avenant n°1 voté le 05/10/2011, ayant pour objet l'extension et le renfort d'offre de la ligne 228-228-014
- 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 valeur des contributions C16 et C17, les clés de partage des recettes des forfaits entre les transporteurs privés.

Le Conseil a ensuite approuvé les avenants suivants à la convention partenariale :

- avenant n°1 voté le 05/11/2011, ayant pour objet l'extension et le renfort d'offre de la ligne 228-228-014

Afin de prendre en compte l'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 :

- le renfort d'offre de la ligne 228-228-012
- la scission de la ligne 228-228-007 en 5 lignes Plan transport.
- La suppression des dessertes touristiques effectuées par la ligne 228-771-009

La date de mise en service est le 22 octobre 2012

**EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **Article 1. Pièces contractuelles modifiées**

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

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

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe 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 22 octobre 2012 et le 31 décembre 2016.

**Article 3.**

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

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

---

Le Syndicat des Transports  
d'Ile-de-France

---

L'Entreprise Procars

**AVENANT N°2**  
**à la**  
**Convention Partenariale du Réseau**  
**Est Seine et Marne et Montois –**  
**[002/039]**



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 Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 10 octobre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

**La Communauté de Communes du Provinois**, 7 cour des bénédictins – 77160 PROVINS, représentée par son Président Christian JACOB autorisé à signer la présente convention par délibération du

d'une deuxième part,

ET

**La commune de Nangis**, rue du Maréchal de Lattre de Tassigny représentée par Philippe DELANNOY, Maire, autorisé à signer la présente par délibération en date du

d'une troisième part

ci-après dénommées « Les Collectivités »

ET

**La SOCIETE PROCARS**, société anonyme au capital de 309 024 € inscrite au RCS de MELUN sous le numéro 321 254 161, dont le siège est situé 2 rue Georges Dromigny à PROVINS, représentée par Frédéric JOUY, Directeur général délégué, dûment habilité à cet effet.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une quatrième part,

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

## **Préambule**

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau Est Seine et Marne et Montois le 09/02/2011 et le contrat d'exploitation de type 2.

Le Conseil a ensuite approuvé les avenants suivants à la convention partenariale :

- Avenant n°1 voté le 05/10/2011, ayant pour objet l'extension et le renfort d'offre de la ligne 228-228-014

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

Cette modification concerne :

- Le renfort d'offre de la ligne 228-228-012
- La scission de la ligne 228-228-007 en 5 lignes Plan Transport.
- La suppression des dessertes touristiques effectuées par la ligne 228-771-009

Leur date de mise en service est le 22 octobre 2012.

**EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **Article 1.**

#### **Article 1 - 1**

**L'article 8** de la convention, relatif à la Communication est modifié comme suit :

Il est précisé par ailleurs que pour l'extension de la ligne 228-228-014 (présentée dans le précédent avenant), l'habillage régional STIF appliqué sur le nouveau véhicule sera complété du logo de la Communauté de Communes du Provinois. (Cette disposition sera appliquée sur tous les véhicules dont le service est financé totalement par le STIF).

### **Article 1.2**

**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, uniquement dans le cas où les participations financières des Collectivités n'ont pas subi d'évolution.
- Annexe B.4 : SDA
- Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par les Collectivités

Pour les annexes A1, B4 et B6, 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 1 – 3**

L'article 10 de la convention, relatif à l'Engagement financier des Parties, est modifié comme suit :

#### **Article 10-1 : Principes Généraux**

Le Contrat d'exploitation de type 2 est constitué du nouveau service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise décrit en **Annexe B.2** du présent avenant.

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

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

Le coût total du service de référence est fixé annuellement selon les termes du tableau ci-dessous

(k€ HT constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	5 423	5 483	5 516	5 534	5 544	5 460

#### **Article 10-2 : Engagements financiers du STIF**

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ HT constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	3 844	3 819	3 824	3 812	3 792	3 677

#### **Article 10-3 : Engagements financiers des Collectivités**

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

- Commune de Communes du Provinois : 125 000 € H.T. (valeur 2008) auquel s'ajoutent **50 000** H.T. (valeur 2008) lié au développement de la ligne 228-228-012.
- Commune de Nangis : 46 601 € H.T. 2008 (afin de correspondre à 47 393 € H.T. en 2010).

\* (TVA en sus au taux en vigueur au moment du fait générateur)

En année pleine, ces participations sont payables sous forme d'acomptes par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture d'acompte étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elles seront indexées chaque année selon la formule prévue à l'**Annexe B.5** modifiée de la présente convention. La facture d'actualisation annuelle sera émise avant le 31 décembre de chaque année sous réserve de la parution des indices.

Pour l'année 2012 et à compter de la mise en place de la modification du service de référence, le montant de la participation des Collectivités est calculé selon la règle du prorata temporis.

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

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe B2
- Annexe B5

## **Article 2. Entrée en vigueur**

Le présent avenant est conclu pour la période comprise entre le 22 octobre 2012 et le 31 décembre 2016.

**Article 3.**

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

Fait à Paris, en 4 exemplaires, le

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

Pour la Communauté de Communes du  
Provinois  
Le Président

Sophie MOUGARD

Pour la Commune de Nangis  
Le Maire

Pour l'Entreprise Procars  
Le Directeur Général

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2012/310**

**Séance du 10 octobre 2012**

**SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE  
AVENANT N°3 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2**

**RESEAU Mobilien 212-195-018**

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°2010/0761 du 08/12/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Conflans-Sainte-Honorine ;
- VU** la délibération n°2011/0073 du 09/02/2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Conflans-Sainte-Honorine ;
- VU** la délibération n°2011/0620 du 06/07/2011 approuvant l'avenant générique G1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Conflans-Sainte-Honorine ;
- VU** la délibération n°2011/0949 du 07/12/2011 approuvant l'avenant n°2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Conflans-Sainte-Honorine ;
- VU** le rapport n° 2012/310 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 4 octobre 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 5 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver l'avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Mobilien 212-195-018 joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société Veolia Transport Conflans-Sainte-Honorine ;

**ARTICLE 3 :** la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France 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 BUCHON  
Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-310-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012

**AVENANT N° 3  
au  
CONTRAT DE TYPE II  
Mobilien 212-195-018 –  
002 070**

Le présent avenant est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 10 octobre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

**La Société Véolia Transport**, société anonyme au capital de 195 963 240 €, inscrite au RCS de Nanterre sous le numéro B 383 607 090, dont l'établissement de Conflans-Sainte-Honorine RCS B 383 607 090 00149 est situé 23/25 rue des Cayennes, Z.A. des Boutries à Conflans-Sainte-Honorine représentée par son Directeur, Monsieur Fares GOUCHA 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 du réseau Mobilien 212-195-018 le 08/12/2010 et la convention partenariale.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet la modification de l'annexe B9 du contrat ainsi que l'intégration d'une clause prévention politique de la ville dans l'annexe F4.
- Avenant n°2 voté le 07/12/2011, ayant pour objet le renfort de la ligne 95-18 pour faire face à une surcharge de la ligne aux heures de pointe du matin et du soir.
- 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 juillet 2012, ayant pour objet la valeur des contributions C16 et C17, les clés de partage des recettes des forfaits entre les transporteurs privés.

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 modification de l'annexe F4bis du contrat, afin d'intégrer les subventions relatives aux équipements embarqués d'information visuelle et sonore, à la vidéosurveillance, et aux équipements embarqués de télébilletique, pour les 4 véhicules en extension générés par le développement d'offre de la ligne 95-18, mis en place au 1<sup>er</sup> janvier 2012.

Leur date de mise en service est le : 01/01/2012

**EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **Article 1. Pièces contractuelles modifiées**

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

Elle annule et remplace l'annexe circonstanciée adoptée lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

L'annexe circonstanciée visée est :

- Tableau F4bis subvention CT2

### **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<sup>er</sup> janvier 2012 et le 31 décembre 2016.

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

---

Le Syndicat des Transports  
d'Ile-de-France

---

L'Entreprise

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2012/311**

**Séance du 10 octobre 2012**

**SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE**

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

**AVENANT N°2 A LA CONVENTION PARTENARIALE**

**RESEAU PAYS FERTOIS**

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°2010/0744 du 08/10/2010 approuvant le contrat de type 2 entre le STIF et la société Marne et Morin, et la convention partenariale du réseau du Pays Fertois entre le STIF, les sociétés Marne et Morin, Darche-Gros, la Communauté de Communes du Pays Fertois et le Conseil Général de Seine et Marne ;
- VU** la délibération n°2011/0620 du 06/07/2011 adoptant l'avenant générique aux contrats d'exploitation de type 2 ;
- VU** la délibération n°2012/0120 du 11/04/2012 approuvant l'avenant n°1 à la convention partenariale ;
- VU** la délibération n°2012/0192 du 11/07/2012 adoptant l'avenant générique G2 aux contrats d'exploitation de type 2 ;
- VU** le rapport n°2012/311 ;
- VU** les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 4 octobre 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 5 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 et l'avenant n°2 à la convention partenariale du réseau Pays Fertois joints à la présente délibération ainsi que l'ensemble des annexes ;

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants et leurs annexes avec les sociétés Marne et Morin, Darche-Gros, la Communauté de Communes du Pays Fertois et le Conseil Général de Seine et Marne ;

Accusé de réception en préfecture 075-287500078-20121010-2012-311-DE Date de télétransmission : 12/10/2012 Date de réception préfecture : 12/10/2012
---

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

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



Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-311-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012

**AVENANT N° 1  
au  
CONTRAT DE TYPE II  
Pays Fertois [002/030]**

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 Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 10 octobre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

**La société TRANSPORTS MARNE ET MORIN** société anonyme de 5 027 106 €, inscrite au RCS de Meaux n° SIRET 419 280 151 000 12, dont le siège est situé 34-36 rue Paul Barennes – 77100 Meaux, représentée par son Président, Monsieur Jean-Marc BERNINI.

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 Pays Fertois le 08/10/2010 et la convention partenariale.

Le Conseil a ensuite approuvé les avenants suivants au contrat type 2 :

- 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 valeur des contributions C16 et C17, les clés de partage des recettes des forfaits entre les transporteurs privés.

Le Conseil a ensuite approuvé les avenants suivants à la convention partenariale :

- avenant n°1 voté le 11/04/2012, ayant pour objet la correction des indexations des contributions des collectivités

Afin de prendre en compte l'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 le renfort d'offre de la ligne 097-097-040 « la Ferte-sous-Jouarre - Sept Sorts » par la création de 11 courses cadencées à l'heure desservant l'hôpital de Jouarre et la zone d'activités de Sept Sorts.

La date de mise en service est le 22 octobre 2012

## **EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **Article 1. Pièces contractuelles modifiées**

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

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

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe 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 22 octobre 2012 et le 31 décembre 2016.

**Article 3.**

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

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

---

Le Syndicat des Transports  
d'Ile-de-France

---

L'Entreprise Marne et Morin

**AVENANT N°2 à la  
Convention Partenariale du Réseau  
Pays Fertois – [002/030]**



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 Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 10 octobre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

**La Communauté de communes du Pays Fertois**, E.P.C.I. à fiscalité propre, dont le siège social se trouve 22 avenue de Rebais – 77260 LA FERTE SOUS JOUARRE représentée par Madame Jeannine BELDENT, Présidente, autorisée à signer la présente par délibération en date du

Ci-après dénommée « La Communauté de communes »,

d'une deuxième part,

ET

**Le Département de Seine-et-Marne**, domicilié à l'Hôtel du Département, 77010 Melun cedex représenté par Monsieur Vincent Eblé son Président, autorisé à signer la présente par la décision en date du

Ci-après dénommé « Le Département »,

d'une troisième part,

Ensemble ci-après dénommés « Les Collectivités »

ET

La SOCIETE **Transports Marne et Morin**, société anonyme au capital de 5 027 106 € inscrite au RCS de Meaux sous le numéro 419 280 151 000 12, dont le siège est situé 34-36 rue Paul Barennes à Meaux, représentée par Jean-Marc BERNINI, Président, dûment habilité à cet effet.

d'une quatrième part,

ET

La SOCIETE **Darche Gros**, société par actions simplifiées au capital de 1 000 923 € inscrite au RCS de Meaux sous le numéro 301 272 035, dont le siège est situé au 24 Boulevard de la Marne, dans la zone industrielle à Coulommiers (77120), représentée par Jean-Marc BERNINI, Président, dûment habilité à cet effet.

d'une cinquième part,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

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 Pays Fertois le 08/12/2010 et le contrat d'exploitation de type 2.

Le Conseil a ensuite approuvé les avenants suivants à la convention partenariale :

- avenant n°1 voté le 11/04/2012, ayant pour objet la correction des indexations des contributions des Collectivités

Afin de prendre en compte l'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 le renfort d'offre de la ligne 097-097-040 « la Ferte-sous-Jouarre - Sept Sorts » par la création de 11 courses cadencées à l'heure desservant l'hôpital de Jouarre et la zone d'activités de Sept Sorts.

Ce projet est financé intégralement par le STIF, sans participation des Collectivités. Cela permet de lever la clause de revoyure de la contribution des Collectivités et de supprimer ainsi l'article 10-4 « Engagement » de la convention partenariale.

La date de mise en service est le 22 octobre 2012

**EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **Article 1.**

L'article 10 de la convention, relatif à l'Engagement financier des Parties, est modifié comme suit :

#### ***Article 10-1 : Principes Généraux***

Le Contrat d'exploitation de type 2 est constitué du nouveau service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise décrit en **Annexe B.2** du présent avenant.

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

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

Le coût total du service de référence est fixé annuellement selon les termes du tableau ci-dessous

(k€ HT constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	4 434	4 492	4 483	4 496	4 506	4 529

#### **Article 10-2 : Engagements financiers du STIF**

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ HT constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	3 140	3 197	3 194	3 203	3 210	3 236

#### **Article 10-3 : Engagements financiers des Collectivités**

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

- Le Département de Seine et Marne au titre de la ligne 067-177-067 : 171 000 € H.T. valeur économique 2008 (TVA en sus au taux en vigueur au moment du fait générateur)
- Le Département de Seine et Marne au titre des autres lignes : 240 000 € HT valeur économique 2008 (TVA en sus au taux en vigueur au moment du fait générateur)
- La Communauté de communes du Pays Fertois : 240 000 € HT valeur économique 2008 (TVA en sus au taux en vigueur au moment du fait générateur)

En année pleine, ces participations sont payables sous forme d'acomptes par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de l'acompte étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elles seront indexées chaque année à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011 selon la formule prévue à l'**Annexe B5** du présent avenant. La facture d'actualisation annuelle sera émise avant le 31 décembre de chaque année sous réserve de la parution des indices.

Pour la ligne Seine et Marne Express 067 177 067, le Département participe au coût de l'habillage des véhicules (eux-mêmes financés à 100% par le STIF) dans les conditions définies à l'article 8-2, suite aux travaux conduits par l'agence de communication mise à disposition du Département par le STIF et financée par lui.

L'article 10-4 « Engagement » est supprimé

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

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe B.2

## **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 22 octobre 2012 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        exemplaires, le

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

Pour la Communauté de Communes du  
Pays Fertois,  
La Présidente

Sophie MOUGARD

Pour le Département  
Le Président

Pour l'Entreprise Marne et Morin,  
Le Président

Syndicat des transports d'Ile-de-France

## Délibération n° 2012/312

Séance du 10 octobre 2012

### SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

#### AVENANT N°4 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 ET AVENANT N°3 A LA CONVENTION PARTENARIALE

#### RESEAU PEP'S

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°2010/0746 du 08/12/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Autocars de Marne la Vallée, Centre de réservation Europe Autocar et Transports Marne et Morin et la convention partenariale entre le STIF et le Syndicat des transports des secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée et communes environnantes, le Conseil général de Seine et Marne et les Sociétés Autocars de Marne la Vallée, Centre de réservation Europe Autocar et Transports Marne et Morin ;
- VU** la délibération n°2011/0073 du 09/02/2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Sociétés Autocars de Marne la Vallée, Centre de réservation Europe Autocar et Transports Marne et Morin ;
- 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 Autocars de Marne la Vallée, Centre de réservation Europe Autocars et Transports Marne et Morin ;
- VU** la délibération n°2011/0795 du 05/10/2011 approuvant l'avenant n°2 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Autocars de Marne la Vallée, Centre de réservation Europe Autocar et Transports Marne et Morin, et l'avenant n°1 à la convention partenariale entre le STIF, le Syndicat intercommunal des transports des secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée et communes environnantes, le Conseil général de Seine et Marne et les sociétés Autocars de Marne la Vallée, Centre de réservation Europe Autocar et Transports Marne et Morin ;
- VU** la délibération n°2011/0954 du 07/12/2011 approuvant l'avenant n°3 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Autocars de Marne la Vallée, Centre de réservation Europe Autocar et Transports Marne et Morin, et l'avenant n°2 à la convention partenariale entre le STIF, le Syndicat intercommunal des transports des secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée et communes environnantes, le Conseil général de Seine et Marne et les sociétés Autocars de Marne la Vallée, Centre de réservation Europe Autocar et Transports Marne et Morin ;
- VU** le rapport n° 2012/312 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 4 octobre 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 5 octobre 2012 ;

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-312-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

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

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés Autocars de Marne la Vallée, Centre de réservation Europe Autocar et Transports Marne et Morin ;

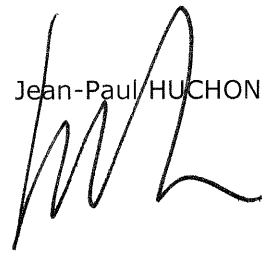
**ARTICLE 3 :** d'approuver l'avenant n°3 à la convention partenariale pour le réseau PEP'S joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

**ARTICLE 4 :** d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec le Syndicat des transports des secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée et communes environnantes, le Conseil général de Seine et Marne et les sociétés Autocars de Marne la Vallée, centre de réservation Europe Autocar et Transports Marne et Morin ;

**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



Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-312-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012

**AVENANT N°4  
au  
CONTRAT DE TYPE II  
PEP'S – 002 035**

Le présent avenant est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 10 octobre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La société **LES AUTOCARS DE MARNE LA VALLEE**, société par actions simplifiée au capital de 4.601.610 €, dont le siège social se trouve à LAGNY SUR MARNE (77400), 21-23, rue Jacquard, immatriculée au 2 Registre du commerce et des sociétés de Meaux sous le numéro 334 571 379 et représentée par Monsieur Thierry VARIN, agissant en qualité de Président,

La société **CENTRE DE RESERVATION EUROPE AUTOCAR**, société par action simplifiée au capital de 193.980 Euros, dont le siège social se trouve à Lagny sur Marne (77400), 23-25 rue Jacquard, immatriculée au Registre du commerce et des sociétés de Meaux sous le numéro 745 550 913 et représentée par Monsieur Thierry VARIN, agissant en qualité de Président,

La société **TRANSPORTS MARNE ET MORIN**, société par actions simplifiée unipersonnelle au capital de 5.027.106 €, dont le siège social se trouve à MEAUX (77100), 34-36, rue Paul Barenne, immatriculée au Registre du commerce et des sociétés de Meaux sous le numéro 419 280 151 et représentée par Monsieur Jean-Marc BERNINI, agissant en qualité de Président,

Ensemble ci-après dénommées « 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 PEP'S le 08/12/2010 et la convention partenariale

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet la politique de la ville
- avenant n°2 voté le 05/10/2011, ayant pour objet le développement des lignes 22, 34 et 42, et l'optimisation de la ligne 44.
- avenant n°3 voté le 07/12/2011, ayant pour objet l'intégration du dispositif « Pass'Local »
- 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 juillet 2012, ayant pour objet la valeur des contributions C16 et C17, les clés de partage des recettes des forfaits entre les transporteurs privés.

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'ouverture du nouvel hôpital de Jossigny au mois de novembre 2012 nécessite de renforcer l'offre du réseau PEP'S.

Outre la desserte de l'hôpital de Jossigny, ces modifications visent aussi à améliorer la desserte des zones d'activités, des établissements scolaires et des zones denses du territoire.

Ces modifications concernent :

Ces modifications concernent :

- Modifications **la ligne 43** pour clarifier la desserte scolaire :
  - o l'itinéraire de la ligne 43 est modifiée afin de desservir les entreprises situées Zac de la Charbonnière.
  - o La desserte du Collège du Vieux chêne est renforcée de 4 courses en semaine afin de desservir les élèves habitant l'ouest de la commune de Montévrain et afin de résorber les problèmes de surcharge
  - o Harmonisation de la liaison Montévrain – Chanteloup – Lycée Martin Luther King. Les élèves de Montévrain réaliseront dorénavant une correspondance en gare du Val d'Europe entre les lignes 43 et 44/22 . Suppression des courses de 12H10 le mercredi et samedi sur la ligne 43. Modification de l'itinéraire de la course scolaire de la ligne 43 de 7H50 le samedi : « Ecoles -Val d'Europe RER »
- **Ligne 23** : modification de l'itinéraire de la course scolaire Chessy Ecoles- Lycée Van Dongen LMMJV afin qu'elle fasse désormais son départ à Val d'Europe RER et desserve l'écoquartier de Montévrain.
- La restructuration et le renfort des lignes **42 et 22** :
  - o Les courses de la ligne 42 (LAGNY-SUR-MARNE – SERRIS Val d'Europe) seront toutes directes et ne desserviront plus Chanteloup-en-Brie.  
L'offre de la ligne 42 est renforcée :
    - Semaine : création de 3 courses supplémentaires

- Samedi : création de 11 courses supplémentaires
- Dimanche : création de 16 courses supplémentaires
- La **ligne 22** (CHANTELOUP-EN-BRIE – FERRIERES), actuellement en terminus à Chanteloup-en-Brie, sera prolongée jusqu'à Val d'Europe  
L'offre de la ligne 22 est renforcée :
  - Semaine : création de 2 courses supplémentaires LMJV et 4 courses le mercredi
  - Samedi : création de 77 courses supplémentaires, 2 courses prolongées :
  - Dimanche : création de 28 courses supplémentaires
- Le renfort des lignes **44** et **32** pour permettre une meilleure desserte de l'hôpital de Jossigny.
  - Ligne 44 (BUSSY-ST-GEORGES – SERRIS Val d'Europe RER) : 4 courses supplémentaires/jour.  
Les courses à vocation scolaire reliant initialement La Boiserie et le lycée Martin Luther King (mercredi et samedi) feront désormais leurs départ/terminus au Val d'Europe
  - Ligne 32 (SERRIS, Val d'Europe RER – TOURNAN-EN-BRIE) : 9 courses supplémentaires/jour (7 courses le mercredi) dont 1 course partielle pour desservir la CCI:
- La modification de la **ligne 34** :
  - passage de certaines courses par le centre urbain de Serris. *Soit au total (y compris les courses prolongées)*
    - 49 passages supplémentaires en semaine
    - 42 passages supplémentaires le samedi
    - 31 passages supplémentaires le dimanche
  - *Desserte de la Gare du Val d'Europe de 21h à 2h du matin du Lundi au dimanche (prolongement des courses Pléiades jusqu'au Val d'Europe) ;*
    - 13 prolongements en semaine
    - 9 prolongements le samedi
    - 8 prolongements le dimanche
  - *Prolongement de courses entre le Val d'Europe et les Marmousets le matin*
    - 2 courses prolongées en semaine dont 1 par le centre urbain
    - 2 courses prolongées le samedi par le centre urbain
    - 2 courses prolongées le dimanche par le centre urbain
  - *Renforcement de la desserte du quartier du Courtaulin du Lundi au Samedi et création d'une offre le dimanche, Soit au total (y compris courses prolongées) :*
    - 4 passages supplémentaires en semaine
    - 6 passages supplémentaires le samedi
    - 27 passages supplémentaires le dimanche
  - Ajout d'une course supplémentaire en heure de pointe du matin afin d'éviter les risques de surcharge : 7h22 au Val d'Europe pour caler le RER de 8h10 Chessy
  - Modification de la desserte du Lycée Emilie du Châtelet : transformation des contresens de Magny en courses partielles desservant Serris

- **L'expérimentation sur la ligne 22** afin de desservir le Parc de Bel Air : 8 courses supplémentaires LMmJV pendant 1 an.

Les modalités de pérennisation des courses desservant le Parc de Bel Air devront être abordées lors du Comité de Suivi du réseau Pep's avant le 31 décembre 2012.

Un bilan devra être réalisé au minimum 4 mois avant la fin de l'expérimentation pour décider des suites à donner.

A la fin de l'expérimentation, si ces courses ne sont pas maintenues par avenant au contrat, elles seront supprimées au 11 novembre 2013.

Leur date de mise en service est le : 12 novembre 2012

## **EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **Article 1. Pièces contractuelles modifiées**

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

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

Les annexes circonstanciées visées sont :

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

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

---

Le Syndicat des Transports  
d'Ile-de-France

---

L'Entreprise

**AVENANT N°3  
à la  
Convention Partenariale du Réseau  
PEP'S – 002 035**

Le présent avenant est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 10 octobre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

**Le Syndicat Intercommunal des Transports des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée et des communes environnantes**, Etablissement public de coopération intercommunale, dont le siège est situé au 1 rue du Champ Pillard, 77400 Saint-Thibault-des-Vignes, représentée par son Président M. Olivier Bourjot, autorisé à signer la présente par délibération en date du 26 septembre 2012.

Ci après dénommé le « Syndicat »,

d'une deuxième part,

ET

**Le Département de Seine-et-Marne**, domicilié à l'Hôtel du Département, 77010 Melun Cedex représentée par son Président, autorisé à signer la présente par la décision en date du [...]

Ci-après dénommé le « Département »,

d'une troisième part,

Ensemble ci-après dénommées « les Collectivités »,

ET

La société **LES AUTOCARS DE MARNE LA VALLEE**, société par actions simplifiée au capital de 4.601.610 €, dont le siège social se trouve à LAGNY SUR MARNE (77400), 21-23, rue Jacquard, immatriculée au 2 Registre du commerce et des sociétés de Meaux sous le numéro 334 571 379 et représentée par Monsieur Thierry VARIN, agissant en qualité de Président,

ET

La société **CENTRE DE RESERVATION EUROPE AUTOCAR**, société par action simplifiée au capital de 193.980 Euros, dont le siège social se trouve à Lagny sur Marne (77400), 23-25 rue Jacquard, immatriculée au Registre du commerce et des sociétés de Meaux sous le numéro 745 550 913 et représentée par Monsieur Thierry VARIN, agissant en qualité de Président,

ET

La société **TRANSPORTS MARNE ET MORIN**, société par actions simplifiée unipersonnelle au capital de 5.027.106 €, dont le siège social se trouve à MEAUX (77100), 34-36, rue Paul Barenne, immatriculée au Registre du commerce et des sociétés de Meaux sous le numéro 419 280 151 et représentée par Monsieur Jean-Marc BERNINI, agissant en qualité de Président,

Ensemble ci-après dénommées « l'Entreprise »,

d'une quatrième part,

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

## Préambule

La convention partenariale du réseau Pep's a été approuvée par le conseil d'administration du STIF en date du 8 décembre 2010 (délibération n° 2010/0746).

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants à la convention partenariale :

- avenant n°1 voté le 05/10/2011, ayant pour objet la prise en compte plusieurs évolutions dans le cadre du fonctionnement du réseau et apporter des précisions concernant l'indexation des participations des Collectivités.
- avenant n°2 voté le 07/11/2011, ayant pour objet la mise en place du Pass'Local.

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 :

- Modifications **la ligne 43** pour clarifier la desserte scolaire :
  - o l'itinéraire de la ligne 43 est modifiée afin de desservir les entreprises situées Zac de la Charbonnière.
  - o La desserte du Collège du Vieux chêne est renforcée de 4 courses en semaine afin de desservir les élèves habitant l'ouest de la commune de Montévrain et afin de résorber les problèmes de surcharge
  - o Harmonisation de la liaison Montévrain – Chanteloup – Lycée Martin Luther King. Les élèves de Montévrain réaliseront dorénavant une correspondance en gare du Val d'Europe entre les lignes 43 et 44/22 . Suppression des courses de 12H10 le mercredi et samedi sur la ligne 43. Modification de l'itinéraire de la course scolaire de la ligne 43 de 7H50 le samedi : « Ecoles -Val d'Europe RER »
- **Ligne 23** : modification de l'itinéraire de la course scolaire Chessy Ecoles- Lycée Van Dongen LMMJV afin qu'elle fasse désormais son départ à Val d'Europe RER et desserve l'écoquartier de Montévrain.
- La restructuration et le renfort des lignes **42** et **22** :
  - o Les courses de la ligne 42 (LAGNY-SUR-MARNE – SERRIS Val d'Europe) seront toutes directes et ne desserviront plus Chanteloup-en-Brie.  
L'offre de la ligne 42 est renforcée :
    - Semaine : création de 3 courses supplémentaires
    - Samedi : création de 11 courses supplémentaires
    - Dimanche : création de 16 courses supplémentaires
  - o La **ligne 22** (CHANTELOUP-EN-BRIE – FERRIERES), actuellement en terminus à Chanteloup-en-Brie, sera prolongée jusqu'à Val d'Europe  
L'offre de la ligne 22 est renforcée :
    - Semaine : création de 2 courses supplémentaires LMJV et 4 courses le mercredi
    - Samedi : création de 77 courses supplémentaires, 2 courses prolongées :
    - Dimanche : création de 28 courses supplémentaires

- Le renfort des lignes **44** et **32** pour permettre une meilleure desserte de l'hôpital de Jossigny.
  - o Ligne **44** (BUSSY-ST-GEORGES - SERRIS Val d'Europe RER) : 4 courses supplémentaires/jour.  
Les courses à vocation scolaire reliant initialement La Boiserie et le lycée Martin Luther King (mercredi et samedi) feront désormais leurs départ/terminus au Val d'Europe
  - o Ligne **32** (SERRIS, Val d'Europe RER - TOURNAN-EN-BRIE) : 9 courses supplémentaires/jour (7 courses le mercredi) dont 1 course partielle pour desservir la CCI:
  
- La modification de la **ligne 34** :
  - o passage de certaines courses par le centre urbain de Serris. *Soit au total (y compris les courses prolongées)*
    - 49 passages supplémentaires en semaine
    - 42 passages supplémentaires le samedi
    - 31 passages supplémentaires le dimanche
  - o *Desserte de la Gare du Val d'Europe de 21h à 2h du matin du Lundi au dimanche (prolongement des courses Pléiades jusqu'au Val d'Europe) ;*
    - 13 prolongements en semaine
    - 9 prolongements le samedi
    - 8 prolongements le dimanche
  - o *Prolongement de courses entre le Val d'Europe et les Marmousets le matin*
    - 2 courses prolongées en semaine dont 1 par le centre urbain
    - 2 courses prolongées le samedi par le centre urbain
    - 2 courses prolongées le dimanche par le centre urbain
  - o *Renforcement de la desserte du quartier du Courtaulin du Lundi au Samedi et création d'une offre le dimanche, Soit au total (y compris courses prolongées) :*
    - 4 passages supplémentaires en semaine
    - 6 passages supplémentaires le samedi
    - 27 passages supplémentaires le dimanche
  - o Ajout d'une course supplémentaire en heure de pointe du matin afin d'éviter les risques de surcharge : 7h22 au Val d'Europe pour caler le RER de 8h10 Chessy
  - o Modification de la desserte du Lycée Emilie du Châtelet : transformation des contresens de Magny en courses partielles desservant Serris
  
- **L'expérimentation sur la ligne 22** afin de desservir le Parc de Bel Air : 8 courses supplémentaires LMmJV pendant 1 an.

Leur date de mise en service est le : 12 novembre 2012

## **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, uniquement dans le cas où la participation des Collectivités n'a pas subi d'évolution.
- Annexe B.4 : SDA
- Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par les Collectivités

Pour les annexes A1, B4 et B6, 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 1.2**

L'article 10.1 de la convention, relatif aux « Principes généraux » des engagements financiers des parties, est modifié comme suit :

#### **« Article 10-1 – Principes généraux »**

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

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

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

Le coût total HT du service de référence est fixé annuellement selon les termes du tableau ci-dessous :

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Charges d'exploitation	18 250	19 090	19 082	19 184	19 229	19 283

. »

#### **Article 1.3**

L'article 10.2 de la convention, relatif aux « engagements financiers du STIF », est modifié comme suit :

#### **« Article 10-2 – Engagements financiers du STIF »**

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise, une contribution financière annuelle HT fixée à :

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution STIF	13 784	14 484	14 452	14 557	14 588	14 641

. »

#### **Article 1.4**

L'article 10.3 de la convention, relatif aux « engagements financiers des Collectivités », est modifié comme suit :

#### **« Article 10-3 – Engagements financiers des Collectivités**

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

- SIT secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée : 1 138 000 € H.T. valeur 2008 en 2010 puis 1 147 000 € HT valeur 2008 de 2011 à 2016.

Avenant n°3 : Le renfort du réseau PEP'S génère une participation financière supplémentaire de 122 760 € HT valeur économique 2008 par an, de 2012 à 2016. La participation financière du Syndicat au titre de tout complément d'offre s'ajoute à l'offre de base.

#### **Pour l'année 2012, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.**

Contribution détaillée comme suit pour le SIT en euros HT valeur 2008

(€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution SIT	1 147 000 €	1 269 762 €	1 269 762 €	1 269 762 €	1 269 762 €	1 269 762 €

- Le Département (au titre des lignes énumérées ci-dessous): 300 839€ H.T. en valeur économique 2011 (TVA en sus au taux en vigueur au moment du fait générateur)

Code STIF	Origine-Destination
007 007 050	CHESSY (Chessy Gares) - SERRIS (RER)
007 007 054	CHESSY (Chessy Gares) - MAGNY-LE-HONGRE (Hôtels val de France)
051 051 007	POMPONNE – POMPONNE
051 051 012	THORIGNY-SUR-MARNE - THORIGNY-SUR-MARNE
051 051 013	OZOIR-LA-FERRIERE (SNCF) - PONTCARRE - COLLEGIEN - TORCY (RER)
051 051 014	THORIGNY-SUR-MARNE (Gare) - DAMPMART - THORIGNY-SUR-MARNE (Gare)
051 051 015	THORIGNY-SUR-MARNE - CLAYE-SOUILLY (GARE)
051 051 021	LAGNY-SUR-MARNE (S.N.C.F.) - GOUVERNES - TORCY (R.E.R.)
051 051 022	CHANTELOUP-EN-BRIE (Orée du Bois) - BUSSY ST GEORGES (RER) - FERRIERES (Paris)
051 051 023	CHESSY (Chessy Gares) - LAGNY-SUR-MARNE (Gare SNCF)
051 051 025	LAGNY-SUR-MARNE (SNCF) - ST-THIBAULT-DES-VIGNES - TORCY (RER)
051 051 026	LAGNY-SUR-MARNE (SNCF) - BUSSY-ST-GEORGES (RER)
051 051 029	LAGNY-SUR-MARNE (SNCF) - TORCY (RER)
051 051 032	TOURNAN-EN-BRIE (Tournan RER) - SERRIS (RER)
051 051 034	SERRIS (RER) – MAGNY LE HONGRE - CHESSY (Chessy Gares)
051 051 037	LAGNY-SUR-MARNE (SERVICE URBAIN) - ST-THIBAULT-DES-VIGNES

051	051	042	LAGNY-SUR-MARNE (SNCF) - SERRIS (RER)
051	051	043	SERRIS (RER) - CHESSY (Chessy Gares)
051	051	044	SERRIS (RER) - BUSSY-ST-GEORGES (Auriol)
067	067	006	COUPVRAY - ESBLY – CHESSY (Chessy Gares)
051	267	024	JABLINES - CHESSY (Chessy Gares)

En année pleine, cette participation est payable à terme échu chaque trimestre sous forme d'acompte. Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'annexe B.5 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 1.5**

L'article 6.1 relatif aux « biens mis à disposition par les Collectivités », est modifié comme suit :

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

« L'Entreprise utilise l'ensemble des biens, meubles et immeubles, et équipements d'exploitation mis à sa disposition.

A la date d'effet de la présente convention, les Collectivités affectent gratuitement uniquement les biens ci-dessous à l'exploitation du service les biens visés à l'annexe B6 :

- Par le Département : le mobilier urbain mis à disposition des communes qui composent le Syndicat, équipant une partie des points d'arrêts du réseau Pep's (abris voyageurs équipés d'un cadre horaire et d'un banc)
- Par les collectivités membres du Syndicat :
  - le mobilier urbain équipant les points d'arrêt : bancs et corbeilles, dans le respect des différents contrats existants et en vigueur (de mise à disposition, de fourniture, d'entretien et de réparation) : les abris voyageurs équipés, ou non, d'un cadre horaire et le cas échéant les poteaux d'arrêt propriétés des collectivités.
  - Les Bornes d'Information Voyageurs.

La (ou les) Collectivité(s) compétente(s) étudie(nt) l'installation d'abris-voyageurs supplémentaires sur proposition de l'une des parties. L'Entreprise est associée à la définition de l'emplacement des abris-voyageurs.

Il est rappelé qu'une partie des poteaux d'arrêt sont aujourd'hui propriété de l'Entreprise qui, à ce titre, réalise les opérations de nettoyage, d'entretien courant, de réparation, d'habillage aux identités visuelles et logos, d'affichage de l'information voyageurs.

Les poteaux d'arrêt appartenant à la (ou les) collectivité(s) sont identifiés dans l'annexe B6 relative aux Biens mis à disposition par les Collectivités. L'entreprise réalise toutefois les opérations de nettoyage courant, d'habillage aux identités visuelles et logos, d'affichage de l'information voyageurs.

Il est rappelé qu'une partie des abri-voyageurs est désormais équipée de cadres horaires pour lesquels, l'entreprise réalise les opérations d'habillage aux identités visuelles et logos et d'affichage de l'information voyageurs.

Un inventaire des ouvrages et biens d'exploitation désignés au premier alinéa du présent article est établi contradictoirement au plus tard à la date de la notification de la convention à compter de la date d'effet de la présente convention.

Cet inventaire est mis à jour par les Collectivités au fur et à mesure de la mise à disposition de biens nouveaux et actualisé au 1er janvier de chaque exercice.

L'Entreprise est consultée par les Collectivités sur le programme des travaux à exécuter. Elle doit prendre toute disposition pour permettre la bonne exécution des études et des travaux, et de toute autre intervention nécessaire.

Les travaux ainsi entrepris le sont aux frais et risques des Collectivités et sous leur entière responsabilité. Ils sont exécutés dans les règles de l'art et dans le respect de toutes les réglementations en vigueur, de telle sorte que l'Entreprise ne puisse voir sa responsabilité mise en cause à leur égard.

L'Entreprise utilise les biens et équipements d'exploitation décrits à l'alinéa 1 dans l'état où ils se trouvent et qu'ils déclarent bien connaître, sans aucun recours contre les Collectivités pour quel que motif que ce soit. L'Entreprise reconnaît ne pas pouvoir exiger de travaux ou de réparations autres que ceux expressément mis à la charge des Collectivités par la présente convention. »

### **Article 1.6 Annexes modifiées**

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

Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe B2 – Offre de référence
- Annexe B5 – Formule d'indexation de la participation des Collectivités
- Annexe B7 – Livrée des véhicules

### **Article 2. Expérimentation sur la ligne 22 afin de desservir le Parc de Bel Air**

Les modalités de pérennisation des courses desservant le Parc de Bel Air devront être abordées lors du Comité de Suivi du réseau Pep's avant le 31 décembre 2012.

Un bilan devra être réalisé au minimum 4 mois avant la fin de l'expérimentation pour décider des suites à donner.

A la fin de l'expérimentation, si ces courses ne sont pas maintenues par avenant au contrat, elles seront supprimées au 11 novembre 2013.

### **Article 3. 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 12 novembre 2012 et le 31 décembre 2016.

### **Article 4.**

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

Fait à Paris, en 5 exemplaires, le

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

**Sophie MOUGARD**

Pour le SIT secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée,  
Le Président,

**Olivier BOURJOT**

Pour le Département de Seine-et-Marne,  
Le Président,

**Vincent EBLE**

Pour les sociétés Autocars de Marne la Vallée et Europe Autocars,  
Le Président,

**Thierry VARIN**

Pour la société Marne et Morin,  
Le Président,

**Jean-Marc BERNINI**

**Délibération n° 2012/313**

**Séance du 10 octobre 2012**

**SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE**

**AVENANT N°6 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2**

**AVENANT N° 2 A LA CONVENTION PARTENARIALE**

**RESEAU R'BUS**

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

- VU** le code des transports (partie législative);
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2009/1053 du 9 décembre 2009 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société TVO et la convention partenariale entre le STIF, La Communauté de communes de la boucle de la Seine (CCBS), la Communauté d'Agglomération Argenteuil-Bezons (CAAB) et la société TVO (transports du Val d'Oise) ;
- VU** les délibérations 2010/0779 du 08/12/2010, 2011/0116 du 09/02/2011 et 2011/0073 du 09/02/2011, 2011/0613 du 06/07/2011 et 2011/0621 du 06/07/2011 approuvant les avenants n°1, 2, 3, 4 et 5 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société TVO ;
- VU** les délibérations 2011/0620 du 06/07/2011 approuvant l'avenant G1 et 2012/0192 voté le 11/07/2012 approuvant l'avenant G2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société TVO;
- VU** le rapport n°2012/313 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 4 octobre 2012 et de la commission des affaires économiques et tarifaires du 5 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver l'avenant n°6 au contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau R'Bus joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

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

**ARTICLE 3 :** d'approuver l'avenant n°2 à la convention partenariale joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

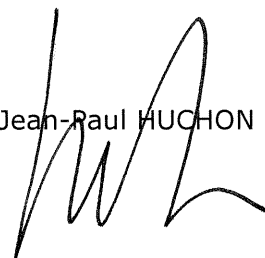
Accusé de réception en préfecture  
075-20750078-20121010-2012-313-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012

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

**ARTICLE 5 :** la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON



Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-313-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012

**AVENANT N° 6  
au  
CONTRAT DE TYPE II  
R'BUS- 002 004**



Le présent avenant est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 10 octobre 2012  
Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

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

Ci-après dénommée « L'Entreprise »,

d'autre part,

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

## Préambule

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

Le conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat/

- avenant n° 1 voté le 08/12/2010 ayant pour objet le subventionnement des véhicules ;
  - avenant n° 2 voté le 09/02/2011 ayant pour objet l'ajout au périmètre CT2 des lignes 016 016 092 et 019 019 045 ;
  - avenant n° 3 voté le 09/02/2011 ayant pour objet la prévention et la sécurité dans le cadre de la politique de la ville ;
  - avenant n° 4 voté le 06/07/2011, ayant pour objet la desserte de la zone des Trembleaux ;
  - avenant n° 5, voté le 06/07/2011, ayant pour objet l'expérimentation NFC ;
  - avenant G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet la validation assistée et le lissage des objectifs de recettes ;
  - avenant G2 voté le 11/07/2012, ayant pour objet la valorisation des contribution C16 et C17 et la répartition des recettes forfaits entre les transporteurs privés;
- 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 restructuration du réseau R'Bus qui intervient consécutivement au prolongement du T2 jusqu'au Pont de Bezons.

Le réseau R'Bus, profondément modifié, est composé de 11 lignes simplifiées et lisibles, toutes maillées sur un ou plusieurs modes lourds (RER A, T2 ou Transilien L et J à destination de St Lazare).

Le fonctionnement en semaine des lignes restructurées propose une amplitude de 5H00/5H30 à 22H30/23H00 (plage de 5H00-23H00 pour les lignes les plus structurantes et 5H30- 22H00 à 22H30 pour les autres lignes) avec une fréquence harmonisée de 15 mn en heure de pointe et 30 mn en heure creuse sur l'ensemble du réseau, et une fréquence spécifique pour la ligne la plus forte du réseau de 8 mn en heure de pointe et de 15 mn en heure creuse.

La station terminale du T2 au Pont de Bezons est irriguée par 3 lignes du réseau R'Bus (plus une 4eme ligne passant à proximité), le terminus T2 est maillé par le réseau avec l'ensemble des autres gares (Sartrouville, Houille, Argenteuil, Val d'Argenteuil)

L'offre du week-end est améliorée.

La restructuration du réseau R'Bus, conséquence du prolongement de la ligne de tramway T2, est trop importante pour pouvoir établir une prévision suffisamment fiable de la variation de recettes qui en découlera. En conséquence, les objectifs de recettes seront calculés, à posteriori en s'appuyant sur des données recueillies en 2013.

La méthode de calcul, qui en s'appuyant sur ces données permettra de déterminer la variation de l'objectif de recettes à prendre en compte, conséquence de la restructuration, est indiqué dans l'annexe F4.

La date de mise en service est le: **19/11/2012**

**EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT:**

### **Article 1. Report de l'intéressement au taux de validation**

Compte tenu de l'importance et de la complexité des profondes modifications impactant le réseau R'Bus, consécutivement à l'arrivée du T2 au pont de Bezons, l'intéressement au taux de validation introduit par l'avenant G1 est reporté d'une année.

En conséquence, le 10 ème alinéa de l'article 22.4 ainsi rédigé:

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

«A partir de l'année 2014, la performance constatée en matière de validation (écart entre taux de validation réel et taux cible) est valorisée financièrement comme suit:»

### **Article 2. Report de notification des annexes E1 et E3 et mise à jour de l'annexe F4**

Les dispositions du présent avenant impliquent des modifications dont l'impact quantitatif précis sur les valeurs en question ne sera connu qu'à l'issue de l'année 2013 dans les annexes circonstanciées suivantes:

- Annexe E1 Compte financier Prévisionnel;
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic;
- Annexe F4 mise à jour Spécificités.

Le STIF notifiera, par courrier simple, à l'Entreprise au cours du premier trimestre 2014 les annexes E1, E3, et F4 mises à jour, conformément aux dispositions et formules de calcul prévues dans l'annexe F4 spécificités (parties «4. Article 50-3 Calcul des objectifs de recettes de trafic : » et «4. Article 53-2 C11).

### **Article 3. 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 A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'investissement
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Annexe F4 bis Subventions véhicules

Compte tenu de l'importance et de la complexité des profondes modifications impactant le réseau R'Bus, consécutivement à l'arrivée du T2 au Pont de Bezons:

- l'annexe E3 Objectifs de recettes sera reconduite en l'état (objectifs de recettes avant restructuration). L'annexe E3 sera ensuite mise à jour suivant la méthode de calcul indiquée dans l'annexe F4.
- l'annexe E1 Compte financier prévisionnel impactée également par les objectifs de recettes de trafic sera mise à jour suivant la méthode de calcul indiquée dans l'annexe F4.

**Article 4. 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 19 novembre 2012 et le 31 décembre 2016.

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

---

Le Syndicat des Transports  
d'Ile-de-France

---

L'Entreprise

**AVENANT N°2  
à la  
Convention Partenariale du Réseau  
R'BUS – 002 004**

Le présent avenant est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 10 octobre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

**La Communauté d'Agglomération d'Argenteuil Bezons**, dont le siège est situé **203 rue Michel Carré**, 95 870 Bezons, représentée par son Président, Monsieur **Philippe Doucet**, autorisé à signer la présente par délibération n° ..... en date du .....

ET

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

ci-après dénommée « La Collectivité »

d'une deuxième part,

ET

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

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

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

## Préambule

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

Le Conseil du STIF a ensuite approuvé l'avenant N°1 à la convention Partenariale le 6 juillet 2011 ayant trait à la desserte de la zone des Trembleaux.

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

Ces modifications concernent:

- La restructuration du réseau R'Bus consécutivement au prolongement du T2 jusqu'au Pont de Bezons.

Leur date de mise en service est le : **19/11/2012**

**EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### Article 1.

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

« Le coût total du nouveau service de référence est modifié à partir de 2012 et fixé annuellement comme détaillé dans le tableau ci-dessous» ( en euros HT Valeur 2008)

<i>K€ constants 2008</i>	<i>2012</i>	<i>2013</i>	<i>2014</i>	<i>2015</i>	<i>2016</i>
<i>Charges d'exploitation</i>	<i>19 158</i>	<i>19 261</i>	<i>19 347</i>	<i>19 540</i>	<i>19535</i>

Les contributions des collectivités CAAB et CCBS ne sont pas impactées par l'avenant N°2 à la CP et *sont inchangées*.

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

Les annexes circonstanciées visées sont:

- Annexe B.2 Service de référence

### Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 19 novembre 2012 et le 31 décembre 2016;

**Article 3.**

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

Fait à Paris, en 4 exemplaires, le

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

***Pour TVO***  
Le Président

**Madame Sophie MOUGARD**

**Jean-Michel FENAUT**

---

Pour La Communauté D'Agglomération  
Argenteuil Bezons  
Le Président

---

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

**Monsieur Philippe DOUCET**

**Monsieur Christian MUREZ**



Syndicat des transports d'Ile-de-France

## Délibération n° 2012/314

Séance du 10 octobre 2012

### SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

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

#### RESEAU RESALYS

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°2010/0750 du 08/12/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Montesson concernant le réseau Résalys ;
- VU** la délibération n°2011/0958 du 07/12/2011 approuvant les avenants n°1 et 2 à la convention partenariale entre le STIF, les communes de Saint-Germain-en-Laye, Chambourcy, Aigremont, Fourqueux et Mareil-Marly, et la société Veolia Transport Montesson concernant le réseau Résalys et l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Montesson ;
- VU** la délibération 2011/0620 du 06/07/2011 approuvant l'avenant générique G1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Montesson ;
- 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 Montesson ;
- VU** le rapport n° 2012/314 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 04 octobre 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 05 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

#### DECIDE

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

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

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

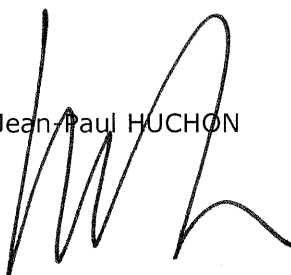
Accusé de réception en préfecture 075-287500078-20121010-2012-314-DE Date de télétransmission : 12/10/2012 Date de réception préfecture : 12/10/2012
---

**ARTICLE 4 :** d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les communes de Saint-Germain-en-Laye, Chambourcy, Aigremont, Fourqueux et Mareil-Marly, et la société Veolia Transport Montesson ;

**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



Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-314-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012

**AVENANT N° 2  
au  
CONTRAT DE TYPE II  
RESALYS – 002 018**

Le présent avenant est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 10 octobre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

**VEOLIA TRANSPORT Etablissement de Montesson les Rabaux**, SA au capital de 195 936 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN B 383 607 090), dont le siège est situé au 32, boulevard Gallieni - CS 50002 92442 Issy-les-Moulineaux Cedex, représentée par délégation par Ludovic GUILHEM-DUCLEON, en sa qualité de directeur d'établissement,

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 RESALYS le 9 décembre 2009.

Le Conseil a ensuite validé l'avenant suivant au contrat :

- L'avenant générique G1 voté le 6 juillet 2011 ayant pour objet des sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- L'avenant n°1 voté le 7 décembre 2011 ayant pour objet les titres locaux
- L'avenant 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.

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 :

- le renforcement des lignes 012 012 033 et 012 012 032
- la prise en charge par les collectivités partenaires d'options complémentaires sur les véhicules à savoir la motorisation EEV ainsi que les portes de type métro
- la modification du Plan Prévisionnel d'Investissement afin de faire sortir du parc les véhicules à motorisation GPL et de les remplacer par des véhicules thermiques plus fiables

Leur date de mise en service est le : 1<sup>er</sup> novembre 2012

**EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **Article 1. Pièces contractuelles modifiées**

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

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

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe D5 Etat du parc
- 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° 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<sup>er</sup> novembre 2012 et le 31 décembre 2016.

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

---

Le Syndicat des Transports  
d'Ile-de-France

---

L'Entreprise

**AVENANT N°3  
à la  
Convention Partenariale du Réseau  
RESALYS – 002 018**

Le présent avenant est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 10 octobre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

**La Ville d'Aigremont** dont l'Hôtel de ville est sis 5 place du Château, prise en la personne de son représentant légal Monsieur le Maire Gilbert Dijon, demeurant de droit audit Hôtel de Ville dûment habilité par une délibération du Conseil Municipal du

**La Ville de Chambourcy** dont l'Hôtel de ville est sis place Charles de Gaulle, prise en la personne de son représentant légal Monsieur le Député-maire Pierre Morange, demeurant de droit audit Hôtel de Ville dûment habilité par une délibération du Conseil Municipal du

**La Ville de Fourqueux** dont l'Hôtel de ville est sis 1 place de la Grille, prise en la personne de son représentant légal Monsieur le Maire Daniel Level, demeurant de droit audit Hôtel de Ville dûment habilité par une délibération du Conseil Municipal du

**La Ville de Mareil-Marly** dont l'Hôtel de ville est sis 2 rue Tellier frères, prise en la personne de son représentant légal Monsieur le Maire Jean-Bernard Bisson, demeurant de droit audit Hôtel de Ville dûment habilité par une délibération du Conseil Municipal du

**La Ville de Saint-Germain-en-Laye** dont l'Hôtel de ville est sis 16 rue de Pontoise, prise en la personne de son représentant légal Monsieur le Maire Emmanuel Lamy, Chevalier de la Légion d'Honneur, Chevalier de l'Ordre National du Mérite, demeurant de droit audit Hôtel de Ville dûment habilité par une délibération du Conseil Municipal du

ci-après dénommée « La Collectivité »

d'une deuxième part,

**VEOLIA TRANSPORT Etablissement de Montesson les Rabaux**, SA au capital de 195 936 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN B 383 607 090), dont le siège est situé au 32, boulevard Gallieni – CS 50002 92442 Issy-les-Moulineaux Cedex, représentée par délégation par Ludovic GUILHEM-DUCLEON, en sa qualité de directeur d'établissement,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

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



## **Préambule**

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

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants à la convention partenariale :

- avenants n°1 et 2 votés le 7 décembre 2011, ayant respectivement pour objet la nouvelle répartition de la participation financière des communes et les titres locaux.

Afin de prendre en compte l'évolution de l'offre et la prise en charge par les collectivités d'options supplémentaires sur les véhicules, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

Ces modifications concernent :

- le renforcement des lignes 012 012 033 et 012 012 032
- la prise en charge par les collectivités partenaires d'options complémentaires sur les véhicules à savoir la motorisation EEV ainsi que les portes de type métro
- la modification du Plan Prévisionnel d'Investissement afin de faire sortir du parc les véhicules à motorisation GPL et de les remplacer par des véhicules thermiques plus fiables

Leur date de mise en service est le 22 octobre 2012

## **EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **Article 1.**

L'article 10.3 de la convention, relatif aux engagements financiers des Collectivités, est modifié comme suit :

---

#### Article 1-1 - Engagements financiers des Collectivités

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, la réalisation du renfort des lignes mentionné ci-dessus, et la prise en charge des options véhicule, les Collectivités verseront à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle d'un montant de :

<b>en € HT valeur 2008</b>		2011	2012	2013	2014	2015	2016
Commune de Saint-Germain-en-Laye	service de référence	671 564	671 564	671 564	671 564	671 564	671 564
	Options véhicules	4 047	6 316	8 263	9 658	11 487	12 507
	renfort 032 et 033		25 232	23 934	24 244	24 808	24 755
	<b>total</b>	<b>675 611</b>	<b>703 112</b>	<b>703 761</b>	<b>705 466</b>	<b>707 859</b>	<b>708 826</b>
Commune d'Aigremont	service de référence	30 995	30 995	30 995	30 995	30 995	30 995
	Options véhicules	187	292	381	446	530	577
	<b>total</b>	<b>31 182</b>	<b>31 287</b>	<b>31 376</b>	<b>31 441</b>	<b>31 525</b>	<b>31 572</b>
Commune de Chambourcy	service de référence	154 976	154 976	154 976	154 976	154 976	154 976
	Options véhicules	934	1 458	1 907	2 229	2 651	2 886
	<b>total</b>	<b>155 910</b>	<b>156 434</b>	<b>156 883</b>	<b>157 205</b>	<b>157 627</b>	<b>157 862</b>
Commune de Fourqueux	service de référence	103 318	103 318	103 318	103 318	103 318	103 318
	Options véhicules	623	972	1 271	1 486	1 767	1 924
	<b>total</b>	<b>103 941</b>	<b>104 290</b>	<b>104 589</b>	<b>104 804</b>	<b>105 085</b>	<b>105 242</b>
Commune de Mareil-Marly	service de référence	72 322	72 322	72 322	72 322	72 322	72 322
	Options véhicules	436	680	890	1 040	1 237	1 347
	<b>total</b>	<b>72 758</b>	<b>73 002</b>	<b>73 212</b>	<b>73 362</b>	<b>73 559</b>	<b>73 669</b>

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

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

Au titre de 2012, la commune de Saint-Germain-en-Laye versera à l'opérateur une contribution exceptionnelle de 11000 €HT 2008 correspondant à la période du 3 septembre 2012 au 21 octobre 2012.

## **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 22 octobre 2012 et le 31 décembre 2016.

### **Article 3.**

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

Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

L'annexe circonstanciée visée est :

- Annexe B.2 Service de référence

### **Article 4.**

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

Fait à Paris, en 7 exemplaires, le

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

**Madame Sophie MOUGARD**

---

***Pour La Collectivité,***

Pour la commune d'Aigremont,  
Le Maire

**Gilbert DIJON**

Pour la commune de Fourqueux,  
Le Maire

**Daniel LEVEL**

Pour la commune de Saint-Germain en Laye,  
Le Maire

Pour la commune de Chambourcy,  
Le Maire

**Pierre MORANGE**

Pour la commune de Mareil-Marly,  
Le maire

**Jean-Bernard BISSON**

---

**Emmanuel LAMY**

***Pour l'Entreprise***

Pour Veolia Transport Montesson,  
Le Directeur,

**Ludovic GUILHEM-DUCLEON**

---

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2012/315**

**Séance du 10 octobre 2012**

**SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE**

**AVENANT N°3 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2**

**AVENANT N°2 A LA CONVENTION PARTENARIALE DU**

**RESEAU SEINE SENART BUS**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0098 du 09/02/2011 approuvant le contrat de type 2 entre le STIF et les sociétés Autocars Garrel et Navarre, la STRAV, et la convention partenariale du réseau Seine Sénart Bus entre le STIF, les sociétés Autocars Garrel et Navarre, la STRAV et la Communauté d'Agglomération Sénart Val de Seine ;
- VU** la délibération n°2011/0620 du 06/07/2011 adoptant l'avenant générique aux contrats d'exploitation de type 2 ;
- VU** la délibération n°2012/0039 du 08/02/2012 approuvant l'avenant n°1 du contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et les sociétés Autocars Garrel et Navarre et la STRAV ; et l'avenant n°1 à la convention partenariale entre le STIF, les sociétés Autocars Garrel et Navarre et la STRAV et la Communauté d'Agglomération de Sénart Val de Seine
- VU** la délibération n°2012/0122 du 11/04/2012 approuvant l'avenant n°2 du contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et les sociétés Autocars Garrel et Navarre et la STRAV ;
- VU** la délibération n°2012/0192 du 11/07/2012 adoptant l'avenant générique G2 aux contrats d'exploitation de type 2 ;
- VU** le rapport n°2012/315 ;
- VU** les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 4 octobre 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 5 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver l'avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 et l'avenant n°2 à la convention partenariale du réseau Seine Sénart Bus joints à la présente délibération ainsi que l'ensemble des annexes ;

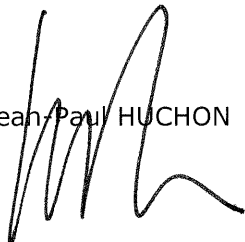
Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-315-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants et leurs annexes avec les sociétés Autocars Garrel et Navarre, la STRAV et la Communauté d'Agglomération Sénart Val de Seine ;

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

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

Jean-Paul HUCHON



Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-315-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012

**AVENANT N° 3  
au  
CONTRAT DE TYPE II  
Seine Sénart Bus – [002/060]**

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 Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 10 octobre 2012.

d'une première part,

Ci-après dénommé le « STIF »,

ET

La Société **Autocars Garrel et Navarre**, société par actions simplifiée au capital de 47 475 €, inscrite au RCS d'Evry sous le n° RCS B380 496 893, dont le siège est situé à Draveil, 19 rue Charles Mory, représentée par son Directeur, Monsieur Frédéric DAVID.

d'une deuxième part,

ET

La société **STRAV**, société par actions simplifiée au capital de 257 638 €, inscrite au RCS d'Evry sous le n° SIRET 956 200 323 00064, dont le siège est situé à Brunoy, 19 route nationale, représentée par son Directeur, Monsieur Romain de MONTBEL

d'une troisième 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 Seine Sénart Bus le 09/02/2011.

Le Conseil a ensuite approuvé les avenants suivants au contrat type 2 :

- avenant G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance
- avenant n°1 voté le 08/02/2012, ayant pour objet la mise en place du Pass Local sur le territoire de la communauté d'Agglomération de Sénart Val de Seine.
- avenant n°2 voté le 11/04/2012, ayant pour objet la levée de l'Interdiction de trafic local de la Ligne 021-191-100 impactant la participation financière du STIF
- avenant G2 voté le 11/07/2012, ayant pour objet la valeur des contributions C16 et C17, les clés de partage des recettes des forfaits entre les transporteurs privés

Le Conseil a ensuite approuvé les avenants suivants à la convention partenariale :

- avenant n°1 voté le 08/02/2012, ayant pour objet la mise en place du Pass Local sur le territoire de la communauté d'Agglomération de Sénart Val de Seine.

Afin de prendre en compte l'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 le renfort de la ligne 021-021-002 « Vigneux – Montgeron - Draveil - Vigneux » gérée par la société Garrel et de la ligne 045-045-008 « Montgeron - Montgeron » exploitée par la Strav pour desservir le centre aquatique AquaSénart.

Des courses sont créées en fin de journée, en soirée, le samedi et le dimanche. Les horaires du week-end sont cadencés à l'heure

La date d'application est fixée au 29 octobre 2012 pour la société Garrel et Navarre et le samedi 3 novembre pour la société Strav.

**EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :**

## **Article 1**

### **Article 1.1 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 29 octobre 2012 et le 31 décembre 2016.

**Article 3.**

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

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

\_\_\_\_\_  
Le Syndicat des Transports  
d'Ile-de-France

\_\_\_\_\_  
La Société Autocars Garrel et Naverre

Sophie MOUGARD

La Société STRAV

**AVENANT N°2**  
**à la**  
**Convention Partenariale du Réseau**  
**Seine Sénart Bus – [002/060]**

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 Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 10 octobre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

**La Communauté d'Agglomération Sénart Val de Seine**, dont le siège est situé à Draveil, 6 bis boulevard Henri Barbusse, représentée par Monsieur Georges TRON, Président, autorisé à signer la présente par délibération en date du

d'une deuxième part,

ci-après dénommées « La Collectivité »

ET

La société **Autocars Garrel et Navarre**, société par actions simplifiée au capital de 47 475 €, inscrite au RCS d'Evry sous le n° RCS B380 496 893, dont le siège est situé à Draveil, 19 rue Charles Mory, représentée par son Directeur, Monsieur Frédéric DAVID

d'une troisième part

ET

La société **STRAV**, société par actions simplifiée au capital de 257 638 €, inscrite au RCS d'Evry sous le n° SIRET 956 200 323 00064, dont le siège est situé à Brunoy, 19 route nationale, représentée par son Directeur, Monsieur Romain de MONTBEL

d'une quatrième part,

Ci-après dénommée « Les Entreprises »,

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

## **Préambule**

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau «Seine Sénart Bus» le 9 février 2011 et le contrat d'exploitation de type 2.

Le Conseil a ensuite approuvé les avenants suivants à la convention partenariale :

- avenant n°1 voté le 08/02/2012, ayant pour objet la mise en place du Pass Local sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Sénart Val de Seine.

Afin de prendre en compte l'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 le renfort de la ligne 021-021-002 « Vigneux – Montgeron -Draveil - Vigneux » gérée par la société Garrel et de la ligne 045-045-008 « Montgeron - Montgeron » exploitée par la Strav pour desservir le centre aquatique AquaSénart.

Des courses sont créées en fin de journée, en soirée, le samedi et le dimanche. Les horaires du week-end sont cadencés à l'heure

La date d'application est fixée au 29 octobre 2012 pour la société Garrel et Navarre et le samedi 3 novembre pour la société Strav.

**EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **Article 1.**

L'article 10 de la convention, relatif à l'engagement financier des Parties, est modifié comme suit :

#### ***Article 10-1 : Principes Généraux***

Le Contrat d'exploitation de type 2 est constitué du nouveau service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise décrit en **Annexe B.2** du présent avenant.

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

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

Le coût total du service de référence est fixé annuellement selon les termes du tableau ci-dessous

(k€ HT constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	9 585	9 575	9 518	9 544	9 537	9 520

#### **Article 10-2 : Engagement financier du STIF**

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera aux Entreprises, hors recettes annexes directement perçues par les entreprises une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Charges d'exploitation	7 112	7 244	7 276	7 299	7 323	7 344

(k€ HT constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	7 112	7 244	7 276	7 299	7 323	7 344

#### **Article 10-3 : Engagements financiers de la Collectivité**

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, la Collectivité versera à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle actualisable dont les montants sont définis ci-dessous :

(k€ HT constants) *	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Communauté d'Agglomération de Sénart Val de Seine (valeur 2008)	450	493	488	487	487	486

\* (TVA en sus au taux en vigueur au moment du fait générateur)

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

Pour l'année 2012 et à compter de la mise en place de la modification du service de référence, le montant de la participation de la Collectivité est calculé selon la règle du prorata temporis.

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

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe B 2

**Article 2. Entrée en vigueur et notification**

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 29 octobre 2012 et le 31 décembre 2016.

**Article 3.**

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

Fait à Paris, en 4 exemplaires, le

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

Pour la Communauté d'Agglomération de  
Sénart Val de Seine  
Le Président

Sophie MOUGARD

Pour la Société Autocars Garrel et Navarre  
Le Directeur

Pour la Société STRAV  
Le Directeur

Syndicat des transports d'Ile-de-France

## Délibération n° 2012/316

Séance du 10 octobre 2012

### SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

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

#### RESEAU Seine et Marne Express Procars

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°2011/0108 du 09/02/2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Procars ;
- VU** la délibération n°2011/0802 du 05/10/2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Procars ;
- VU** la délibération n°2011/0620 du 06/07/2011 approuvant l'avenant générique G1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Procars ;
- VU** le rapport n° 2012/316 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 4 octobre 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 5 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

#### DECIDE

**ARTICLE 1 :** d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Seine et Marne Express Procars 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 Procars ;

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

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

Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-316-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012



**AVENANT N° 2  
au  
CONTRAT DE TYPE II  
Seine et Marne Express  
Procars – 002 073**

Le présent avenant est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 10 octobre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

**La SOCIETE PROCARS**, société anonyme au capital de 309 024 € inscrite au RCS de MELUN sous le numéro 321 254 161, dont le siège est situé 2 rue Georges Dromigny à PROVINS, représentée par Frédéric JOUY, Directeur général délégué, 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 du réseau Seine et Marne Express Procars le 09/02/2011 et la convention partenariale

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 05/10/2011, ayant pour objet l'ajout de courses supplémentaires pour résorber les problèmes de surcharges sur la ligne 228-177-047 en heure de pointe.
- 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 juillet 2012, ayant pour objet la valeur des contributions C16 et C17, les clés de partage des recettes des forfaits entre les transporteurs privés.

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 :

- Réajustement du poste des charges :

Au début de l'été, le STIF a été informé par l'opérateur, la société Procars, de difficultés économiques sérieuses dans l'exécution de ses contrats.

Un premier examen confirme que la rémunération de Procars, pour l'ensemble de son activité « ligne régulière », est, dans les CT2, inférieure de 1,5 M€ à la rémunération à laquelle l'entreprise pouvait prétendre.

Par conséquent, à titre exceptionnel, le STIF versera, sur le contrat SME Procars, une contribution complémentaire d'un montant de 750 k€ HT (euros 2008) au titre de l'année 2012 pour assurer l'équilibre économique du contrat sur cet exercice. Le même mécanisme est appliqué pour le même montant sur le CT2 Est Seine et Marne et Montois.

Le STIF et l'opérateur ont engagé un travail plus approfondi afin de déterminer une juste rémunération de Procars jusqu'à la fin du CT2 (31 décembre 2016).

Leur date de mise en service est le : 01/11/2012

**EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **Article 1. Pièces contractuelles modifiées**

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

Elle annule et remplace l'annexe circonstanciée adoptée lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

L'annexe circonstanciée visée est :

- 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 1er novembre 2012 et le 31 décembre 2016.

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

---

Le Syndicat des Transports  
d'Ile-de-France

---

L'Entreprise

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2012/317**

**Séance du 10 octobre 2012**

**SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE**

**AVENANT N°2 A LA CONVENTION PARTENARIALE DU**

**RESEAU SEINE ET MARNE EXPRESS TRANSDEV**

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°2011/0122 du 09/02/2011 approuvant la convention partenariale entre le STIF, le Conseil général de Seine et Marne et la société Darche Gros ;
- VU** la délibération n°2011/0961 du 07/12/2011 approuvant l'avenant n°1 la convention partenariale entre le STIF, le Conseil général de Seine et Marne et la société Darche Gros ;
- VU** le rapport n° 2012/317 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 4 octobre 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 5 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver l'avenant n°2 à la convention partenariale pour le réseau Seine et Marne Express Transdev 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 le Conseil général de Seine et Marne et la société Darche Gros ;

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

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

Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture  
075-207500078-20121010-2012-317-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012

**AVENANT N°2  
à la  
Convention Partenariale du Réseau  
SME Transdev – 002 093**

Le présent avenant est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 10 octobre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

**Le DEPARTEMENT de Seine-et-Marne**, représenté par Monsieur Vincent Éblé, son Président, agissant en application de la délibération en date du....., domicilié à l'Hôtel du Département, 77010 Melun cedex, dûment habilité à cet effet ;

Ci-après dénommé « le Département »,

d'une deuxième part,

ET

**La SOCIETE TRANSDEV DARCHE-GROS**, société par actions simplifiée au capital de 1 000 923 € inscrite au RCS de Meaux sous le numéro B 301 272 035, dont le siège est situé 24 boulevard de la Marne, 77120 COULOMMIERS, représentée par Monsieur Jean-Marc BERNINI, Président, dûment habilité à cet effet

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

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

## **Préambule**

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau SME Transdev le 09/02/2011 et le contrat d'exploitation de type 2.

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

- avenant n°1 voté le 07/12/2011, ayant pour objet l'ajout de courses supplémentaires sur la ligne SME 17 pour faire face aux surcharges en heures de pointe, la modification de l'annexe B5 et de l'article 10-3 relatifs aux engagements financiers de la collectivité, et la modification de l'annexe B7 Habillage des véhicules.

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

Ces modifications concernent :

- La modification de l'annexe B5 relative à la formule d'indexation de la participation du Département.

## **EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **Article 1.**

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

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

L'annexe circonstanciée visée est :

- Annexe B5

### **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<sup>er</sup> janvier 2012 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 3 exemplaires, le



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

**Madame Sophie MOUGARD**

---

***Pour Le Département, le Président du  
Conseil général de Seine-et-Marne***

***Pour l'Entreprise***

**Délibération n° 2012/318**  
**Séance du 10 octobre 2012**

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

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°2010/0376 7 juillet 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF, la société Cars LACROIX et les Cars Rose ;
- VU** la délibération n°2010/0771 du 8 décembre 2010 approuvant la convention partenariale entre le STIF, la société Cars LACROIX, les Cars Rose, la commune de Franconville, la commune de Saint-Brice-sous-Forêt, la communauté d'agglomération Val et Forêt, le Syndicat Intercommunal pour l'Etude et la Création de Transports Urbains ;
- VU** les délibérations n°2011/0073 du 9 février 2011, n°2011/0620 du 6 juillet 2011 et n°2011/0807 du 5 octobre 2011 approuvant l'avenant n°1, l'avenant générique G1 et l'avenant n°2 au contrat d'exploitation entre le STIF, la société Cars LACROIX et les Cars ROSE ;
- VU** La délibération n°2011/0807 du 5 octobre 2011 approuvant l'avenant n° 1 à la Convention Partenariale entre le STIF, la société Cars LACROIX, les Cars ROSE, la commune de Franconville, la commune de Saint-Brice-sous-Forêt, la communauté d'agglomération Val et Forêt, le Syndicat Intercommunal pour l'Etude et la Création de Transports Urbains ;
- VU** le rapport n° 2012/318 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 4 octobre 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 5 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver l'avenant n° 3 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau VALBUS ELARGI 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 Cars LACROIX et Cars ROSE ;

**ARTICLE 3 :** d'approuver l'avenant n°2 à la convention partenariale pour le réseau VALBUS ELARGI joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

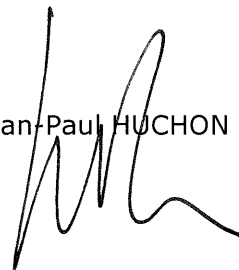
Accusé de réception en préfecture 075-287500078-20121010-2012-318-DE Date de télétransmission : 12/10/2012 Date de réception préfecture : 12/10/2012
---

**ARTICLE 4 :** d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la commune de Franconville, la commune de Saint-Brice-sous-Forêt, la communauté d'agglomération Val et Forêt, le Syndicat Intercommunal pour l'Etude et la Création de Transports Urbains et les sociétés Cars LACROIX et Cars ROSE ;

**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



Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-318-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012

**AVENANT N° 3  
au  
CONTRAT DE TYPE II  
VALBUS ELARGI – 002 014**

Le présent avenant est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 10 octobre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

**Les Cars Lacroix**, SAS au capital de 558 600 €, inscrite au RCS de Pontoise sous le n° SIREN B780 053 898 et n° SIRET 780053 898 000 42, dont le siège social est situé 53-55 Chaussée Jules César 95 250 BEAUCHAMP, représentée par sa directrice, Mademoiselle Anaëlle PENVEN, dûment habilitée à cet effet.

ET

**SA les Cars ROSE** au capital de 182 938,00 Euros, inscrite au RCS de Pontoise sous le n°312 408 537, dont le siège est situé 2 rue des Métigers 95 680 Montlignon, représentée par son Directeur, Monsieur Amaury DE MELLON.

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 VALBUS ELARGI 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 la modification de l'annexe B9 et l'annexe F4 du contrat concernant la Prévention Politique de la Ville.
- avenant n°2 voté le 05/10/2011, ayant pour objet la création du Pass Local et le renfort d'offre de soirée sur la ligne 30-39.
- avenant Générique n° 1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- avenant Générique n° 2 voté le 11/07/2012, ayant pour objet la valeur des contributions C16 et C17, les clés de partage des recettes des forfaits entre les transporteurs privés.

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

### **1. Détente des temps de parcours pour tenir compte des difficultés de circulation**

La ligne 30-11 relie différents quartiers de la ville d'Ermont vers la gare d'Ermont/Eaubonne desservie par le RER C, les réseaux Transilien Paris nord (ligne H) et Paris Saint Lazare (ligne J), ainsi que la gare de Cernay desservie par le RER C et le réseau Transilien Paris Nord (ligne H).

L'exploitant n'est plus en mesure de respecter les horaires ce qui entraîne un fort mécontentement et des réclamations. Cette situation s'explique part :

- L'allongement du trajet suite à la création de la gare d'Ermont/Eaubonne inaugurée le 26 juin 2006. Le terminus de la ligne s'effectuait auparavant devant la Poste,
- La difficulté d'accès à la gare routière, en raison de la traversée de la RD 909 et du trafic aux heures de pointe sur cet axe,
- L'existence d'un feu tricolore situé au bas de la rue Raoul Dautry, entraînant des bouchons principalement aux heures de pointe.

La communauté d'Agglomération Val-et-Forêt a déjà tenté de résoudre les problèmes rencontrés par cette ligne en retravaillant la programmation des carrefours à feux. Aucune amélioration n'a été constatée en heure de pointe de matin, ce qui porte préjudice au fonctionnement de la ligne en décalant les courses tout au long de la journée.

Ces difficultés amènent à proposer une nouvelle offre, avec des temps de parcours rallongés et l'injection d'un autobus standard supplémentaire. La nouvelle grille horaire permettrait d'améliorer la situation existante.

Le développement d'offre représente un coût pour le STIF de 87 K€ HT (euro 2008) en moyenne 2012-2016. La communauté d'agglomération Val-et-Forêt prend à sa charge 65K€HT, soit la moitié du coût généré par ce développement.

Pour mémoire, la collectivité et l'opérateur continuent à chercher de nouvelles pistes d'optimisation du temps de parcours et en tout état de cause veillent à éviter de dégrader les conditions de circulation.

Date de mise en œuvre : 03/09/2012.

## EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT

### **Article 1. Pièces contractuelles modifiées**

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

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

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Plan d'Investissement
- Annexe D5 Etat du Parc
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Annexe F4 Bis PPI

### **Article 2. Entrée en vigueur et notification**

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

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

---

Le Syndicat des Transports  
D'Ile-de-France

---

L'Entreprise

---

L'Entreprise

**AVENANT N°2 A LA  
CONVENTION PARTENARIALE STIF /COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION VAL ET  
FORET / COMMUNE DE FRANCONVILLE / COMMUNE DE SAINT BRICE SOUS  
FORET /SYNDICAT INTERCOMMUNAL POUR L'ETUDE ET LA CREATION DE  
TRANSPORTS URBAINS / LES CARS LACROIX / LES CARS ROSE DANS LE CADRE  
DE LA CONCLUSION DU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 DU RESEAU  
VALBUS ELARGI**

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 10 octobre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

**La commune de Franconville**, 11 rue de la station 95130 FRANCONVILLE, Monsieur Francis Delattre, Maire, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

d'une deuxième part,

ET

**La commune de Saint-Brice-sous-Forêt**, 14, rue de Paris 95350 SAINT-BRICE-SOUS-FORET représentée par Monsieur Alain LORAND, Maire, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

d'une troisième part,

ET

**La Communauté d'agglomération Val et Forêt**, Etablissement public de coopération intercommunale, Rue du Centre Technique, BP 20029, 95120 Ermont, représentée par son Président M. Alain Goujon, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

d'une quatrième part,

ET

**Le Syndicat Intercommunal pour l'Etude et la Création de Transports Urbains (SIECTU)**, 14, rue de Paris, représentée par Madame Stéphanie GUITTONEAU, 14, rue de Paris 95350 SAINT BRICE SOUS FORET, autorisée à signer la présente par délibération en date du [...]

d'une cinquième part,

Ci-après dénommée « les Collectivités »,



ET

**Les Cars Lacroix**, SAS au capital de 558 600 €, inscrite au RCS de Pontoise sous le n° SIREN B780 053 898 et n° SIRET 780053 898 000 42, dont le siège social est situé 53-55 Chaussée Jules César 95 250 BEAUCHAMP, représentée par sa directrice, Mademoiselle Anaëlle PENVEN, dûment habilitée à cet effet.

d'une sixième part,

ET

**Les Cars ROSE**, SA au capital de 182 938,00 Euros, inscrite au RCS de Pontoise sous le n°312 408 573, dont le siège est situé 2 rue des Métigers 95 680 Montlignon, représentée par son Directeur, Monsieur Amaury DEMELLON.

d'une septième part,

Ci-après dénommée « les Entreprises »,

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

## Préambule

La convention partenariale du réseau Valbus a été approuvée par le conseil d'administration du STIF en date du 8 décembre 2010.

Le Conseil a également validé les avenants suivants à la Convention Partenariale :

- Avenant n° 1 voté le 05/10/2011, ayant pour objet la création du Pass Local et le renfort d'offre de soirée sur la ligne 30-39.

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

Ces modifications concernent :

### **1. Détente des temps de parcours pour tenir compte des difficultés de circulation**

La ligne 30-11 relie différents quartiers de la ville d'Ermont vers la gare d'Ermont/Eaubonne desservie par le RER C, les réseaux Transilien Paris nord (ligne H) et Paris Saint Lazare (ligne J), ainsi que la gare de Cernay desservie par le RER C et le réseau Transilien Paris Nord (ligne H).

L'exploitant n'est plus en mesure de respecter les horaires ce qui entraîne un fort mécontentement et des réclamations. Cette situation s'explique part :

- L'allongement du trajet suite à la création de la gare d'Ermont/Eaubonne inaugurée le 26 juin 2006. Le terminus de la ligne s'effectuait auparavant devant la Poste,
- La difficulté d'accès à la gare routière, en raison de la traversée de la RD 909 et du trafic aux heures de pointe sur cet axe,
- Du feu tricolore situé au bas de la rue Raoul Dautry, entraînant des bouchons principalement aux heures de pointe.

La communauté d'Agglomération Val-et-Forêt a déjà tenté de résoudre les problèmes rencontrés par cette ligne en retravaillant la programmation des carrefours à feux. Aucune amélioration n'a été constatée en heure de pointe de matin, ce qui porte préjudice au fonctionnement de la ligne en décalant les courses tout au long de la journée.

Ces difficultés amènent à proposer une nouvelle offre, avec des temps de parcours rallongés et l'injection d'un autobus standard supplémentaire. La nouvelle grille horaire permettrait d'améliorer la situation existante.

Date de mise en œuvre : 03/09/2012.

## **EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **Article 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, 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
- Pour les annexes A1, B4 et B6, 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 2.**

Le montant de la participation de la communauté d'agglomération Val et Forêt indiqué au sein de l'article 10.3 est modifié pour tenir compte de la mise en place du renfort d'offre sur la ligne 30-11 :

### **« Article 10-3 Engagements financiers de la Collectivité**

(....)

Participation de la CAVF :

(k€ constants 2008)	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence Cars Roses	332	332	332	332	332
Coût du service de référence Cars Lacroix	337	337	337	337	337

(...) »

## **Article 3. Entrée en vigueur et notification**

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification à la dernière des parties prenantes qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 3 septembre 2012 et le 31 décembre 2016.

## **Article 4.**

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

Établie en 7 exemplaires originaux.  
Fait à Paris, le .....

SIGNATAIRES

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

Sophie MOUGARD

**Les Entreprises,**

Les CARS LACROIX  
La Directrice

LES CARS ROSE  
Le Directeur

**Anaëlle PENVEN**

**Amaury DEMELLON**

**Les Collectivités,**

Pour la Commune de Franconville  
Le Maire,

Pour la Commune de Saint-  
Brice-sous-Forêt  
Le Maire,

**Francis DELATTRE**

Pour la Communauté d'agglomération Val et  
Forêt  
Le Président,

**Alain LORAND**

Pour le SIECTU,  
La Présidente,

**Alain GOUJON**

**Stéphanie GUITTONEAU**

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2012/281**

**Séance du 10 octobre 2012**

**MARCHE 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 ses articles 57 à 59 et 77 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 1<sup>er</sup> octobre 2012 attribuant le marché 2012-62 au groupement BG Ingénieurs Conseils / ARTELIA Ville et Transport
- VU** le rapport n° 2012/281 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 05 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : autorise la directrice générale à signer le marché n°2012-62 avec le groupement BG Ingénieurs Conseils / ARTELIA Ville et Transport ;

**ARTICLE 2** : précise que le montant de ce marché est 1 951 500,00 € HT soit 2 333 994,00 € TTC pour la partie forfaitaire et que le montant estimé pour la partie à bons de commande est de 583 200,00 € HT, soit 697 507,20 € TTC ;

**ARTICLE 3** : précise que ce marché conclu pour une durée de 30 mois à compter de sa notification ;

**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  
075-287500078-20121010-2012-281-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2012/282**

**Séance du 10 octobre 2012**

**MARCHE 2012-47**

**CONTROLE DE FIN DE TRAVAUX DES OPERATIONS  
D'AMELIORATION DE LA QUALITE DE SERVICE  
FINANCEES PAR LE 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 77 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 1<sup>er</sup> octobre 2012 attribuant l'ensemble des lots du marché 2012-47 à la société ALYO ;
- VU** le rapport n° 2012/282 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 5 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : autorise la directrice générale à signer les lots 1, 2 et 3 du marché n°2012-47 avec la société ALYO ;

**ARTICLE 2** : précise que ce marché est un marché à bons de commande passé avec :


- un montant minimum de 25 000 € TTC et sans montant maximum pour le lot 1
- un montant minimum de 15 000 € TTC et sans montant maximum pour le lot 2
- un montant minimum de 15 000 € TTC et sans montant maximum pour le lot 3

**ARTICLE 3** : précise que ce marché a une durée de 12 mois à compter de la date de notification au titulaire et qu'il pourra être reconduit de façon tacite pour 3 périodes de 12 mois ;

**ARTICLE 4** : précise que le montant pour le lot 1 est estimé à 32 910,00 € HT, que le montant des prestations du lot 2 est de 18 224,50 € HT et que le montant estimatif du lot 3 est de 19 879,50 € HT ;

**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 Duchon  
Président du Conseil  
Date de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-282-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2012/283**

**Séance du 10 octobre 2012**

**MARCHE 2012-55**

**ETUDE ET ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE POUR LE  
DEPLOIEMENT D'UN RELAIS D'INFORMATION VOYAGEURS  
POUR L'ILE-DE-FRANCE**

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 72 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 1<sup>er</sup> octobre 2012 attribuant le marché 2012-55 à la société SOLUCOM ;
- VU** le rapport n° 2012/283 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 5 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : autorise la directrice générale à signer le marché n°2012-55 avec la société SOLUCOM ;

**ARTICLE 2** : précise que le montant de ce marché est de 298 960 € HT pour la tranche ferme et de 42 060 € HT pour la tranche conditionnelle soit un montant global de 341 020 € HT ;

**ARTICLE 3** : précise que la durée de ce marché est d'un an à compter de la notification au titulaire;

**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  
075-287500078-20121010-2012-283-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012



**Délibération n° 2012/284**

**Séance du 10 octobre 2012**

**LIGNE ORANGE DU GRAND PARIS EXPRESS**

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

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** la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- 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°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission Nationale du Débat Public ;
- VU** la délibération n°CS 2011-4 du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris en date du 26 mai 2011 adoptant l'acte motivé prévu par le V de l'article 3 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- VU** le protocole d'accord Etat / Région en date du 26 janvier 2011 ;
- VU** le décret 2011-1000 du 24 août 2011 approuvant le schéma d'ensemble du Grand Paris ;
- VU** la délibération n°2011/00475 du conseil du STIF du 1<sup>er</sup> juin 2011 qui prend acte notamment du bilan de la CNDP sur le débat public Arc Express et du projet Grand Paris Express et de l'acte motivé adopté par le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris le jeudi 26 mai 2011 ;
- VU** la délibération n°2011/0772 du conseil du STIF du 5 octobre 2011 qui approuve la convention de financement des études entre la Région Ile de France, la Société du Grand Paris et le STIF ;
- VU** le rapport n° 2012/284 ;
- VU** les avis de la commission de la démocratisation du 4 octobre 2012 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 8 octobre 2012;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales du projet Ligne Orange du Grand Paris Express.

Les objectifs de ce projet de transport sont les suivants :

- Répondre aux problématiques de transport en améliorant les conditions de déplacement en rocade au nord et à l'est de Paris ainsi que la performance globale du réseau de transport (soulager les liaisons radiales existantes en évitant aux usagers de passer par Paris et créer de nouveaux maillages en banlieue avec les lignes existantes et en projet),
- Accompagner et accélérer le développement des territoires en confortant le développement de nouveaux pôles au nord et à l'est de Paris (attractivité des territoires desservis pour les entreprises notamment) et en accélérant la mutation des territoires (participer à la transformation des zones d'activités en déclin et desservir des zones sensibles) ;



**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à saisir la Commission nationale du débat public sur la base du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales ;

**ARTICLE 3 :** en cas de décision de la CNDP, d'organiser un débat public, de poursuivre les études et les procédures nécessaires au débat sur la base des orientations définies dans le DOCP ;

**ARTICLE 4 :** d'organiser une concertation dans les termes prévus par le code de l'environnement si la CNDP décide de ne pas organiser de débat public. Les modalités de la concertation avec les habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées, d'une durée minimum de quatre semaines, comprendront notamment :

- Un dispositif de consultation du public couvrant le territoire concerné par le projet, et prévoyant notamment des réunions publiques, des tables rondes et des permanences voyageurs ;
- Une information sur le terrain comprenant notamment une campagne d'affichage dans la presse locale et dans les lieux de vie de la zone concernée par le projet ;
- 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 ;
- Des outils d'information sur le projet et la concertation, permettant notamment de donner son avis pendant la concertation ;

Ces modalités de concertation seront soumises au garant nommé le cas échéant par la CNDP ;

**ARTICLE 5 :** d'autoriser la directrice générale à prendre toute décision et à signer tout acte permettant la concrétisation du projet ;

**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, par l'adoption de tout acte nécessaire à la mise en œuvre des procédures de concertation.

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

  
Jean-Paul HUCHON

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2012/285**

**Séance du 10 octobre 2012**



**Avis du STIF sur le dossier d'enquête d'utilité publique  
du tronçon Pont-de-Sèvres Noisy-Champs  
du réseau de transport du Grand Paris Express**

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

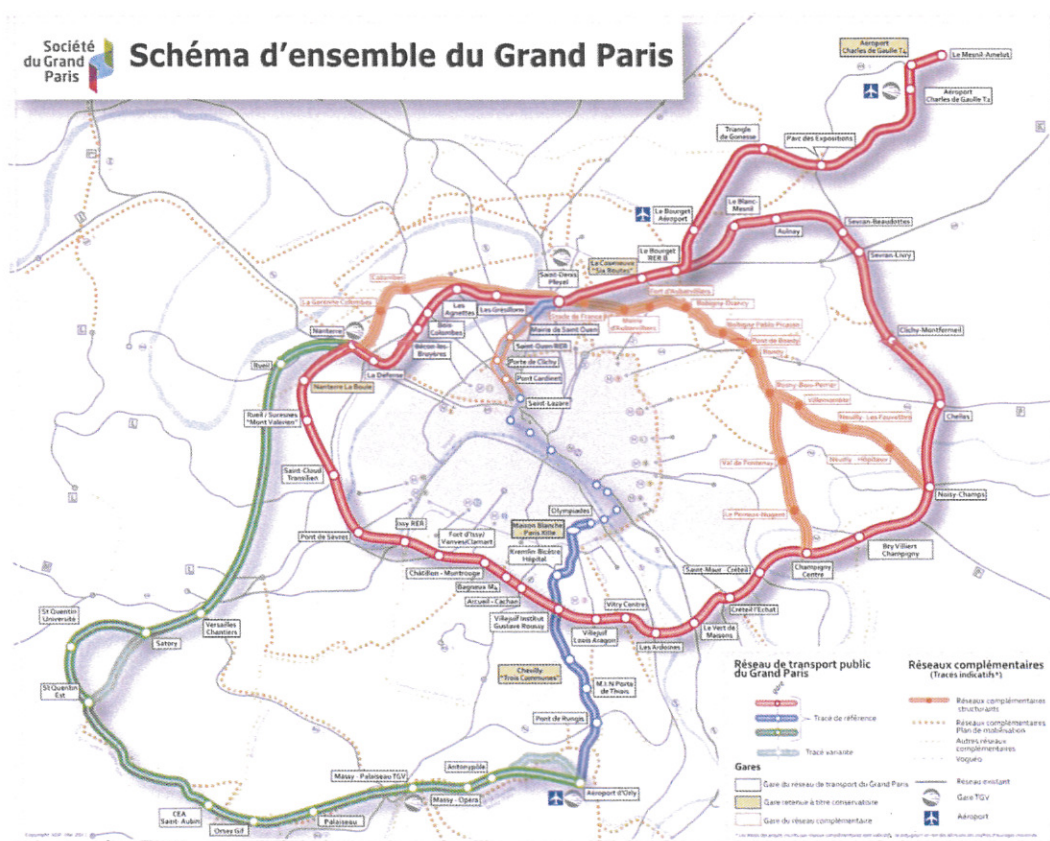
- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement et notamment l'article L121-13 et L.121.13.1 ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France tel que codifié dans le code des transports ;
- 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 tel que codifié dans le code des transports ;
- VU** le Contrat de Projets Etat Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la convention particulière pour les transports collectifs du 23 Juin 2011
- VU** la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- VU** la délibération n° 2010/0799 du 8 décembre 2010 qui présente l'avis du STIF sur le projet de transport du Grand Paris ;
- VU** le protocole d'accord conclu entre l'Etat et la Région Ile-de-France le 26 janvier 2011, ainsi que le projet Grand Paris Express qui en résulte ;
- VU** l'acte motivé adopté par le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris le 26 mai 2011 ;
- VU** la délibération n°2011/00475 du 1<sup>er</sup> juin 2011 qui prend acte du projet Grand paris Express et énonce des points de vigilance pour le futur projet ;
- VU** le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;
- VU** la délibération n°2011/0904 du 7 décembre 2011 approuvant le protocole de coordination STIF-SGP ;
- VU** le rapport n° 2012/285 ;
- VU** l'avis de la Commission de la Démocratisation (CDEMO) du 04 octobre 2012 et de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projets (CISCP) du 08 octobre 2012 ;

## Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 : REAFFIRME** l'urgence à améliorer le réseau de transport régional en Ile-de-France et l'impérieuse nécessité de mobiliser à court terme les ressources publiques indispensables à la réalisation, à un rythme soutenu, des projets du plan de mobilisation et du Grand Paris Express.

**ARTICLE 2 : SE FELICITE** de la volonté du Gouvernement de réaliser un projet de métro en rocade en proche couronne, le Grand Paris Express, en prenant comme principes fondateurs : le maillage systématique avec les réseaux existants, la desserte fine des territoires

Cette volonté se traduit par l'élaboration par la SGP du dossier d'enquête d'utilité publique du tronçon Sud de la Ligne Rouge comprise entre les stations de Pont de Sèvres et de Noisy-Champs.



**ARTICLE 3 : PREND ACTE** du contenu du dossier transmis au STIF le 1<sup>er</sup> août 2012 et qui prévoit la réalisation de ce tronçon en deux sections :

- de Noisy-Champs à Vitry-sur-Seine, avec une mise en service envisagée fin 2018,
- de Vitry-sur-Seine à Pont-de-Sèvres, avec une mise en service envisagée de début 2019 à 2020.

et **SOULIGNE** l'attention portée aux études environnementales jointes au dossier.

**ARTICLE 4 : INVITE** la SGP, dans le prolongement des échanges constructifs engagés depuis Juillet 2012, à finaliser les études nécessaires de façon à ce que le projet intègre une exploitation ultérieure en fourche à Champigny pour permettre une interopérabilité entre les lignes rouge et orange du GPE. Ces études viseront également à limiter les impacts sur la circulation routière et la vie quotidienne des habitants de Champigny et de l'ensemble des collectivités concernées.

Ceci devra permettre que le projet déclaré d'utilité publique intègre bien les dispositions d'interopérabilité à Champigny, conformément aux engagements pris par la SGP lors de son audition devant le Conseil d'Administration du STIF du 11 juillet 2012.

**ARTICLE 5 : DEMANDE** que la SGP prenne en compte dans les études, dans le financement et dans le projet qui sera déclaré d'utilité publique, tous les aménagements nécessaires à l'interconnexion optimale entre la ligne rouge et le réseau actuel, tant pour les gares et stations existantes (RFN/Transilien, RER, Métro) que pour la gare nouvelle de Bry-Villiers-Champigny.

**ARTICLE 6 : REAFFIRME** l'importance de la prise en compte de l'intermodalité dans le projet et notamment :

- les parvis (accès et circulations piétons),
- les stationnements vélo, conformément au Schéma Directeur du Stationnement Vélos dans les pôles d'échanges,
- les gares routières, dimensionnées pour permettre un rabattement bus efficace, conformément aux éléments transmis par le STIF,
- le cas échéant, les parcs relais, conformément aux orientations définies par le Plan de Déplacements Urbains (PDU) Ile-de-France et au Schéma Directeur des Parcs-Relais.

**ARTICLE 7 : APPELLE** la SGP à une attention particulière quant à l'impact potentiel des travaux sur les services de transport et notamment pour les travaux envisagés à proximité des réseaux existants (RFN/Transilien, RER, métro) et notamment pour les gares de Noisy-Champs, Vert de Maisons, Chatillon Montrouge et Fort d'Issy-Vanves-Clamart.

Les études engagées par la SGP devront permettre de préciser les calendriers (plages travaux) et les modalités de réalisation des travaux.

**ARTICLE 8 : INVITE** la SGP, en application du protocole de coordination du 21 mars 2012, à transmettre au STIF, au fur et à mesure de leur élaboration :

- les éléments d'étude ayant permis de chiffrer les coûts d'exploitation affichés dans le dossier,
- les caractéristiques envisagées pour le matériel roulant ainsi que les éléments constitutifs de son coût,
- les modifications éventuelles du projet résultant des études géotechniques (non prises en compte dans le dossier d'enquête publique)
- l'évaluation socio-économique du projet de ligne Rouge réalisée selon la méthode de calcul des projets franciliens afin que celle-ci puisse être appréciée en cohérence avec celle des autres projets.

**ARTICLE 9** : La présente délibération et le rapport qui l'accompagne seront transmis au Préfet de la Région Ile-de-France, pour être joints au dossier d'enquête publique du tronçon Pont-de-Sèvres/Noisy-Champs.

**ARTICLE 10** : La Directrice Générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et est habilitée à signer tout document y afférent.

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

Jean-Paul HUCHON



**Avis du STIF sur le dossier d'enquête préalable  
à la déclaration d'utilité publique du  
Tronçon Pont-de-Sèvres-Noisy-Champs  
du réseau de transport du Grand Paris Express  
réalisé par la SGP**

**Rapport 2012/285**

**Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France  
Séance du 10 octobre 2012**

## Sommaire

### Rapport

- |   |                |
|---|----------------|
| 1. Préambule et rappel du contexte du Projet du Grand Paris Express                     | <i>Page 03</i> |
| 2. Exploitation et interopérabilité   | <i>Page 05</i> |
| 3. Impacts et connexions sur le réseau ferré et avec les gares et les stations de métro | <i>Page 07</i> |
| 4. Intermodalité et accessibilité   | <i>Page 11</i> |
| 5. Système d'Exploitation   | <i>Page 14</i> |
| 6. Matériel roulant   | <i>Page 14</i> |
| 7. Sécurité   | <i>Page 14</i> |
| 8. Estimation de fréquentation et évaluation socio-économique                           | <i>Page 15</i> |
| 9. Les coûts  | <i>Page 18</i> |
| 10. Les gares   | <i>Page 19</i> |

### Délibération

#### Annexes :

- Avis de la SNCF
- Avis de la RATP
- Avis de RFF

# **1. Préambule et rappel du contexte du projet du Grand Paris Express**

## **1.1. Historique**

Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice des transports et garant de la cohérence régionale doit répondre aux besoins identifiés de transport pour améliorer le système d'Ile-de-France. Le futur réseau Grand Paris Express a pour vocation première d'être maillé avec le réseau existant pour favoriser les déplacements de banlieue à banlieue.

Sa réalisation est indispensable à la fois pour permettre d'absorber l'augmentation importante du nombre de déplacements en transports collectifs en Ile-de-France, pour offrir enfin de bonnes conditions de déplacements en banlieue, pour desservir de nombreux territoires de proche et grande couronne non reliés par des transports collectifs lourds, et pour désaturer le réseau existant de transports lourds.

Le projet de réseau du Grand Paris Express permettra de créer un nouveau réseau de métro automatique de grande capacité en rocade, d'une longueur de 200 kilomètres reliant entre eux les principaux pôles de l'agglomération et Paris.

Il améliorera le fonctionnement quotidien des transports de la région capitale en dynamisant le développement économique et mettra en relation les principaux pôles économiques de l'agglomération parisienne qui la constituent.

Le projet du Grand Paris Express a émergé au cours des débats publics consacrés à Arc Express porté par le STIF et au réseau de transport du Grand Paris porté par la SGP qui se sont déroulés du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011. En effet, de nombreux souhaits ont été exprimés en faveur d'une convergence entre ces deux projets.

Cette convergence a pris forme pendant les débats et a été formalisée par la signature le 26 janvier 2011 du « Protocole entre l'État et la Région relatif aux transports publics en Île-de-France ».

En séance du 1<sup>er</sup> Juin 2011, le Conseil du STIF a pris acte du bilan du débat public. Il a relevé notamment qu'il avait permis aux acteurs locaux et au grand public de souligner l'opportunité d'un transport de rocade en proche couronne sur la base des trois fondamentaux du projet Arc Express, à savoir :

- le maillage systématique avec les lignes de transports collectifs actuelles et futures,
- le principe d'une desserte fine des territoires franciliens,
- la nécessité d'avoir une boucle complète sur la proche couronne.

Le STIF, dont les échanges avec la SGP sont depuis permanents, a réaffirmé que ce projet devait répondre aux objectifs suivants :

- améliorer le fonctionnement quotidien des transports de la région capitale,
- dynamiser le développement économique de l'agglomération parisienne,
- limiter l'étalement urbain en favorisant la densification des logements et des emplois ainsi que la mixité fonctionnelle,

- désenclaver les territoires en difficulté en améliorant leur accessibilité depuis et vers le reste de l'agglomération,
- favoriser le report du mode de transport automobile vers les transports en commun, et ainsi contribuer à préserver l'environnement et à lutter contre les effets du changement climatique.

Le Conseil du STIF a également retenu une liste de points de vigilance pour aboutir à un réseau cohérent, et notamment que :

- *la priorité soit donnée à la réalisation du Plan de mobilisation pour les transports, et à son financement,*
- *aucun projet en cours ne voit son calendrier (travaux et mise en service) retardé par la mise en œuvre du protocole,*
- *le schéma d'exploitation du futur métro soit défini en prenant en compte les besoins des usagers et les charges de trafic attendues, ainsi que les contraintes techniques qui se posent notamment sur les lieux de rupture de charge,*
- *les conditions de maillage au réseau existant soient assurées,*
- *les conditions d'intermodalité soient optimales,*
- *les ressources spécifiques nécessaires soient attribuées au STIF pour le financement de l'intermodalité,*
- *le projet soit justement dimensionné compte tenu des trafics d'usagers attendus, ce qui vaut à la fois pour le dimensionnement des stations, des quais et du matériel roulant*

Le STIF et la SGP ont établi ensemble un protocole d'accord approuvé par le Conseil du STIF du 7 décembre 2011 et signé le 21 mars 2012 qui fixe les modalités de coordination entre les deux parties, pour l'échange réciproque d'informations et de données entre ces deux maîtrises d'ouvrage pour l'élaboration des différentes phases d'études et procédures de leur projet respectif ; pour la participation du STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice, aux comités techniques et de pilotage mis en place à l'initiative de la SGP, et en particulier sur les thématiques suivantes :

- les gares,
- les études socio-économiques,
- les études d'impact environnementales.

A la suite de l'audition du Président du Directoire de la SGP par le Conseil du STIF le 11 juillet 2012 et de la réunion du 23 juillet 2012 avec les administrateurs du Conseil du STIF, la SGP a engagé des études et mis en place de nouveaux groupes de travail thématiques portant sur :

- l'interopérabilité Ligne Rouge/Ligne Orange à Champigny,
- la définition des impacts du projet Ligne Rouge sur les réseaux existants interconnectés, ferrés et métros et notamment sur les gares,
- la prise en compte de l'intermodalité,
- les niveaux de service et l'offre de transport.

Les résultats de ces différentes études seront intégrés dans le projet déclaré d'utilité publique.



## 1.2. Contexte

Le dossier d'enquête publique élaboré par la SGP a été adressé au Préfet de la Région Ile-de-France le 31 juillet 2012. Le STIF a reçu la version définitive le 1<sup>er</sup> août 2012, conformément aux articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement relatifs à l'organisation des débats publics et à l'acte motivé adopté par le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris le 26 mai 2011. Ce tronçon de 33 km en souterrain appelé « Ligne Rouge Sud », relie 16 futures gares GPE, de Pont-de-Sèvres à Noisy-Champs.

Le dossier contient toutes les pièces réglementaires, notamment :

- un plan général des travaux (PGT) permettant d'obtenir la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de Pont-de-Sèvres à Noisy-Champs,
- une étude d'impact (EI) qui porte sur l'ensemble du programme du Grand Paris Express et à ce titre contient la Ligne Orange,
- une notice explicative et caractéristiques des ouvrages les plus importants avec un calendrier de réalisation et de mises en service échelonnées en 2018 pour la section entre Champs-sur-Marne et Vitry-sur-Seine (qui nécessite d'être raccordée au SMR /SMI) et en 2019/2020 pour la section de Vitry-sur-Seine à Pont de Sèvres,
- ce phasage nécessite un éclairage complémentaire relatif à la manière d'exploiter la première section du tronçon de Noisy-Champs à Vitry-sur-Seine (en attendant la réalisation de la totalité du tronçon) pour l'autorité organisatrice qui aura à terme la charge de cette exploitation.

L'objet du présent rapport est de formuler l'avis du STIF en sa qualité d'Autorité Organisatrice sur le dossier présenté. Le STIF a par ailleurs sollicité l'avis des différents opérateurs sur le dossier présenté par la SGP. Les avis de la SNCF, de la RATP et de RFF sont annexés au présent rapport.

## 2. Exploitation et interopérabilité

Le Conseil du STIF a rappelé, dans sa délibération du 1<sup>er</sup> juin 2011, à propos des conclusions du débat public d'Arc Express qu'il souhaitait que:

*« le schéma d'exploitation du futur métro soit défini en prenant en compte les besoins des usagers et les charges de trafic attendues, ainsi que les contraintes techniques qui se posent notamment sur les lieux de rupture de charge pour les voyageurs. Ce qui signifie notamment l'exploitation de l'arc Nord en continu, et la vigilance d'une exploitation de qualité et d'une non saturation de la ligne 14 étendue ».*

La ligne Orange est incluse dans le programme du projet GPE conformément à l'Acte Motivé prévu par la loi du 3 juin 2010, avec pour objet de faciliter l'accès et conforter le développement de nouveaux pôles économiques au nord et à l'est de Paris. Dans l'Acte motivé, il est précisé que :

*« la Ligne Orange pourrait être exploitée via des technologies compatibles avec les choix effectués pour le réseau de métro du Grand Paris (automatismes, mode de roulement, capacité, etc.). La question de la structure d'exploitation optimale pourra alors se poser.*

Cet aspect devra faire l'objet d'un examen particulier entre la Société du Grand Paris et le STIF, avant les décisions sur les choix de conception des systèmes et des principaux ouvrages d'interconnexion. [...]

L'interopérabilité entre la Ligne Orange et les autres lignes du réseau doit être recherchée, cette disposition présentant deux avantages principaux :

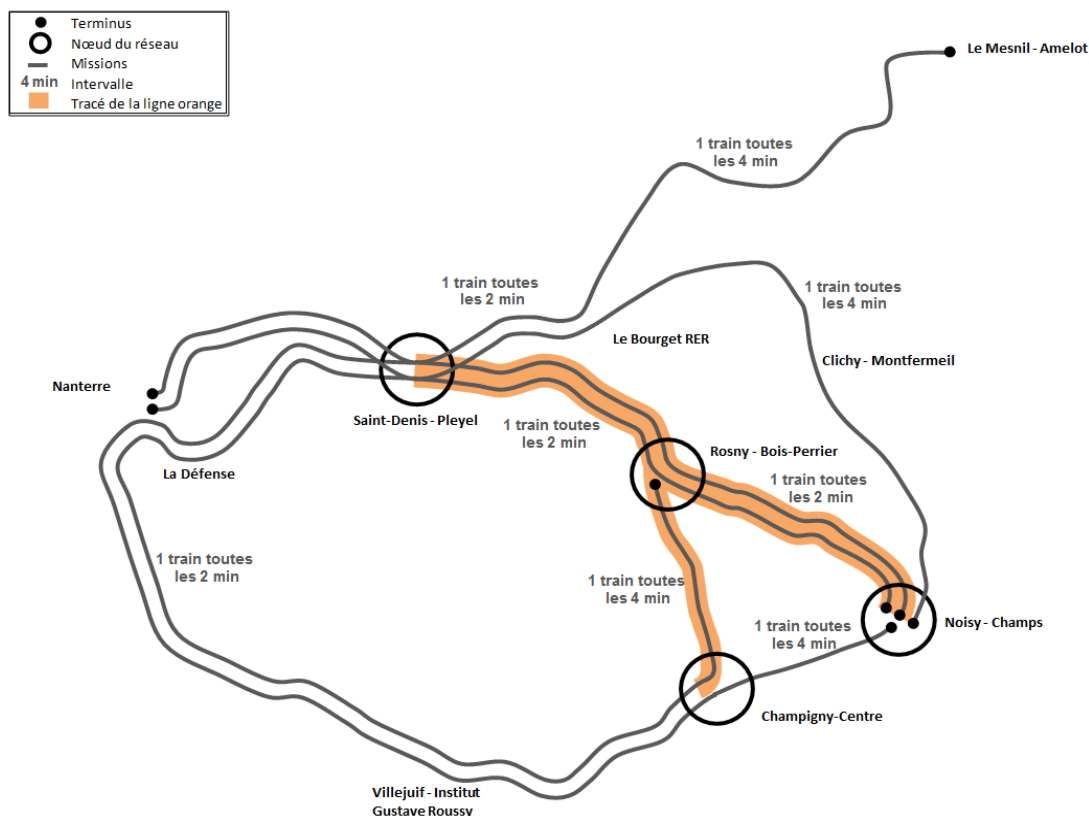
- elle est garante de souplesse dans l'organisation des schémas d'exploitation, lesquels pourront varier au cours du temps afin de s'adapter aux évolutions des besoins de déplacement et aux modifications successives apportées dans la configuration du réseau ;
- elle présente un intérêt en matière de synergie industrielle, notamment en ce qui concerne la maintenance, donc le coût sur l'ensemble du cycle de vie. »

➤ **Le schéma d'exploitation retenu devra minimiser le nombre d'utilisateurs ayant à effectuer une correspondance.**

La nécessité d'une interopérabilité de la Ligne Orange avec la Ligne Rouge a été validée lors du comité de pilotage Ligne Orange du 7 juin 2012 par les présidents des Conseils Généraux du Val-de-Marne, Seine-Saint-Denis et Seine-et-Marne, du Conseil Régional d'Île-de-France, en présence de la SGP.

Ainsi, dans le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) de la Ligne Orange, la configuration d'exploitation proposée intègre :

- Une continuité est-ouest à Saint-Denis-Pleyel pour la Ligne Orange ;
- Une continuité de service entre la ligne Rouge et la ligne Orange à Champigny centre en direction de Noisy-Champs d'une part et Rosny Bois-Perrier d'autre part.



- **Le STIF demande que l'interopérabilité de la ligne Rouge avec la ligne Orange du GPE, évoquée à plusieurs reprises dans le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique, soit bien le scénario de référence pris en compte dans le projet qui sera in fine déclaré d'Utilité Publique.**

**La SGP devra s'assurer que la configuration du tracé étudiée sur le secteur de Champigny permette de réaliser l'interopérabilité, tout en minimisant l'impact sur les territoires concernés, l'emprise et la durée des travaux de surface.**

### **3. Impacts et connexions sur le réseau ferré, les gares et les stations de métro**

Quinze des seize gares du tronçon du Pont de Sèvres/Noisy-Champs seront en correspondance avec les réseaux ferrés RFN, Transilien, RER et/ou le réseau RATP.

Le Conseil du STIF a rappelé, dans sa délibération du 1<sup>er</sup> juin 2011 que :

*« les conditions de maillage au réseau doivent être assurées, ce qui implique pour chaque station en correspondance du futur réseau :*

- la qualité de la correspondance avec les stations existantes,*
- la mise en conformité avec les normes ERP (Etablissements Recevant du Public) et la remise à niveau des stations existantes maillées avec le futur métro de rocade, et que ces éléments doivent être pris en compte, réalisés et financés par le réseau de transport du Grand Paris ».*

Au regard des pièces du dossier d'Enquête d'Utilité Publique, les études relatives aux impacts du projet Grand Paris Express sur l'exploitation des réseaux existants en correspondance doivent se poursuivre (exploitation pendant le chantier de réalisation du GPE, impacts après la mise en service, notamment sur le trafic, fréquentation, charge des trains) afin que leurs conclusions soient prises en compte dans le projet qui sera déclaré d'Utilité Publique, pour garantir la possibilité d'une correspondance fluide, ou une articulation optimale avec le réseau existant.

Les dessertes supplémentaires qui seraient induites, ou qui pourraient nécessiter des aménagements d'infrastructure, et/ou le re-dimensionnement éventuel des espaces existants devront être attentivement étudiées pour la suite des études.

#### **3.1. Qualité des correspondances**

Les correspondances sont un facteur majeur d'efficacité ou à l'inverse de pénibilité pour le voyageur. De nombreuses enquêtes sur la perception des trajets par les voyageurs montrent que les temps d'attente et de correspondances sont perçus comme deux fois plus longs que les temps passés à bord de trains.

Les localisations des stations ont fait l'objet de plusieurs comités de pilotage avec les acteurs locaux. La durée des correspondances a fait partie des critères de choix.

L'enjeu est donc de choisir l'implantation des futures gares de sorte que les correspondances soient les plus courtes possibles.

C'est à cette condition que l'on garantira un niveau élevé de fréquentation du projet et qu'il y aura de réels gains d'accessibilité depuis ou vers la Grande Couronne via les correspondances avec les lignes radiales.

Ainsi, un allongement systématique des correspondances de 2 minutes entraînerait une diminution de 20% du trafic total du Grand Paris Express quel que soit le tronçon.

Le STIF souligne donc la nécessité de limiter la longueur et la pénibilité des correspondances, et souhaite que cette préoccupation soit bien prise en compte dans les études à venir.

- **Des détails sur les temps de correspondance ou les temps d'accès depuis la voirie jusqu'aux quais mériteraient d'être portés à la connaissance du public et explicités dans le dossier. Ces données décisives pour les choix d'implantation de station sont aussi un élément essentiel des estimations de trafic.**

### **3.1.1. Accessibilité**

Le réseau GPE a pour vocation première d'être maillé avec le réseau existant pour favoriser les déplacements de banlieue à banlieue. L'efficacité de ce réseau à l'échelle intercommunale est conditionnée par l'aire d'attractivité de ses gares et donc la qualité de ses correspondances, notamment avec les modes de rabattement en surface tels que les bus, le vélo et la marche à pied. En effet, l'importance et la répartition modale des flux accédant et sortant du réseau du GPE découle en grande partie de la qualité des correspondances.

Dans le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique, le choix de localisation des gares et des émergences est essentiellement justifié par des critères d'environnement et de contexte urbain, ainsi que par des contraintes techniques.

- **L'adéquation de ces choix avec les opportunités en termes d'intermodalité, de correspondance avec les bus notamment, mériterait d'être également explicitée, ainsi que l'impact des choix de localisation des gares sur l'importance et la répartition modale des flux accédant et sortant du GPE.**

### **3.1.2. Personnes à mobilité réduite**

Le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique précise bien que le réseau du GPE sera accessible aux personnes à mobilité réduite, conformément à la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Les vues 2D et 3D qui sont présentées (Dossier d'Enquête d'Utilité Publique Pièce D, pp.75 à 105) apportent, fort opportunément, une idée des cheminements possibles pour les Utilisateurs de Fauteuils Roulants (UFR).

- **Le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique pourrait être complété pour expliciter l'organisation et les aménagements qui rendent le réseau accessible aux personnes souffrant d'autres handicaps.**

### 3.2. Aménagements des gares et des stations existantes

Les interconnexions avec les réseaux RATP et SNCF peuvent générer des impacts sur les gares existantes.

Le STIF partage les interrogations des opérateurs (SNCF, RFF, RATP) tant au plan des équipements que de leur exploitation, ainsi que sur le coût de ces aménagements (nouveaux couloirs, ascenseurs, nouvelles voies ferrées voire nouveaux quais parfois...) et sur leur financement, non prévus à ce jour.

Par ailleurs, un calage entre la SGP et les exploitants des réseaux existants (SNCF, RATP) sur les données d'entrée et les prévisions de trafic est nécessaire pour instruire les futures décisions que le STIF sera amené à prendre en termes de desserte sur ces lignes. Dans l'attente, le projet doit prévoir les conditions qui permettront au Grand Paris Express de s'articuler avec ces réseaux existants.

- **Au vu des trafics de correspondance, la SGP devra vérifier les conséquences induites par le projet sur les stations de métro existantes, et les gares du réseau ferré national, en particulier les impacts liés à l'exploitation du réseau existant à la mise en service du projet.**

La mise en place d'une nouvelle offre de transport ne peut que générer des nouveaux besoins de correspondance. Il s'agit donc bien d'une question centrale, qui doit être intégrée au projet GPE pour lui permettre de fonctionner en articulation avec le réseau de transports existant.

- Les résultats provisoires des études montrent que des aménagements d'élargissement des quais seront probablement requis pour les deux gares d'interconnexion de ce tronçon à Issy-les-Moulineaux et aux Ardoines.
- Les mesures à engager sur le site de Vert-de-Maisons voire celui de Fort d'Issy-Vanves-Clamart devront être précisées (élargissements des quais et/ou création de quais latéraux, etc.).

L'arrivée de voyageurs supplémentaires dans les stations existantes va modifier l'accessibilité aux gares et interroger sur le respect des normes relatives à la sécurité qu'il convient de respecter.

Il appartient, en particulier, à la SGP de vérifier que l'évacuation des personnes s'effectue bien en moins de 10 mn et de créer, le cas échéant, un second dégagement depuis les quais, conformément à l'article R123-7 du Code de la Construction et de l'Habitat et de l'article GA23 du règlement annexé à l'arrêté du 24 décembre 2007 portant approbation des règles de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les gares.

- **Les études et propositions de la SGP devront garantir la pérennité et l'optimisation du réseau de transport.**

**Il conviendra, en particulier, d'examiner les aménagements rendus nécessaires pour permettre l'arrêt d'un maximum de trains dans chaque nouvelle gare du GPE en correspondance avec le réseau ferré francilien (lignes RER A, B, C, D, E et Transilien N, P et R).**

### 3.3. Impacts de la période de travaux

Le STIF appelle la SGP à une attention particulière quant à l'impact potentiel des travaux sur les services de transport et notamment pour les travaux envisagés à proximité des réseaux existants :

- pour les travaux projetés à proximité du RFN, en particulier RER A et E, au droit des sites fréquentés sur des voies fortement circulées du fait de la complexité des ouvrages à créer et de l'impact des travaux sur les circulations ferroviaires, les modalités de réalisation des travaux (cas des gares de Clamart, Noisy-Champs....) sont à préciser.
- eu égard à la très grande contrainte d'exploitation du réseau en Ile de France et à l'engagement simultané d'autres chantiers prioritaires dans le même secteur, tels que l'amélioration des RER et le Schéma Directeur de mise en accessibilité des gares, la SGP doit engager des études de programmation des travaux qui lui permettront de s'inscrire dans le processus de réservation des plages de travaux.
- les garanties du maintien de l'exploitation doivent être apportées. Le STIF considère que les impacts sur le fonctionnement de réseaux actuels doivent être limités (fermeture, ralentissement, perturbations des manœuvres de retournement...).

### 3.4. Les dessertes

De nombreux projets d'amélioration sont engagés par le STIF en tant qu'autorité organisatrice : Schéma Directeur d'Accessibilité, Schémas Directeurs du RER A, B, C, D. Par ailleurs une étude (schéma de secteur) a été lancée sur le RER E à l'est.

La SGP doit prendre en compte, dans le projet GPE, l'ensemble de ces projets (configuration des nouvelles infrastructures, contraintes liées à la réalisation de ces projets, etc.). Les conséquences de l'arrivée du réseau GPE sur ces projets doivent d'ores et déjà être identifiées par la SGP, afin de vérifier le bon fonctionnement articulé des réseaux.

Pour le projet d'interconnexion entre la gare Grand Paris près de Bry-Villiers-Champigny et le RER E, la SGP s'est engagée à financer les études préliminaires de cette gare nouvelle du RER E.

- **Les projets engagés doivent être considérés comme des coups partis par la SGP.**

## 4. Intermodalité et accessibilité

L'aménagement de l'intermodalité est décisif pour le bon fonctionnement du réseau du Grand Paris Express à terme, compte-tenu de la vocation du projet à mailler les réseaux existants, de la structure du trafic prévisionnel et de la nécessité de garantir une gestion des flux sécurisée sur voirie.

Dans sa délibération du 1<sup>er</sup> juin 2011, le Conseil du STIF a réaffirmé que :

*« les conditions d'intermodalité doivent être optimales, ce qui implique pour chaque station du futur réseau :*

- la restructuration des lignes de bus et l'aménagement de gares routières justement dimensionnées et conformes au Schéma directeur des gares routières*
- l'aménagement de parkings voitures de rabattement, conformément aux orientations définies par le Plan de Déplacements Urbains (PDU) Ile de France, et conformément au Schéma directeur des parcs-relais d'Ile de France*
- l'aménagement des stationnements vélos conformément au Schéma directeur du stationnement vélos dans les pôles d'échanges ».*

- **La zone d'intervention potentielle représentée en pièce E du Dossier d'Enquête d'Utilité Publique, qui vise à « identifier les emprises sur lesquelles la réalisation du projet est susceptible d'avoir une incidence, que ce soit de manière provisoire (emprises de chantier) ou définitive (implantation d'ouvrages), en surface ou en souterrain » (pièce E, p.3), doit prendre en compte les espaces nécessaires à l'aménagement de l'intermodalité.**

### 4.1. Rabattement bus

Le réseau de surface bus assure une part importante des rabattements journaliers vers les modes lourds. Pour mémoire, une exploitation RATP de l'Etude Globale Transports (EGT) de 2001 mettait en avant qu'environ un tiers des accédants aux modes lourds provenait du réseau bus. Le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique indique un ordre de grandeur similaire (cf. Dossier d'Enquête d'Utilité Publique pièce G3-2 page 129).

Le STIF a fourni des éléments de pré-dimensionnement des futures gares routières ou pôle bus pour chaque station du GPE de l'arc rouge (« Fiches Bus » datées de mai 2012, décrivant l'offre bus actuelle dans le périmètre d'étude) pour permettre à la SGP d'estimer l'espace à préserver pour organiser une intermodalité bus-GPE efficace et pour appréhender la tendance évolutive des besoins de nouveaux emplacements bus.

- **Cependant, la place majeure du réseau de bus en termes de rabattement ne figure pas dans les éléments graphiques du dossier.**

## 4.2. Un concept d'émergence unique peu adapté

Le concept d'émergence unique est défini comme un postulat de la gare de référence du GPE (Dossier d'Enquête d'Utilité Publique Pièce C, p.30).

Pour le STIF, ce postulat est la plupart du temps inadapté aux gares du GPE :

- Il conduit à ne créer qu'un seul point de contact pour l'ensemble des lignes de bus, ce qui ne permet pas d'optimiser l'intermodalité bus/GPE, en termes de temps de parcours pour les voyageurs et de coûts d'exploitation ;
- Disposer de plusieurs émergences permet de diminuer les temps d'accès aux gares, notamment pour les piétons et cyclistes, et de réduire les coupures urbaines en assurant une meilleure sécurité des usagers des modes actifs (évitement de traversées d'axes routiers fortement circulés par exemple) ;
- La problématique de sécurité des piétons est également plus prégnante avec une seule émergence en cas de situation dégradée du réseau GPE (nécessité d'évacuation, afflux de piétons sur un trottoir, etc.)
  - **Mais le STIF note avec satisfaction que 11 des 16 gares du tronçon présentent au moins deux émergences** (Dossier d'Enquête d'Utilité Publique pièce D, pp. 75 à 105).

## 4.3. Accès des piétons

Le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique indique des principes généraux pour l'aménagement des accès piétons. Les cheminements seront naturels, sécurisés et les plus simples possibles.

- **Le STIF tient à rappeler l'importance de mettre en œuvre concrètement ces principes, notamment pour des questions de sécurité, en collaboration avec les collectivités concernées.**

## 4.4. Accès des vélos

La problématique des accès vélo au GPE est bien relevée par la SGP, les gares du tronçon Pont de Sèvres-Noisy-Champs étant situées en zone de proche banlieue, dans un tissu urbain relativement dense pour la plupart d'entre elles. La création d'itinéraires cyclables aux abords des gares GPE devra être étudiée, en cohérence avec la structure du tissu urbain.

- **Un stationnement vélo sécurisé et suffisamment capacitaire pour en fiabiliser l'usage devra être réalisé dans le cadre du projet, en cohérence avec le schéma directeur du stationnement vélo aux pôles et stations établi par le STIF.**



## **4.5. Intermodalité avec les modes de déplacement motorisés individuels**

### **4.5.1. Parcs Relais**

Les besoins en Parcs Relais (P+R) ont été estimés en Ile-de-France, dans une étude menée par la DRIEA, dont le STIF partage les conclusions car elles prennent en compte le Schéma Directeur des Parcs Relais (SDPR).

Dans le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique (pièce C, p.32), il est indiqué qu'il sera possible de créer de nouveaux P+R sur les gares du tronçon Pont de Sèvres-Noisy-Champs, si cela s'avère opportun au vu des préconisations du Schéma Directeur des Parcs relais établi par le STIF. De la même façon, il est indiqué que certains parkings existants pourront être reconfigurés et redimensionnés en P+R.

### **4.5.2. Stationnement taxi, 2-roues motorisées et dépose/reprise minute**

Le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique ne comprend pas d'indication sur les mesures relatives aux dépose/reprise minute automobile, stationnement taxis et stationnement des 2 roues-motorisées. Or, ces éléments sont nécessaires au bon fonctionnement des gares et il conviendra d'énoncer les principes généraux d'aménagement, à l'étape suivante du projet.

### **4.5.3. Signalétique et information voyageurs**

Le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique indique que les voyageurs circuleront en gare du GPE dans de bonnes conditions d'information. Mais il ne contient pas d'indications détaillées relatives au dispositif d'information voyageur et à la signalétique.

- **Il conviendra, dans les phases ultérieures d'études, que la SGP prévoit un dispositif d'information multimodale des voyageurs cohérente et continue. Notamment, l'information voyageurs devra respecter les critères décrits dans les préconisations du Schéma Directeur de l'Information Voyageur d'Ile-de-France.**

## **4.6. Impacts en phase travaux sur les réseaux TC de surface**

Il n'est fait aucune mention des impacts travaux du GPE sur l'exploitation des gares routières et des lignes de bus : postes à quai ou points d'arrêt inaccessibles, coupures ou déviation de lignes, congestion due aux reports de véhicules particuliers, etc. Le faisceau des travaux cartographié ne permet pas d'appréhender le volume de lignes impactées à ce stade des études. L'impact en termes de dégradation de l'offre pour les voyageurs et les coûts supplémentaires liés aux mesures pour assurer la continuité du voyageur doivent être intégrés au projet et être précisés.

- **Le STIF demande à ce que la poursuite des études de la SGP prenne en compte l'examen de solutions temporaires en collaboration avec les exploitants.**

## 5. Système d'exploitation

Le STIF préconise un système d'exploitation commun aux lignes Rouge et Orange, condition *sine qua non* de l'interopérabilité. A ce titre, l'étude d'un PCC commun semble être de nature à faciliter les schémas d'exploitation tels qu'ils ont été étudiés par le STIF.

De même, le dimensionnement du SMR présent sur le tronçon sud de la ligne Rouge doit être adapté à ces schémas d'exploitation interconnectés. Il en va de même pour les automatismes bord et sols des lignes interconnectées du GPE.

- **Ces éléments ne figurent pas dans le dossier d'enquête publique de la SGP et devraient être précisés ultérieurement.**

## 6. Matériel roulant

Dans sa délibération du 1<sup>er</sup> juin 2011, le Conseil du STIF quant aux conclusions du débat public d'Arc Express a rappelé qu'il souhaitait que :

« - le projet soit justement dimensionné compte tenu des trafics d'usagers attendus, ce qui vaut à la fois pour le dimensionnement des stations, des quais et du matériel roulant,

- le mode retenu soit celui du métro large (2,80m) à roulement fer,

- les ressources spécifiques nécessaires soient attribuées au STIF pour l'acquisition du matériel roulant ».

- **Le STIF souhaite être associé le plus en amont possible à la définition des fonctionnalités du matériel roulant dont il sera *in fine* propriétaire, et dont les caractéristiques devront également être celles du matériel qui circulera sur la ligne orange.**

A ce jour, la SGP n'a pas fourni au STIF les éléments d'étude en vue de définir de manière plus complète de telles fonctionnalités, permettant d'assurer la compatibilité des projets, d'élaborer une véritable stratégie industrielle d'acquisition des rames et permettant d'optimiser le coût d'investissement de la collectivité.

Par ailleurs, il serait opportun que les éléments constitutifs du coût inscrit dans le Dossier d'Enquête Publique (page 5 de la pièce F, il est inscrit 275 M€ ce 01/2010, pour l'acquisition de 25 rames) soient explicités.

## 7. Sécurité

### 7.1. Interstation

L'inter-station entre Bry-Villiers-Champigny et Noisy-Champs est particulièrement longue (5500 m soit supérieure à 5 km). L'analyse du Dossier de Définition de Sécurité (DDS) a identifié ce point comme « sensible » nécessitant des accès complémentaires pour assurer la sécurité des voyageurs.

- **Le STIF portera une attention particulière sur les dispositifs qui seront retenus pour l'évacuation des usagers d'autant plus que le tunnel est situé à une grande profondeur.**

## 7.2. Grande profondeur

Certaines gares sont très profondes, notamment celle de Villejuif IGR (- 51m).

- **Le STIF attire l'attention sur la sécurité des personnes dans ces gares et interrogera la SGP sur les spécificités constructives à mettre en œuvre (parois coupe feu, sas d'évacuation, ascenseurs rapides ...) et sur les mesures d'évacuation qui seront retenues susceptibles d'avoir un impact sur la Déclaration d'Utilité Publique.**

## 8. Estimation de fréquentation et évaluation socio-économique

### 8.1. La nécessité de tenir compte des évolutions récentes de la mobilité dans l'estimation de la fréquentation du projet

Les fréquentations estimées par la SGP sont fondées sur des chiffres de référence concernant la mobilité datant de l'EGT 2001. Depuis, les résultats de la nouvelle enquête globale transport (EGT 2010) ont été communiqués publiquement et mettent en évidence une augmentation significative du nombre de déplacements quotidiens en transports collectifs (+ 21 % en 10 ans), particulièrement en petite couronne.

- **Le STIF veillera à ce que ces nouvelles données soient prises en compte dans les estimations de trafic à venir du projet, dans les étapes ultérieures.**

### 8.2. Pour un schéma d'exploitation optimisé tenant compte de la fréquentation attendue sur les différentes lignes

Après un an de travail collaboratif, à des fins d'explication des écarts et de rapprochement des méthodes de calcul et de paramètres composant les modèles de prévision, les estimations de trafic présentées dans le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique sont globalement cohérentes sur l'ensemble du Grand Paris Express avec celles réalisées par le STIF (avec son modèle Antonin 2).

Sur la base d'hypothèses communes, les modèles du STIF (Antonin2) et de la SGP (modèle RATP) ont montré une convergence globale des résultats sur l'ensemble du réseau GPE à l'exception des tronçons du projet situés dans les secteurs Nord-Est et Est de la proche couronne qui concernent la Ligne Orange et l'arc rouge Grand Est.

Ces écarts sont inhérents à la structure propre des outils de modélisation utilisés. En particulier :

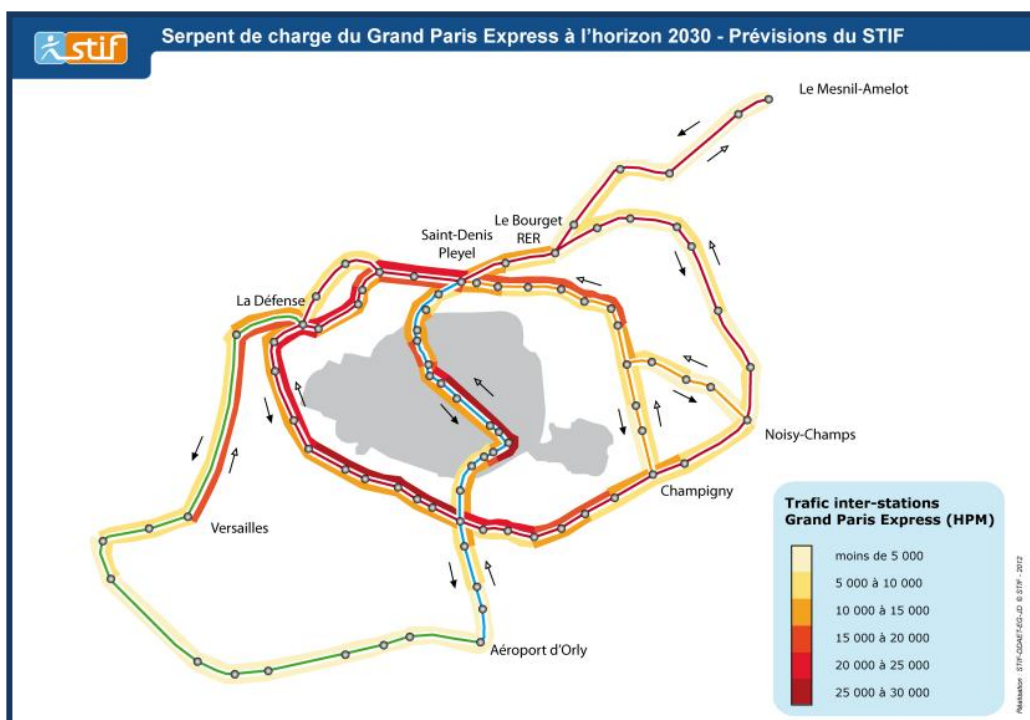
- Le modèle utilisé par la SGP (modèle RATP) retient un coefficient d'attractivité du métro Grand Paris supérieur au réseau classique ;
- Le développement économique du secteur de Roissy considéré par le STIF tient mieux compte de la structure spécifique des déplacements en horaires décalés sur le pôle aéroportuaire ;
- Le modèle du STIF recompose plus finement les déplacements en fonction de l'évolution de l'urbanisation des territoires (localisation des habitants et des emplois) et de l'offre de transport prévue.

Si le trafic global du Grand Paris Express varie peu selon les schémas d'exploitation, en revanche, le nombre de voyageurs qui devront effectuer une correspondance entre les lignes sera très dépendant des continuités qui seront assurées.

- **le schéma d'exploitation devra tenir compte de la fréquentation attendue sur les différentes lignes**



Prévisions de fréquentation à l'heure de pointe du matin en 2030 – SGP



Prévisions de fréquentation à l'heure de pointe du matin en 2035 - STIF

### **8.3. L'effet de décharge du réseau existant par le projet Grand Paris Express**

L'objectif premier d'un projet de rocade métro tel que le Grand Paris Express est de faciliter les déplacements de banlieue à banlieue et ainsi de rendre possibles certains types de déplacements aujourd'hui difficiles à réaliser tant en transports collectifs qu'en voiture. Ce sera là le principal effet du projet qui aura un fort pouvoir de recomposition des déplacements en lien avec le cœur d'agglomération.

Le Grand Paris Express aura également un impact positif sur le réseau existant, en allégeant le trafic, en particulier dans Paris. La plupart des déplacements de banlieue à banlieue qui empruntent aujourd'hui le réseau parisien deviendront plus courts en passant par le Grand Paris Express.

La diminution de trafic des parties les plus chargées des lignes de métro et de RER dans Paris ainsi estimée par le STIF sera différente selon les lignes mais au maximum de 10% du trafic des interstations les plus chargées (Dossier d'Enquête d'Utilité Publique pièce H : baisse de 10% sur les barreaux centraux du RER A et B, et 15 à 20% sur les lignes 4,6,7,9 et 13 pour l'ensemble du réseau).

Le Grand Paris Express aura donc un effet bénéfique sur le fonctionnement du réseau dans ses portions les plus sollicitées et améliorera le confort des voyageurs. Mais à lui seul, il ne diminuera pas de manière suffisante la fréquentation du réseau.

- **Il est donc essentiel pour le STIF, dont la priorité va à l'amélioration du réseau existant, de mettre en œuvre toutes les actions du Plan de Mobilisation des transports porté par la Région Ile-de-France. C'est l'ensemble de ces projets ajoutés au Grand Paris Express qui permettra de faire face à l'ensemble des besoins de transport.**

### **8.4. L'évaluation socio-économique du projet ne peut être comparée aux méthodes usuelles**

L'évaluation socio-économique affichée dans le dossier d'Enquête d'Utilité Publique a été réalisée selon une méthodologie de calcul innovante. Elle vise à intégrer dans le calcul l'ensemble des bénéfices qui découleront de la mise en service du projet. Si certains avantages liés aux gains de temps des usagers des transports collectifs et aux voyageurs reportés de la voiture vers les transports collectifs sont calculés selon la circulaire de 2004 qui s'impose à la SGP, il n'en est pas de même d'autres – notamment ceux touchant à l'impact sur le développement économique – pour lesquels les méthodes utilisées ne font pas encore l'objet de consensus des experts.

Le STIF s'interroge sur les hypothèses de développement urbain retenues dans le dossier.

Il serait utile que la SGP explicite les calculs employés pour cette évaluation et vérifie leur compatibilité avec le futur projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France qui sera arrêté en octobre 2012 tant en volume global (notamment pour la création d'emplois dans la région) qu'en localisation.

Dans un souci de cohérence et de comparaison des projets de transport franciliens entre eux, le STIF souhaite :

- lever le risque élevé de doubles-comptes dans les gains qui ont été additionnés avec l'explicitation des méthodes de calcul employées;
- la présentation des résultats en valeur actualisée sur plusieurs années avec aussi les résultats à l'année de mise en service ;
- que les coûts du projet (coût d'investissement, coût du matériel roulant, coût d'exploitation) apparaissent clairement dans le dossier ;
- que les coûts prennent en considération la mise à niveau des stations existantes avec les coûts induits de tous les « aménagements\* » nécessaires au bon fonctionnement du réseau existant et du futur schéma d'ensemble, dès lors que le trafic de correspondance est pris en compte au titre des bénéficiaires.

\* Il s'agit des aménagements nécessaires sur le réseau existant pour faire face à l'afflux de voyageurs qui sera généré par le projet Grand Paris Express ou pour optimiser les conditions de desserte des lignes existantes au niveau des gares du Grand Paris Express (réaménagement de pôles d'échange, travaux d'élargissement de quais, travaux de signalisation ferroviaire ...).

- **A l'instar des projets ferroviaires, pour lesquels RFF applique parallèlement la méthode de calcul d'évaluation socio-économique des projets franciliens et la méthode de calcul d'évaluation socio-économique nationale et pour des exigences de « comparabilité », le STIF invite la SGP à appliquer, aussi, la méthode francilienne d'évaluation socio-économique, parallèlement à la méthode propre qu'elle a retenue.**

## 9. Les coûts

Les coûts supportés par le maître d'ouvrage SGP et inscrits dans le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique relèvent de sa responsabilité. Cependant, le STIF fait remarquer qu'il n'a pas été associé à l'estimation des coûts d'exploitation (80 M€/ an à partir de 2020, pièce H) alors qu'il en supportera la charge, ni de ceux relatifs au matériel roulant.

Le coût infrastructure du tronçon Pont-de-Sèvres-Noisy-Champs tel qu'il est décrit dans le dossier d'enquête publique, s'élève à 5 025 M€ (CE 01/10).

Il comprend uniquement le coût des infrastructures spécifiques à la Ligne Rouge :

- tunnel,
- gares et couloirs de correspondance avec les stations existantes,
- SMR et SMI, ouvrages annexes

Il ne comprend pas le coût des dépenses complémentaires générées par le projet :

- relatives à l'adaptation des infrastructures des gares existantes pour accueillir le flux engendré par les nouvelles gares,
- relatives à l'acquisition du matériel roulant,

- relatives à l'évolution de l'offre de service ferroviaire,
- liées au coût de l'adaptation de l'aménagement des espaces publics de surface et de l'intermodalité générés par le projet : emplacements de correspondance avec les lignes de bus et stationnement des lignes de bus en terminus, pouvant nécessiter dans certains cas une emprise dédiée hors voirie (gare routière) ; sécurisation des parvis et des cheminements piétons d'accès à la gare ; abris vélo ; emplacements de dépose/reprise automobile ; emplacements de stationnement taxis ; voire aménagement de Parc-Relais sur certaines gares
- liées au phasage de ce premier tronçon. (Pièce D5 : le calendrier).

La SGP prévoit que le projet sera mis en service de manière progressive à partir de 2018 : la première section de la ligne mise en service s'étendrait de Champs-sur-Marne à Vitry-sur-Seine fin 2018, la fin des travaux et l'ouverture de l'exploitation des parties restante du tronçon Pont-de-Sèvres-Noisy-Champs interviendraient entre 2019 et 2020.

- **Le coût des dépenses complémentaires non intégrées au projet mériterait d'être détaillé et incorporé au budget de l'opération.**
- **Il serait par ailleurs souhaitable que soit précisé l'intervalle d'incertitude lié au coût estimé à ce stade des études, que soit fournie l'analyse du risque et expliquer comment les résultats des études géotechniques seront pris en compte dans la suite des études.**

## 10. Les gares

Le projet Grand Paris Express en rocade autour de l'agglomération va profondément modifier la structure des déplacements qui aujourd'hui est essentiellement radiale.

En interface avec la ville, la gare du Grand Paris constitue un maillon important de la chaîne de mobilité. C'est une nouvelle entrée au réseau de transport en commun qui va offrir des alternatives d'itinéraires aux franciliens.

Son insertion et son organisation sont déterminantes pour la qualité des échanges avec la ville et ses réseaux de déplacement, métro, train, tramway, bus, voiture en dépose-minute ou en stationnement, vélo et bien sûr piéton.

### 10.1. Pont-de-Sèvres

La gare est en correspondance avec la station de métro « Pont-de-Sèvres » terminus de la ligne 9. Il est essentiel de vérifier la capacité de la gare à accueillir les nouveaux voyageurs et de réaliser les adaptations et mises en sécurité correspondantes.

La gare est en correspondance avec une gare routière importante, 25 postes à quai, avec laquelle il convient de créer une liaison accessible Utilisateurs de Fauteuils Roulants (UFR).

L'émergence de la gare est implantée dans le secteur dit de la « tête du Pont de Sèvres », espace routier peu confortable pour les piétons qui fait l'objet d'un projet départemental de restructuration.

Il est important de tenir compte de cette évolution pour le positionnement fin du pôle de manière à assurer un accès sécurisé aux piétons en provenance de l'avenue du Général Leclerc d'un côté et du T2 de l'autre.

**Pièce E :** la moitié Nord de la gare routière existante n'est pas incluse dans la zone d'intervention potentielle. Elle devrait l'être dans sa globalité étant donné qu'une évolution à la hausse du nombre de postes à quais due à l'arrivée du GPE a été estimée par le STIF et que cela nécessitera des aménagements.

La RD910 depuis la rue de Sèvres jusqu'à l'échangeur de la manufacture devrait aussi être incluse en vue d'un réaménagement possible des itinéraires piétons et cyclables pour rejoindre le tramway T2. L'ensemble de la gare de métro M9, quais compris, devraient aussi se trouver dans la zone d'intervention potentielle étant donné l'adaptation éventuelle du quai central, en prévision de l'augmentation du trafic voyageurs.

## 10.2. Issy RER C

La gare est en correspondance avec le RER C. Il convient de vérifier la capacité de la gare à accueillir les nouveaux flux tant en matière d'espace que de desserte en prenant en compte les difficultés d'intervention liées à la présence de talus et la proximité du viaduc.

Les travaux de correspondance sont à coordonner à la mise en accessibilité inscrite au SDA. Un espace d'accueil et de régulation pour les bus est à trouver à proximité de la gare.

**Pièce E :** Le périmètre mentionné n'inclut pas la trame viaire donnant accès à la gare actuelle du RER C, ainsi qu'au droit de l'avenue de Verdun, alors que la desserte bus devrait être réorganisée aux abords du carrefour. Cette gare est présentée comme un pôle multimodal à terme : le bâtiment voyageurs, ainsi que les quais et accès existants mériteraient d'être inclus dans la zone d'intervention potentielle du projet, dans l'éventualité où une adaptation s'avèrerait nécessaire.

## 10.3. Fort d'Issy - Vanves - Clamart

La future gare GPE de Fort d'Issy-Vanves-Clamart est une gare d'interconnexion entre la ligne rouge et le réseau Transilien Montparnasse. La gare est implantée sous le faisceau ferroviaire. Elle est en correspondance avec le Transilien N. Il convient de vérifier la capacité de la gare à accueillir les nouveaux flux tant en matière d'espace que de desserte.



Le projet présenté suscite des interrogations de la part de l'exploitant SNCF et du gestionnaire de l'infrastructure ferrée RFF sur l'exploitation du réseau, que ce soit en phase travaux ou en phase définitive.

En effet, l'insertion de l'infrastructure nouvelle nécessite la mise en place d'un ouvrage sous les voies existantes sur une longue portée ayant pour conséquence pendant les travaux de limiter la circulation des trains et donc, de fragiliser la robustesse de la grille d'offre et de dégrader le niveau de desserte. De plus, la faisabilité technique de réalisation pour une portée aussi longue doit être confirmée.

Le dossier n'explique pas les aménagements sur le réseau ferré existant, ayant vocation tant à maintenir la robustesse des lignes qu'à permettre le développement de la desserte. Ces aménagements sur le réseau ferré font partie intégrante des impacts du GPE sur le réseau existant, et doivent être intégrés dans le projet qui sera déclaré d'Utilité Publique.

Les travaux de correspondance sont à coordonner à la mise en accessibilité inscrite au SDA. L'aménagement des abords devra permettre d'accueillir à proximité les arrêts des lignes de bus en passage.

**Pièce E :** la zone d'intervention potentielle du projet englobe bien les espaces nécessaires à l'aménagement de l'intermodalité, mais n'inclut pas la trame viaire donnant accès à la gare actuelle du Transilien côté Place de la gare, alors qu'il s'agit du seul itinéraire accessible pour le réseau de surface

#### **10.4. Châtillon - Montrouge**

La gare est en correspondance avec la station de métro éponyme terminus de la ligne 13. Il convient de vérifier la capacité de la gare à accueillir les nouveaux voyageurs et de vérifier la faisabilité de réalisation des travaux sans pénaliser l'exploitation temporaire et définitive de la ligne.

Il n'est pour l'instant pas prévu de correspondance directe avec la rue de l'Avenir, terminus du T6 et il sera nécessaire de vérifier la capacité du couloir passant sous les voies à accueillir le flux de voyageurs en correspondance.

La gare est située sur l'emprise de la gare routière qui sera rétablie à l'issue du chantier. L'organisation des bus est à optimiser pendant les travaux.

L'émergence est implantée à l'intersection de voies importantes de circulation dont tiendra compte le plan d'aménagement des abords pour assurer la sécurité et le confort des cheminements piétons.

**Pièce E :** la zone d'intervention potentielle du projet englobe bien les espaces nécessaires à l'aménagement de l'intermodalité, notamment la gare routière actuelle.

## 10.5. Bagneux

Le projet de gare doit s'adapter au projet de prolongement du métro ligne 4 avec lequel il constituera un véritable pôle multimodal sur lequel une gare routière est à organiser. Le STIF insiste sur le fait qu'il ne souhaite pas une remise en cause de la DUP obtenue pour le prolongement de la ligne M4.

**Pièce E** : la zone d'intervention potentielle du projet englobe bien les espaces nécessaires à l'aménagement de l'intermodalité.

## 10.6. Arcueil - Cachan

Des précautions de méthodologie sont à prendre pour garantir la pérennité des ouvrages existants et le maintien de l'exploitation du RER B pendant les travaux.

**Pièce E** : « le bâtiment voyageurs » ainsi que les quais et accès existants devraient être inclus dans la zone d'intervention potentielle du projet, dans l'éventualité où une adaptation s'avèrerait nécessaire.

## 10.7. Villejuif IGR

La gare est implantée à très grande profondeur, 51 mètres. Les recherches d'optimisation de tracé sont à poursuivre dans le cadre des études détaillées pour relever autant que possible le niveau des quais.

Elle est créée en interconnexion avec la future ligne bleue. Un espace d'accueil pour les bus est à prévoir à proximité pour assurer la régulation et le retournement des lignes mises en service en lien avec les gares voisines.

**Pièce E** : la zone d'intervention potentielle du projet englobe bien les espaces nécessaires à l'aménagement de l'intermodalité.

## 10.8. Villejuif - Louis Aragon

**Intermodalité de surface** : il est spécifié que la gare GPE est située à proximité du centre ville au nord-ouest. Néanmoins aucun accès n'est prévu donnant directement accès au centre ville. Les flux piétons sont contraints de traverser l'avenue de la République fortement circulée.

Il conviendrait de spécifier comment sont sécurisés ces flux. Cela devrait être intégré et défini au périmètre d'étude SGP comme la liaison de correspondance avec la station tramway T7.

Par ailleurs, il convient que la correspondance avec la gare routière et la ligne soit optimisée sur ce pôle. Le STIF souhaite prendre connaissance des impacts en phase travaux qui ont été évalués concernant le fonctionnement de l'ensemble du pôle, notamment de la gare routière et quelles mesures ont été envisagées pour maintenir l'exploitation du réseau de surface et en limiter les perturbations.

**Pièce E :** la gare routière n'est pas incluse dans la zone d'intervention potentielle, alors qu'il sera nécessaire de l'adapter avec l'arrivée du GPE. A priori, le nombre de postes à quais nécessaires à l'horizon du GPE devrait rester stable.

L'aménagement de cheminements pour la correspondance GPE-Transports collectifs de surface serait aussi utile. Le parking situé au-dessus de la gare routière devrait aussi être inclus dans cette zone. Etant situé en milieu dense, il n'a pas vocation à être agrandi. Par contre, si cela s'avère opportun, il peut être réhabilité et labellisé comme « P+R » pour une partie des places qu'il propose.

### 10.9. Vitry centre

La gare sera en interconnexion avec le tramway Paris – Orly ville. Il conviendra de préciser l'implantation de l'ensemble du réseau de bus au droit de la station en étroite concertation avec le projet du tramway. Les différentes solutions d'organisation de la correspondance entre la gare GPE et le tramway doivent être étudiées.

### 10.10. Les Ardoines

**Contexte d'insertion de la gare :** le développement urbain à l'est du faisceau ferroviaire n'est pas évoqué alors qu'il a été intégré par la SGP à l'analyse multicritères des 3 scénarios d'implantation présentés aux élus en comité de pilotage. La desserte du secteur industriel à l'est du faisceau ferroviaire sera intégralement portée par un MOA qui n'est pas encore connu, ce qui induit un risque important pour l'accès à la gare.

**Impacts ferroviaires :** RFF a alerté le STIF concernant la problématique des quais latéraux qui devront être sans doute repositionnés indépendamment d'un éventuel sextuplement étudié par ailleurs.

**Pièce E :** le parking situé au nord de la gare existante n'est pas inclus dans la zone d'intervention potentielle du projet. Il devrait l'être, la gare des Ardoines étant en effet à proximité directe de l'A86, il pourrait s'avérer opportun de redimensionner et labelliser ce parking comme P+R.

### 10.11. Vert-de-Maisons

**Impacts ferroviaires :** la future gare GPE de Vert-de-Maisons est une gare d'interconnexion entre la ligne rouge du GPE, et le RER D associé au réseau Transilien Sud-Est.

Le projet présenté suscite des interrogations de la part de l'exploitant SNCF et de RFF sur l'exploitation du RER D et du réseau Sud Est, que ce soit en phase travaux ou en phase définitive. Le dossier n'explique pas les aménagements sur le réseau ferré existant, ayant vocation tant à maintenir la robustesse des lignes qu'à permettre le développement de la desserte, notamment sur le réseau Sud Est.

Ces aménagements sur le réseau ferré font partie intégrante des impacts du GPE sur le réseau existant, et doivent être intégrés dans le projet déclaré d'Utilité Publique (élargissement du quai central).

La gare est positionnée sous le plateau des voies RER D, Transilien et Grandes lignes. Les impacts sur l'exploitation des trains lors des travaux ne sont pas précisés (d'autant plus que la réalisation est partiellement à ciel ouvert sur cette gare). De plus, de nombreux travaux auront lieu sur la ligne D sur la période 2016-2020 (Paris-Villeneuve, SD RER D,....). Si des impacts sur les circulations ferroviaires devaient avoir lieu du fait du GPE, une coordination avec les autres opérations devrait être recherchée.

Les études ultérieures menées par la SGP sur l'évaluation des impacts du GPE sur le réseau ferroviaire existant devront déterminer les conditions d'arrêt d'un maximum de trains en gare (y compris pour les trains des lignes y circulant aujourd'hui mais ne s'y arrêtant pas).

**Intermodalité modes lourds :** La gestion des flux de correspondance entre le GPE et le réseau Transilien s'effectue via le domaine public ce qui n'apparaît pas satisfaisant en termes de sécurité pour les usagers. Il n'est pas envisagé de bâtiment voyageur commun permettant une intermodalité lisible, optimale et sécurisée.

L'aménagement d'un parvis entre les 2 passages souterrains est simplement évoqué comme une hypothèse. Les études de trafic de la SGP (avril 2012) envisageant une hausse des flux sur cette gare, le dimensionnement de la gare serait donc insuffisant. Une seconde phase de travaux est évoquée.

Pour le STIF, l'aménagement du parvis et du second souterrain doivent être intégrés comme scénario de base intégrant l'hypothèse de l'arrêt de tous les trains en gare (y compris pour les trains des lignes y circulant aujourd'hui mais ne s'y arrêtant pas).

**Pièce E :** le parking actuel au sud de la gare existante devrait être inclus dans la zone d'intervention potentielle du projet, dans le cas où sa réhabilitation en P+R s'avérerait opportune. Par ailleurs, la gare existante et les quais devraient être également inclus.

## 10.12. Saint-Maur - Créteil

**Intermodalité de surface :** la reconfiguration et la réorganisation du pôle actuel prévu au projet SGP présente des risques d'impacts sur la configuration du pôle bus au niveau du terminus TVM. La reprise du linéaire du poste à quais risque de remettre en cause la mise à quai et l'accessibilité du matériel roulant (bus articulé).

Le STIF souhaite que l'impact de la gare GPE sur le pôle bus soit apprécié et traité dans la suite des études. Par ailleurs, le projet Est TVM devra être pris en compte.

**Pièce E :** l'ensemble des quais et bâtiment voyageurs existants doivent être inclus dans la zone d'intervention potentielle du projet, dans l'éventualité où des adaptations s'avèreraient nécessaires.

### 10.13. Créteil - L'Echat

**Impacts ferroviaires :** la future gare GPE de Créteil-L'Echat sera en interconnexion avec la ligne 8 du métro. La RATP a alerté le STIF et la SGP concernant le sous dimensionnement de la station actuelle qui ne pourra absorber les flux supplémentaires de voyageurs générés par le GPE. De plus, la réalisation de l'infrastructure de la gare GPE aura des impacts forts sur l'exploitation M8 en phase travaux. Ces impacts ne sont pas évoqués dans le dossier. Ils devront être évalués en phase ultérieure par la SGP et minimisés par les dispositions constructives qui seront retenues.

**Intermodalité modes lourds :** le projet SGP prévoit un transit des voyageurs en correspondance GPE/M8 via le domaine public. Le STIF a appelé l'attention de la SGP à plusieurs reprises sur ce sujet afin que puisse être maintenue une correspondance sur le domaine ferroviaire.

**Intermodalité de surface :** l'emplacement de la gare routière actuelle est maintenue dans le projet SGP alors qu'il est éloigné et peu visible par rapport aux accès GPE. La reconfiguration et la relocalisation de la gare routière pourraient opportunément être prises en compte dans le projet afin que soient optimisées la desserte bus et les correspondances avec le mode lourd, sans imposer aux usagers de traverser une voie routière à fort trafic ou en anticipant les aménagements de la rue G. Eiffel.

**Pièce E :** la zone d'intervention potentielle du projet englobe bien les espaces nécessaires à l'aménagement de l'intermodalité.

### 10.14. Champigny

**Interopérabilité GPE :** la SGP doit s'assurer que la configuration du tracé étudié sur le secteur de Champigny permette de réaliser l'interopérabilité entre les lignes Rouge et Orange, en minimisant l'impact sur le territoire concerné en phase chantier, en réduisant l'emprise et la durée des travaux de surface.

**Projets de transport connexes :** aucune gare routière n'est prévue dans le projet. La création d'une gare interconnectée entre les lignes Rouge et Orange exige un rabattement bus de qualité, ainsi que des possibilités de régulation et de retournement des bus. Il conviendrait également de prendre en compte l'intermodalité avec les modes actifs.

**Pièce E :** la zone d'intervention potentielle du projet englobe bien les espaces nécessaires à l'aménagement de l'intermodalité.

## 10.15. Bry - Villiers - Champigny

**Impacts ferroviaires :** la future gare GPE de Bry-Villiers-Champigny est une gare d'interconnexion entre la ligne rouge du GPE et le RER E associé au réseau Transilien Est.

Le dossier esquisse à cet effet la création d'une gare nouvelle sur le réseau ferré, dite de correspondance, hypothèse non explicitée dans le document. Cette gare supplémentaire sur le réseau ferré fait partie intégrante des impacts du GPE sur le réseau existant.

Aucun élément au dossier ne permet, à ce stade, ni d'identifier les aménagements concernés, ni d'évaluer et mesurer les conséquences de tels aménagements sur l'exploitation du RER E, y compris dans sa perspective de prolongement à l'ouest.

- **Les impacts sur la robustesse de l'offre doivent être évalués pendant la phase travaux et en situation définitive.**

Le périmètre de Dossier d'Enquête d'Utilité Publique devrait intégrer l'ensemble des aménagements permettant la desserte d'une nouvelle gare sur le RER E et le réseau Transilien Est, afin d'offrir les correspondances nécessaires et permettant de ne pas dégrader la robustesse de ces lignes.

- **Les études récemment engagées par la SGP devront permettre d'apprécier les conditions de réalisation d'une telle gare nouvelle ainsi que les impacts sur le réseau existant.**
- **La gare nouvelle sur le RER E est présentée comme un autre projet à part entière, connexe au projet de Grand Paris Express, alors qu'elle en fait partie intégrante selon le STIF.**

**Intermodalité de surface :** concernant la desserte bus, il est évoqué la fonction de retournement et de régulation. Le projet ne mentionne pas le ou les espaces dédiés à cet effet. Au regard de la configuration particulière du site (dénivelé, franchissement de 2 faisceaux ferroviaires consécutifs), la localisation des points de desserte bus devra être lisible et optimisée.

- **La prise en compte des modes actifs (piétons, vélos) devrait être précisée.**

**Pièce E :** la zone d'intervention potentielle du projet englobe bien les espaces nécessaires à l'aménagement de l'intermodalité.

- **Le périmètre pourrait inclure le faisceau de voies du RER E dans la perspective de la création de l'infrastructure de l'arrêt supplémentaire et des impacts sur l'exploitabilité du RER E.**

## 10.16. Noisy-Champs

**Impacts ferroviaires :** la future gare GPE de Noisy-Champs est une gare d'interconnexion entre les lignes Rouge et Orange du GPE, et le RER A. Le projet présenté suscite des interrogations de la part de la RATP, sur l'exploitation du RER A, que ce soit en phase travaux ou en phase définitive.

En effet, l'insertion de l'infrastructure nouvelle nécessite la mise en place d'un tablier auxiliaire sur une portée de plus de 70 mètres ayant pour conséquence potentielle de limiter la circulation des trains du RER A et donc, de fragiliser la robustesse de la grille d'offre et de dégrader le niveau de desserte allant jusqu'à l'interruption du service le week-end.

Par ailleurs, il n'est pas fait référence au schéma directeur du RER A (délibération du conseil du STIF du 6 juin 2012) et tout particulièrement à l'extension du système SACEM à Noisy-Champs permettant d'envisager la desserte de la gare nouvelle par toutes les missions du RER A.

- **Cette perspective doit être intégrée dans le dimensionnement du projet GPE.**

Les études ultérieures menées par la SGP sur l'évaluation des impacts du GPE sur le réseau ferroviaire existant devront prendre comme hypothèse l'arrêt de tous les trains en gare (y compris pour les trains des lignes y circulant aujourd'hui mais ne s'y arrêtant pas).

**Intermodalité de surface :** le projet ne présente pas les espaces intermodaux de surface. Il convient, dès à présent, d'intégrer cette problématique essentielle à l'attractivité de la gare. La gare routière devra être reconfigurée dans le cadre de ce projet.

- **Il est souhaitable que les espaces fonciers soient identifiés et que soit étudiée la faisabilité de réalisation de ces équipements et espaces intermodaux (bus, modes actifs) dans les études qui permettent de finaliser le projet déclaré d'Utilité Publique.**

De plus, il a été identifié un besoin de stationnement pour le rabattement près de la gare. La problématique Parc relais devra être intégrée et étudiée dans le cadre du projet GPE. La localisation et le dimensionnement d'un tel équipement devront s'inscrire dans une logique globale de transport à l'échelle du pôle.

- **L'accessibilité automobile ne devra pas entraver ni perturber la priorité donnée au rabattement du réseau bus.**

**Pièce E :** l'ensemble des quais et des bâtiments voyageurs doit être inclus dans la zone d'intervention potentielle, dans l'éventualité où des adaptations s'avèreraient nécessaires.

---

**Au vu des éléments ci-dessus, il est proposé au conseil de délibérer dans les termes ci-après :**

**Délibération n°2012/286**  
**Séance du 10 octobre 2012**

**POLE DE SAINT-DENIS**  
**CONVENTION DE FINANCEMENT**  
**ETUDES D'INITIALISATION**

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

- VU** le code des transports ;
- VU** Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation sur les transports intérieurs ;
- VU** le décret 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, établissement public à caractère administratif dont le siège est situé au 41 rue de Châteaudun 75 009 Paris, n° SIRET 287 500 078 00020 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France modifiée ;
- VU** le décret 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'île de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 dite loi MOP ;
- VU** la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF) ;
- VU** la délibération n°2012-444 de la commission permanente du 12 juillet 2012 du Conseil Régional ;
- VU** la Convention Particulière Transports 2011 – 2013 entre l'Etat et la Région signée le 26 septembre 2011, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 ;
- VU** le Schéma Directeur d'Accessibilité, approuvé en Conseil du STIF le 8 juillet 2009 ;
- VU** le rapport n° 2012/286 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet en date du 8 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

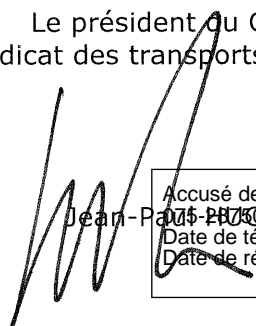
**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** la convention de financement relative aux études d'initialisation du pôle de Saint-Denis jointe en annexe de la présente délibération, élaborée par la Région Ile-de-France, l'Etat, et le STIF, est approuvée pour un montant de 280 000 euros aux conditions économiques de janvier 2012 ;

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



Accusé de réception en préfecture  
Jean-Paul Buisson 20121010-2012-286-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012



# Pôle de Saint-Denis

Études d'initialisation

## TABLE DES MATIERES

<b><u>0.</u></b>	<b><u>CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION .....</u></b>	<b><u>6</u></b>
<b><u>1</u></b>	<b><u>OBJET DE LA CONVENTION .....</u></b>	<b><u>6</u></b>
1.1	RAPPEL DES ELEMENTS D'ETUDE DEJA EFFECTUES .....	7
1.2	DEFINITIONS ET CONTENU DE L'ETUDE.....	7
1.2.1	LES ETUDES D'INITIALISATION .....	7
1.2.2	LE CONTENU DES DOSSIERS .....	7
1.3	CALENDRIER DE REALISATION DES ETUDES .....	7
<b><u>2</u></b>	<b><u>ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES .....</u></b>	<b><u>8</u></b>
2.1	LA MAITRISE D'OUVRAGE DES ETUDES.....	8
2.1.1	L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS .....	8
2.1.2	IDENTIFICATION, ENGAGEMENTS ET PERIMETRE D'INTERVENTION DES MAITRES D'OUVRAGE.....	8
2.2	LES FINANCEURS .....	8
2.2.1	IDENTIFICATION .....	8
2.2.2	ENGAGEMENTS .....	8
<b><u>3</u></b>	<b><u>MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT .....</u></b>	<b><u>8</u></b>
3.1	ESTIMATION DU COUT DE L'ETUDE.....	8
3.2	COUTS DETAILLES DU MAITRE D'OUVRAGE .....	9
3.3	PLAN DE FINANCEMENT.....	9
3.4	MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT POUR L'ÉTAT ET LA REGION .....	9
3.4.1	VERSEMENT D'ACOMPTES .....	9
3.4.2	VERSEMENT DU SOLDE .....	10
3.4.3	PAIEMENT .....	10
3.4.4	BENEFICIAIRES ET DOMICILIATION .....	10
3.5	CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION .....	11
3.6	COMPTABILITE DES MOA .....	11
<b><u>4</u></b>	<b><u>MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS.....</u></b>	<b><u>12</u></b>
<b><u>5</u></b>	<b><u>GESTION DES ECARTS .....</u></b>	<b><u>12</u></b>
<b><u>6</u></b>	<b><u>DISPOSITIONS GENERALES .....</u></b>	<b><u>12</u></b>
6.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION.....	12

6.2	REGLEMENT DES LITIGES.....	12
6.3	RESILIATION DE LA CONVENTION .....	12
6.4	DATE D’EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION.....	13
6.5	MESURES D’ORDRE .....	13
<b>7</b>	<b><u>ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION .....</u></b>	<b>13</b>
7.1	COMITE TECHNIQUE .....	14
7.2	COMITE DES FINANCEURS.....	14
7.3	COMMISSION DE SUIVI .....	15
7.4	INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI .....	15
<b>8</b>	<b><u>PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES.....</u></b>	<b>16</b>
8.1	DIFFUSION DES ETUDES.....	16
8.2	COMMUNICATION DES FINANCEURS.....	16
<b>9</b>	<b><u>ANNEXES.....</u></b>	<b>18</b>
	<b><u>CHAPITRE I – LIMINAIRES.....</u></b>	<b>29</b>
	CONTEXTE.....	29
	<b><u>CHAPITRE 2 – OBJET DE LA MISSION.....</u></b>	<b>30</b>
	<b><u>CHAPITRE III – ENTRANTS ET LIVRABLES ATTENDUS.....</u></b>	<b>32</b>
	ARTICLE 6. DONNEES ET ENTRANTS FOURNIES.....	32

**Entre**

L'État, représenté par le Préfet de la région Île-de-France, Préfet de Paris,

La Région Île-de-France, représenté par le Président du Conseil régional d'Île-de-France, dûment mandaté par la délibération n° \_\_\_\_\_ de la commission permanente du Conseil régional en date du \_\_\_\_\_

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France, représenté par sa Directrice Générale dûment habilitée par délibération du conseil n°2012- \_\_\_\_\_ du

Ci après désigné par « le STIF »

## **Visas**

Vu le code des transports,

Vu la Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation sur les transports intérieurs

Vu le décret 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, établissement public à caractère administratif dont le siège est situé au 41, rue de Châteaudun 75 009 Paris, n° SIRET 287 500 078 00020,

Vu l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France modifiée,

Vu le décret 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'île de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France.

Vu le 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 la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 dite loi MOP

Vu la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF)

Vu la délibération n° \_\_\_\_\_ de la commission permanente du \_\_\_\_\_ du Conseil Régional,

Vu la Convention Particulière Transports 2011 – 2013 entre l'Etat et la Région signée le 26 septembre 2011, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013,

Vu le Schéma Directeur d'Accessibilité,

## **Considérants**

Il est convenu ce qui suit :

## **0. Contexte général de l'opération**

La gare de Saint Denis, située à la confluence de la Seine et du canal Saint Denis, est l'une des plus importantes gares d'Ile de France avec près de 60 000 voyageurs par jour, desservant les lignes H et RER D.

Egalement point de départ du prolongement du tramway T1 vers le département des Hauts de Seine et point de passage du futur tramway T8, ce pôle viendra accueillir dans son périmètre un nombre croissant d'usagers dans les prochaines années au regard de l'offre de transports accrue, de l'augmentation annoncée des trafics et de la densification urbaine projetée par Plaine Commune. Le réseau de bus sera également profondément impacté avec l'arrivée du T8 et le prolongement du T1.

A ce jour, la gare de Saint Denis fait déjà l'objet de nombreux dysfonctionnements. En effet, aussi bien les espaces voyageurs, que les ouvrages de circulation et de franchissement des voies ferrées sont très largement sous-dimensionnés.

Les correspondances sont devenues difficiles et la qualité des échanges intermodaux est fortement compromise sur l'ensemble du pôle gare.

Dès lors, il apparaît essentiel de mener plusieurs études portant sur l'opportunité :

1/ de réaliser un nouvel ouvrage de franchissement des voies ferrées pour accéder aux quais et désaturer les espaces de correspondance permettant d'améliorer l'intermodalité à l'intérieur de la gare. Cette étude permettra de déterminer le type de franchissement le plus adapté au contexte ferroviaire et urbain au regard des aménagements projetés par la collectivité et de la topographie des lieux.

2/ du type d'accès qu'il conviendra de retenir (accès simple ou nouveau bâtiment voyageurs) sur la partie ouest du pôle.

3/ de déplacer ou dédoubler la station du T1 à l'ouest des voies ferrées (intermodalité, exploitation, sécurité, etc...), les scénarios étudiés faisant l'objet d'une analyse multi-critères.

La coordination de l'ensemble de ces périmètres d'étude sera assurée par le STIF dans le cadre de la présente convention.

Ces études seront menées en deux étapes :

- Première étape :
  - o étude de flux et analyse de site (SDA1) /hors de la présente convention
  - o étude sur la station du T1
  - o AMO planning

La mission AMO planning est destinée à apporter un éclairage sur les opérations en cours et à venir sur le secteur concernée par les études d'initialisation. Il ne constituera en rien un calendrier prévisionnel de la réalisation du projet de pôle.

- Seconde étape :
  - o étude pour un nouveau bâtiment voyageurs

## **1 Objet de la convention**

La présente convention a pour objet :

---

<sup>1</sup> Le Schéma Directeur d'Accessibilité d'Ile de France, a pour objectif d'assurer l'accès aux personnes à mobilité réduite, du parvis de la gare jusqu'à la montée dans le train (accessibilité des niveaux 1 à 4)

- de définir les modalités de financement des études d'initialisation du projet de pôle de Saint-Denis.
- de définir l'organisation de la maîtrise d'ouvrage des études (STIF).
- les documents à remettre aux signataires de la convention, sur leur demande.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés au projet, objet de la présente convention la dénomination unique suivante :

### **Pôle de Saint-Denis**

#### **1.1 Rappel des éléments d'étude déjà effectués**

La liste des études disponibles à prendre en compte est indiquée en annexe 2.

#### **1.2 Définitions et contenu de l'étude**

Le contenu porte sur la réalisation d'études d'initialisation

##### **1.2.1 Les études d'initialisation**

Les études portent sur :

- l'opportunité du projet ;
- les caractéristiques principales du projet : principes guidant le choix du/des modes et tracé(s) retenu(s) et de la définition des solutions techniques, eu égard au réseau existant, aux caractéristiques des projets de développement économique et urbain à desservir et à l'incidence du projet sur l'environnement ;
- une évaluation sommaire des coûts (une fourchette de coûts d'investissement et une fourchette de coûts d'exploitation), du calendrier de réalisation, des impacts et de l'intérêt socio-économique ;
- l'identification des solutions les plus pertinentes sur la base d'une analyse comparative multicritère.

##### **1.2.2 Le contenu des dossiers**

Les documents remis comprendront l'intégralité des études, soit :

- Etude de flux et analyse de site (SDA)
- Etude du nouveau bâtiment voyageur
- Etude d'opportunité pour le déplacement et/ou le dédoublement de la station du T1

L'ensemble des documents sera remis par le STIF aux parties signataires de la présente convention en deux exemplaires papiers et un exemplaire sous format CD-Rom.

#### **1.3 Calendrier de réalisation des études**

Le délai de réalisation des études est fixé à 18 mois, à compter de la notification de la présente convention par le STIF. La notification intervient lorsque l'ensemble des financements a été mis en place par chacun des financeurs. Le planning prévisionnel est joint en annexe à la présente convention.

## **2 Rôle et engagements des parties**

### **2.1 La maîtrise d'ouvrage des études**

#### **2.1.1 L'autorité organisatrice des transports**

Conformément aux dispositions prévues à l'article 14 du décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF et à l'article L1241-2 du code des transports, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

#### **2.1.2 Identification, engagements et périmètre d'intervention 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.

Identification du MOA : STIF

Le STIF assurera la coordination des études faites au titre de la Convention Particulière Transports avec celles pilotées par les maîtres d'ouvrage référents sur les périmètres connexes (études du SDA).

Ultérieurement la SNCF passera une convention avec le STIF pour la réalisation d'une étude sur un éventuel futur Bâtiment voyageurs à l'ouest des voies ferrées.

### **2.2 Les financeurs**

#### **2.2.1 Identification**

Le financement des études, objet de la présente convention, est assuré par :

- L'Etat,
- La Région Ile de France,

#### **2.2.2 Engagements**

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par le maître d'ouvrage visé à l'article 2.1.2, des études (décrit à l'article 1 de la présente convention), dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 3.3 de la présente convention.

## **3 Modalités de financement et de paiement**

### **3.1 Estimation du coût de l'étude**

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux études est évalué à 280 000 €HT courants, **non actualisable et non révisable (valeur de référence de 2012)**.

Les montants en euros constants sont également indiqués à l'article 3.2.1 de la présente convention.



### 3.2 Coûts détaillés du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage fournit une estimation en euros courants des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du projet :

Postes de prestations	STIF
Étude sur le doublement ou le déplacement de la station du T1	90 000
Étude de faisabilité d'un nouveau bâtiment voyageurs ou accès ouest	100 000
AMO planning	90 000
<b>TOTAL en € courants HT</b>	<b>280 000</b>

Ces estimations prendront en compte une ligne de « Provisions pour études complémentaires » correspondant à des demandes particulières ou à des besoins spécifiques clairement identifiés au cours de l'étude.

Le lancement de ces études complémentaires devra être validé préalablement par le 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 Pôle de Saint-Denis (Euros courants HT) Montant et %

	État	Région	Total
STIF	84 000 30%	196 000 70%	280 000
Total	<b>84 000</b> 30%	<b>196 000</b> 70%	<b>280 000</b>

### 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 maître d'ouvrage, exprimés en pourcentage.

Pour les études, objet de la présente convention, le STIF transmettra, auprès de l'ensemble des financeurs, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

La demande de versement comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures acquittées, leur date d'acquittement et le montant des factures acquittées. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 3.2.2. 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.

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.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région et l'Etat au maître d'ouvrage est plafonné à 95% avant le versement du solde. Ce taux de 95% est applicable pour la Région uniquement dans le cas d'une opération inscrite au CPER 2007-2013 au titre du GP5.

La convention couvre les dépenses réalisées par le STIF à partir de juin 2012.

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses du maître d'ouvrage.

Le délai de paiement des appels de fond est de 40 jours.

### **3.4.2 Versement du solde**

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, le maître d'ouvrage présente le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents signés par le représentant légal de l'organisme et [*soit par le comptable public,*] indiqués à l'article 3.4.1. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le maître d'ouvrage procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

### **3.4.3 Paiement**

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 3.4.1 de la présente convention.

Le mandatement des financeurs est libellé de telle sorte qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination indiquée à l'article 1.

Les dates et les références de mandatement sont portées par écrit, éventuellement sous forme électronique, à la connaissance du maître d'ouvrage.

### **3.4.4 Bénéficiaires et domiciliation**

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

Pour STIF sur le compte ouvert au nom Trésor Public		
Code Banque	Code guichet	Compte
10071	75000	00001005079

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est :

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
STIF	41 rue de Châteaudun 75009 Paris	Direction des projets d'investissements Division Pôles	
Etat	DRIEA-IF 21/23 rue Miollis 75 007 Paris	DRIEA-SPOT-CBSF	Véronique DISPOT 0140618608
Région Ile de France	35 Bld des Invalides 75007 Paris	Unité Aménagement Durable Direction des Transports Secrétariat Général	

### **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 des MOA**

Le maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à cette étude.

Le maître d'ouvrage s'engage à informer préalablement les financeurs de toutes autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

## **4 Modalités de contrôle par les financeurs**

Les financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

Le bénéficiaire de la subvention conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de la date d'expiration de la présente convention pour tout contrôle effectué a posteriori.

Les financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'ils jugent utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action subventionnée.

## **5 Gestion des écarts**

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 3.3 de la présente convention constitue un plafond.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 3.3. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 3-1, les co-financeurs sont informés lors de la réunion du comité de suivi de la convention de financement. Le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

## **6 Dispositions générales**

### ***6.1 Modification de la convention***

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 3.4.4 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 ainsi que les frais de résiliation des marchés. Sur cette base, les maîtres d'ouvrage procèdent à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des bénéficiaires des subventions.

#### **6.4 Date d'effet et durée de la convention**

La convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

La présente convention tient compte des dépenses réalisées à compter de la date de son approbation au conseil du STIF [à défaut de passage en conseil, à compter de la première signature par le STIF].

Elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 6.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- réception des documents indiqués à l'article 1-2-3 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 3.4.2.

#### **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**

Le STIF s'assure du suivi des études, du respect des délais de remise des documents et des estimations à cette étape du projet comme indiqué aux articles 1-2 et 1-3 de la présente convention, dans le respect du montant défini à l'article 3. Il s'engage

également à transmettre aux financeurs les documents de l'étude, objet de la présente convention.

La gouvernance du projet s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge des études et les financeurs, de commissions de suivi composées des élus et des financeurs, et de réunions entre le maître 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, en l'occurrence, le STIF, comprend l'ensemble des signataires et des maîtres d'ouvrages ayant contracté une convention d'étude avec le STIF dans le cadre de ce projet et/ou en lien avec ce projet dans le cadre d'autres clés de financement (cf : SDA et étude d'analyse de site réalisée par RFF en coordination avec le STIF, la RIF et la SNCF).

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, 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 besoins, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le maître d'ouvrage.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement de 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, 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,

- 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 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.

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 de l'étude devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la demande de ce dernier,
- à informer les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

Le maître d'ouvrage s'engage également à inviter les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

Un Comité de maîtrise d'ouvrage est constitué du maître d'ouvrage ainsi que de ses assistants et prestataires techniques suivant les besoins. Ce comité se réunira mensuellement. Les réunions sont dédiées à la coordination entre les différentes études. Les financeurs en seront informés et 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 seront communiquées aux co-financeurs qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sans accord préalable du maître d'ouvrage.

Les résultats des études, après validation par le comité de suivi, pourront être communiqués aux collectivités territoriales concernées par la présente opération. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties signataires.

Les données des études pourront être utilisées librement par les financeurs et le STIF dans le cadre de la poursuite de la réalisation du projet.

Les présents signataires s'engagent à faire mention des financements accordés par la présente convention dans toute publication ou communication des études qu'elle vise, notamment par une indication portée sur les documents finaux.

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention de financement sont la propriété du maître d'ouvrage.

### **8.2 Communication des financeurs**

L'ensemble des dossiers d'études, documents et supports d'information mentionnera de manière explicite les logos des co-financeurs.

Dans un souci d'identification des projets inscrits au Contrat de projets Etat-Région, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires :

- l'ordre entre partenaires : *Etat, Région Ile-de-France, STIF*
- l'ordre des financeurs : *en fonction du montant des participations*
- *en dernier : le logo du STIF*





## **9 Annexes**

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des autorisations de programme et des appels de fond

Annexe 2 : Liste des études antérieures

Annexe 3 : Détail des études

## Annexe 1

### Échéancier prévisionnel des autorisations de programme et des appels de fond

#### ANNEXE 1.1 : Echancier prévisionnel des dépenses

MOA	Année	
	2012	2013
STIF	100 000	180 000
Total	100 000	180 000

#### ANNEXE 1.2 : Echancier prévisionnel des appels de fonds

MOA STIF	Année	
	2012	2013
Région Ile de France (70 %)	70 000	126 000
Etat (30%)	30 000	54 000
Total	100 000	180 000

## **ANNEXE 2**

### **Liste des études antérieures (Article 1.1 de la convention)**

Pour rappel, les études réalisées jusqu'à présent sur ce périmètre sont les suivantes :

1/ Mission de définition du pôle gare de Saint Denis et son intégration dans le projet urbain Confluence (juillet 2010), réalisée par AREP pour le compte de Plaine Commune Développement et Gares et Connexions/SNCF.

2/ 2 dossiers d'initialisation pour l'accessibilité des gares dans le cadre du déploiement de la NAT/Ligne H en gare de saint Denis, réalisée par la SNCF pour le compte de RFF et SNCF/TN (Transilien). Ces études explorent deux scénarios : une passerelle et un souterrain.

3/Projet de 5è voie (3è voie rapide) de RFF

4/ NQU (à préciser)

Etude AREP : Cette étude a été mise à disposition du STIF par son commanditaire Plaine Commune

Réalisation des études suivantes :

-Etudes de flux

-Insertion de la station du T1

-Etudes d'un nouveau franchissement ferroviaire et de son insertion urbaine, de la mise en accessibilité de la gare, de la désaturation des espaces voyageurs.

-Etude de faisabilité d'un nouveau bâtiment voyageurs à l'ouest des voies ferrées et son insertion urbaine

Les autres prestations pilotées par le STIF seront :

-Une AMO planning de coordination de l'ensemble des maîtres d'ouvrage œuvrant dans le périmètre du pôle gare

**ANNEXE 3**  
**Détail des études**  
**(Article 1.2 de la convention)**

Les études menées dans le cadre de cette convention sont, une étude pour le déplacement ou le dédoublement de la station du T1 sur le pôle de Saint Denis et une étude pour un nouveau bâtiment voyageurs ouest au regard des solutions retenues pour l'insertion urbaine du nouveau franchissement des voies ferrées et du type de franchissement retenu.

***Eléments d'études sur la station du T1***

---

***Descriptif de l'étude sur le T1 :***

---

- Le contexte de L'étude, extrait de La note élaborée par Le STIF STD-PB Insertion Station T1 .doc en date du 15/09/2011,
- Méthodologie déployée avec un point sur Les données d'entrée,
- Organisation de La mission : planning de réalisation en interface avec Les études menées en parallèle sur Le pôle d'échanges,

***Contexte de l'étude***

---

Le pôle gare de Saint Denis, situé à La confluence de La Seine et du canal Saint Martin à Laquelle se superpose La coupure du faisceau ferroviaire, constitue un point de convergence de nombreux flux. Ces flux s'entendent, tant en termes de transports en commun, qu'en termes de flux routiers et modes doux. Ce pôle de trafic par Lequel transitent toutes Les Grandes Lignes du Nord, accueille près 60 000 voyageurs par jour. Actuellement ce pôle offre une bonne desserte en transports en communs.

Celle-ci sera renforcée par de nouveaux projets :

- Ligne H et RER D en gare SNCF
- prolongement du tram T1 en 2012 à L'ouest (terminus Asnières Gennevilliers)
- création du futur Tram T8 entre Epinay/Villetaneuse et La Porte de Paris en 2014
- Réseau bus restructuré dans Le cadre du PDU - 10 Lignes concernées

Par ailleurs, Plaine Commune et La Ville de Saint Denis, ont engagé une démarche de requalification des quartiers anciens et de densification des friches industrielles autour de ce pôle qui augmentera sa fréquentation dans Les années à venir.

### ***Contrat de pôle***

La gare a été inscrite comme pôle du réseau principal dans Le cadre de La mise en œuvre du Plan de Déplacement Urbain formalisé en 2006. Ce contrat fixait Les aménagements suivants :

- La rénovation intérieure de La gare SNCF
- La piétonisation du parvis Est (accès principal côté centre-ville-canal)
- L'ouverture du pôle à L'Ouest du faisceau ferré avec L'aménagement d'un nouveau parvis.

Précisions que dans Le cadre du contrat de pôle PDU, Les aménagements décrits ci-dessus sont en cours de réalisation. Toutefois, Le seul cadre du PDU ne permet pas La mise en accessibilité globale de La gare, notamment de niveau 4 (soit L'accessibilité de La gare au train comme spécifié dans Le schéma directeur d'accessibilité.

### ***Les dysfonctionnements constatés en gare***

Actuellement La gare SNCF accueille environ 60 000 voyageurs /jours dans un espace exigu, ne favorisant pas L'intermodalité.

Les dysfonctionnements sont essentiellement de deux ordres :

- une gare non accessible aux PMR
- une gare sous capacitaire

On constate de réels problèmes de dimensionnement tant au niveau des quais relativement étroits que des espaces intermodaux qui y conduisent, soit Les deux souterrains très étroits situés au nord des voies.

Le souterrain au sud des voies ferrées, est plus Largement dimensionné. IL n'est en revanche pas accessible aux PMR. Il est directement accessible à L'Est du faisceau depuis L'espace public et émerge à L'ouest au niveau du quai n°1 (sans desserte ferroviaire pour cause de passage des TGV) vers une sortie extérieure sur Le parvis de La gare actuelle.

### ***Problématiques urbaines et aménagements en cours (hors PDU) ou projetés***

Suite à plusieurs études urbaines, Plaine Commune a précisé Les évolutions qu'eLLe souhaitait de La gare de sorte qu'eLLe offre une qualité de service en adéquation avec Le développement urbain du quartier et La fréquentation croissante de ce pôle.

Les conclusions de ces études préconisaient :

- Un nouveau franchissement permettant La mise en accessibilité de La gare jusqu'au train
- Un nouveau bâtiment voyageurs et un parvis à L'ouest, tourné vers Le nouveau quartier, en complément de celui existant.

### ***Les dysfonctionnements constatés sur la station existante du T1***

Actuellement La station du T1 est située sur Le pont de La rue du port, à L'est des voies ferrées.

Les échanges piétons et intermodaux sont contraints du fait de L'exiguïté des cheminements piétons et de La configuration du terminus. IL n'est pas possible d'élargir Le pont et donc de redimensionner La Largeur des quais. Avec Les aménagements urbains prévus à L'ouest des voies ferrées, dont Le nouveau parvis, Plaine Commune et La Ville de Saint Denis, ont Lancé Le débat sur Le déplacement de cette station à L'ouest des voies ferrées pour Limiter Les engorgements au niveau du pont.

Toutefois, à partir de septembre 2011, Le prolongement du T1 à AG III (Gennevilliers) va améliorer sensiblement La situation par L'agrandissement des espaces piétons (allongement des quais) et La répartition des échanges passagers entre Les deux quais. Les flux piétons seront favorisés dans Le cadre de La piétonisation du secteur allant d'est en ouest, des voies SNCF à La rue Charles Michels. Le maintien de cette station sur Le pont du canal permet une bonne correspondance entre Le T1 et Le T8.

De plus, Les études d'exploitation de La Ligne du T1 en deux arcs, ont également amené Le comité de suivi mis en place, à opter pour une coupure de La Ligne à Bobigny Pablo Picasso et non à Saint Denis.

A ce stade, il n'apparaît donc pas opportun, du point de vue du STIF et des opérateurs (RATP), de déplacer la station

### **OBJECTIFS DE L'ETUDE D'INSERTION DE LA STATION DU T1 GARE DE SAINT-DENIS**

Dans ce contexte en pleine évolution et afin de poursuivre Les réflexions et actions menées sur Le pôle gare, en vue de réaliser à terme un DOCP et une concertation Le STIF a mis en place un comité technique rassemblant Les collectivités et Les opérateurs de transports présents sur ce territoire.

Si Les premières conclusions concernant La station du T1, n'aboutissaient pas sur Le déplacement de La station à L'occasion du prolongement de La Ligne, il a été convenu dans Le cadre du DOCP d'étudier cette option de manière plus approfondie.

Plus précisément Le comité technique s'est engagé à mener une analyse multicritère et comparative de La station pour compléter Le DOCP.

Les scénarios retenus à comparer sont :

Le positionnement actuel de La station

Le dédoublement de La station avec un deuxième arrêt à L'ouest des voies ferrées

Le déplacement de La station à L'ouest des voies et La dépose de La station existante

Les différentes tâches à mener pour mener à bien La prestation sont déclinées ci-après.

#### **Collecte de données d'entrée**

La collecte et L'analyse des données permettent d'identifier tous Les enjeux et Les contraintes spécifiques au projet, base d'un diagnostic solide. Ce dernier sera complété par des visites de terrain indispensables à La réflexion sur L'insertion.

Données cartographiques et topographiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>• photos aériennes géo référencées</li> <li>• fonds de plan informatiques AUTOCAD avec La voirie, La topographie des Lieux, Le bâti, Les trottoirs, Les alignements d'arbres sur Le secteur d'étude</li> <li>• plan des réseaux concessionnaires sur Le Linéaire d'étude intégrant Les déviations Liées du prolongement de T1 vers L'ouest</li> </ul>
Transports collectifs: Projets et infrastructures actuelles	<p>• Plan PTB de L'emprise ferroviaire et gare</p> <p>sous Autocar DWG :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• T1 et extension vers L'ouest- plan et profil en Long</li> <li>• Le plan DOE du T1 AGIII afin de vérifier Les alignements droits suffisants pour L'implantation de La station - La hauteur de La LAC</li> <li>• T8 - plan du tracé et Localisation de La station aux abords</li> <li>• Création d'une 5è voie RFF sous autocar : important car pouvant impacter L'emprise disponible/Lac</li> </ul> <p>version informatique selon dispo :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plans de recollement de L'ouvrage ferroviaire</li> <li>• Réseau bus et Localisation des arrêts sur Le périmètre d'étude, projets de pôle d'échanges, schémas de réorganisation des TC aux abords de La gare....</li> <li>• Tout autre projet connu</li> </ul>
Projets urbains	<p>Descriptif des projets, horizons de réalisation et plan masse dans Leur version La plus actuelle et validée des projets urbains aux abords</p> <p>Plans sous DWG - exploitables sous Autocar</p>

Données sur Les déplacements et transports	<ul style="list-style-type: none"> <li>Données de fréquentation pour une estimation précise des temps de stationnement (montants/descendants, flux d'échange avec Les autres modes...)</li> <li>FLUX piétons en échanges T1/PEM</li> </ul>
L'étude d'insertion sera réalisée sur Le Linéaire ci-dessous, soit environ 300m.	
Autres données techniques	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schéma d'exploitation du T1 sur L'ensemble de son Linéaire, extension comprise vers AGIII (plan de voie, marche type existante sur Le tracé actuelle et prévisionnelle sur L'extension en projet).</li> <li>Caractéristiques du matériel roulant</li> <li>Comptages routiers sur Le Linéaire d'étude, comptages directionnels aux carrefours</li> <li>Diagnostic sécurité réalisé sur La station T1</li> </ul>

### **Etat des lieux/projets**

#### **Environnement urbain**

Une description de L'environnement du site et des dysfonctionnements constatés sera réalisée. Une visite de terrain sera effectuée et une note étayée de photos sera réalisée. Elle permettra notamment d'appréhender de façon qualitative Les mouvements existants au droit de La station.

#### **Projets urbains et TC**

Les différents projets urbains/transports collectifs recensés dans Le périmètre d'étude rapproché seront présentés de façon succincte dans un tableau synthétique mentionnant : Nature du projet, avancement du projet et horizon de réalisation, avec Le plan masse de L'opération si disponible pour Les projets urbains.

#### **Qualité des espaces publics et dimensionnement**

Ce volet comporte une double approche, il sera traité dans chacun des scénarios :

##### **Dimensionnement des espaces**

IL convient de s'assurer que Le dimensionnement actuel de La station T1 répond au besoin, si tel n'était pas Le cas il s'agira d'estimer L'emprise nécessaire afin d'assurer confort et sécurité aux usagers. Les besoins en termes de dimensionnement de quais seront précisés à partir des études de trafics.

Deux paramètres majeurs sont à prendre en compte dans le cadre du dimensionnement des quais: -

l'accessibilité des PMR

- l'absorption des flux en cas d'évacuation d'urgence. Cela suppose une analyse préalable des

Données sur les flux (étude flux transmise à Sâstra) et leurs mouvements.

##### **Qualité des échanges intermodaux**

Les cheminements permettant d'optimiser L'intermodalité entre La station T1 et T8/Gare Ferroviaire/arrêts bus seront identifiés afin de minimiser Les temps de rabattement entre Les différents modes et proposer La solution La plus optimum.

Il est proposé ici de schématiser les différents mouvements et de comparer les temps de parcours possibles entres les correspondances d'un scénario à l'autre.

### **Etude d'insertion**



L'étude d'insertion sera réalisée dans Les deux cas de figure :

1. Dédoublage de La station avec un deuxième arrêt à L'ouest des voies ferrées
2. Déplacement de La station à L'ouest des voies et La dépose de La station existante

Elle comprendra Les plans généraux niveau AVP à L'échelle du 1/500ème et des coupes en travers au 1/200ème en section courante et station. Elle sera accompagnée d'une note descriptive.

Dans Le cas du déplacement de La station à L'ouest des voies et La dépose de La station existante, Les modifications de L'espace station actuel avec restitution des espaces Libérés des quais seront représentées.

Le volet graphique comprendra:

- Le « tracé des voies » du système de transport (axe de plateforme, Limites de GLO, Limites de courbes et rayons, position des appareils de voie et prise en compte de La position des quais de station) ;
- Les aménagements de surface de façade à façade montrant Les bordures, Les îlots, Les espaces verts et plantations, voies de circulation, signalisation horizontale.
- un pré-positionnement des principales émergences : éclairage public, signalisation Lumineuse, supports de Ligne aérienne, arbres, émergences techniques...
- Un profil en Long Local de La Ligne Aérienne de Contact (passage sous ouvrage ferroviaire) permettra de vérifier La compatibilité entre L'ouvrage et Le positionnement de La station.

#### ***Équipement et mobilier de station***

Le programme des équipements et du mobilier que La station doit intégrer (SAEIV, Billettique, Vidéo et téléphonie...) sera identique à celui de La Ligne T1. Dans cette optique, il conviendra de pouvoir disposer du plan Autocar des émergences actuellement en place ou prévus dans Le cadre de L'extension vers Asnières-Gennevilliers de La Ligne.

#### ***Déviations de réseaux***

Dans Le cadre des travaux d'extension de La Ligne T1, une déviation des réseaux a été menée, il conviendra de s'assurer que L'implantation de nouveaux quais en rive Ouest des voies est compatible avec Les déviations déjà réalisées. Si tel n'était pas Le cas, Les modifications nécessaires seront identifiées et chiffrées.

#### ***Comparaison avec la solution actuelle***

Le plan d'insertion de La situation actuelle sera présenté avec Les 2 autres solutions afin de bien visualiser Les 3 scénarios et pouvoir Les comparer.

#### ***Impact sur l'exploitation***

##### ***Impact sur les temps de parcours***

L'étude d'exploitation permettra de mesurer Les impacts des 2 scénarios. En particulier Le dédoublement de La station avec un deuxième arrêt à L'ouest des voies ferrées impliquera un temps d'arrêt en station supplémentaire avec de surcroît un très court inter station. La marche type prévisionnelle sera mise à jour prenant en compte Les modifications par rapport à La situation de référence incluant Le prolongement vers AGIII. Les marches types sur Le tronçon au niveau du pôle Gare de Saint-Denis seront calculées précisément en s'appuyant sur L'outil SYSTRA MT Tram Bus à partir des caractéristiques complètes de L'infrastructure et du matériel roulant. L'impact des scénarios sur L'efficacité des systèmes de priorité aux feux pourra être également estimé.

Une attention particulière sera portée aux temps moyen d'arrêt en station. Ceux-ci pourront être évalués dans chaque scénario en fonction de La fréquentation prévisionnelle attribuable à chaque

quai, des éventuelles contraintes pour Les flux piétons ou encore des correspondances avec Les autres modes du pôle d'échange.

Les temps de parcours et La vitesse commerciale sur L'ensemble de La Ligne seront ainsi calculés en prenant en compte La nouvelle Localisation des arrêts et Les contraintes de tracé.

### ***Impact sur les coûts d'exploitation***

La mise à jour des marches type pour chaque scénario d'exploitation permettront de déterminer Les différentiels en termes de véh.km parcourus et de calculer, à partir de ratios SYSTRA adéquats (issus de retours d'expérience sur différents réseaux de tramways français), Les coûts d'exploitation associés.

### ***Impact sur le dimensionnement du parc***

Les modifications de temps de parcours dans chaque sens induits par Les scénarios d'exploitation permettront de calculer L'impact sur Le temps au tour pour La Ligne complète. Les temps de battement en terminus seront alors ajustés et Le nombre de tramways en exploitation déterminer à partir de L'intervalle minimal à réaliser au cours de La journée.

Pour cette analyse, il convient donc de pouvoir disposer :

- du Schéma d'exploitation du T1 sur L'ensemble de son Linéaire, extension comprise vers AGIII (plan de voie, marche type existante sur Le tracé actuelle et prévisionnelle sur L'extension en projet).

- idéalement des caractéristiques du matériel roulant
- de données de fréquentation pour une estimation précise des temps de stationnement (montants/descendants, flux d'échange avec Les autres modes...)

### ***Impact foncier***

L'implantation de La station en rive Ouest pourrait avoir un impact sur Les propriétés aux abords afin de restituer Les fonctions urbaines voirie et trottoir. Si tel était Le cas Les parcelles impactées, Les superficies nécessaires, La nature des propriétés privées/publics, bâti/non bâtie

### ***Estimation des coûts***

Les coûts seront établis sur Les 2 scénarios de dédoublement ou déplacement. Le chiffrage concernera Les coûts d'investissement, Les coûts d'exploitation, acquisitions foncières éventuelles. L'estimation des coûts se fera selon La décomposition par postes définie par Le CERTU.

Dans Le cas du déplacement de La station à L'ouest des voies avec dépose de La station existante, La restitution à L'environnement urbain des emprises de quai Libérées sera estimée.

### ***Analyse multicritères***

L'analyse multicritères est un outil d'aide à La décision permettant de choisir La solution optimale parmi plusieurs proposées en se basant sur des critères préalablement définis. Cette méthode repose sur Le choix de critères de décision mesurables de façon qualitative ou quantitative.

Les résultats seront représentés sous forme de tableau synthétique pour une meilleure lisibilité et compréhension des inconvénients/avantages de chaque scénario.

Les critères de comparaison retenus pour L'AMC sont Les suivants :

#### ***Insertion de la station***

- Faisabilité de L'insertion

- Restitution des fonctionnalités actuelles aux abords, impact voirie et trottoirs
- Impact sur Les installations ferroviaires existantes

### **Station**

- Etude fonctionnelle et technique de La station,
- Dimensionnement de La station, accessibilité PMR, confort et sécurité des voyageurs

### **Qualité de l'intermodalité/modification des flux**

- Intermodalité avec Le T8
- Intermodalité avec La gare
- Intermodalité avec Le réseau bus

### **Exploitation**

- Vitesse commerciale, qualité de L'offre
- Impacts sur Le parc matériel roulant
- Impact sur coûts d'exploitation

### **Coût des travaux**

-Construction nouvelle station, dépose de La station actuelle, déplacement réseaux concessionnaires éventuelle...

-Impact foncier Le cas échéant (en principe réalisé dans Le cadre du prolongement)

## **ORGANISATION DE LA PRESTATION**

### **Livrables**

Les Livrables suivants seront fournis :

- Une Note de synthèse comprenant :
  - L'état des Lieux
  - La description des différentes solutions par thématiques d'analyse (insertion, exploitation...) et Leurs impacts,
  - L'analyse multicritères des scénarios,
  - L'estimation des coûts (investissement, exploitation).
- Un dossier de plans comprenant :
  - Vue en plan niveau AVP technique 1/500eme, à L'échelle de La station et du pôle dans son ensemble dans Les 2 cas d'insertion possible (Dédoublément et déplacement de La station à L'ouest des voies avec dépose de La station existante)
  - Coupes en travers de façade à façade 1/200eme en station et en section courante
  - Profil en Long sur La section concernée.

### **Calendrier d'étude**

L'avancement et notamment La finalisation de La prestation sont conditionnés par Les résultats de 2 études connexes:

- Fin juin 2012 réception étude de flux SNCF - transmission SYSTRA après validation MOA
- Octobre 2012 = remise de L'analyse de site - transmission SYSTRA après validation MOA

Une réunion d'échanges avec RFF/SNCF est à prévoir avant L'été pour articuler Les différentes études en cours menées par RFF/SCNF

Une visite de site est à prévoir avant mi-juillet.

**Il est impératif de connaître la largeur de l'emprise nécessaire au projet de 5e voie RFF et tout élargissement envisagé pour mesurer les contraintes d'implantation de la station T1 en rive ouest des emprises ferroviaires.**

semaines	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE	JANVIER
Juin 2012- Collecte des données et terrain + projet 5eme voie RFF (hors flux, analyse de site)								
Réunion d'échanges STIF/RFF/SNCF/SYSTR								
Fin juin 2012 réception étude de flux SNCF – transmission SYSTR								
Etat des lieux /visite de site avant mi juillet								
Qualité des espaces publics et dimensionnement								
Etude d'insertion								
point d'étape								
Etude d'exploitation								
Analyse multicritères pour partie								
point d'étape								
Octobre 2012 = remise de l'analyse de site - transmission SYSTR								
Finalisation et ajustement de l'étude								
Ajustements suite à reception étude de site								
estimation des coûts								
Impact foncier								
Analyse multicritères complétée								
rapport d'étude								
présentation finale (décembre ou janvier 2013)								

## **CHAPITRE I – Liminaires**

### **CONTEXTE**

Des réflexions multi-partenariales sur les évolutions du pôle d'échanges de Saint Denis ont été engagées sur des périodes très étalées dans le temps qui ont permis d'identifier les pistes d'amélioration et d'évolution.

Tout d'abord, dans le cadre de la mise en œuvre du PDU d'Ile de France, le pôle d'échanges de la gare de St Denis a été identifié et inscrit comme pôle du réseau principal PDU.

Ce pôle est particulièrement important notamment :

- Par l'importance des flux qui transite chaque jour (> 60 000 voyageurs/jour et tous modes de transport confondus),
- Un projet urbain de grande ampleur s'appuyant sur l'émergence d'un quartier nouveau,
- Avec l'évolution du système de transport, d'une part, par l'extension du tramway T1 et la création du Tram'Y d'autre part.

Dès l'origine de ces premières réflexions, ont été intégrées :

- L'amélioration de l'accessibilité au site prenant en compte le cheminement des piétons qui échangeront à terme entre les différents systèmes de transport sur l'espace public,
- L'amélioration de l'accessibilité à partir de l'espace public jusqu'aux trains dans le domaine ferroviaire.

Sur ce dernier point, la gare de St Denis a fait l'objet de plusieurs études de mise en accessibilité qui n'ont pas été retenues :

- Car elle ne répondait pas à l'augmentation des flux,
- Du fait de son coût élevé et de la difficulté de mise en œuvre.

Une analyse de site préalable, prenant en compte l'ensemble des études citées aura pour objectif d'élaborer une analyse multicritères débouchant sur le choix d'un scénario répondant à l'évolution du site (type, position et débouché du nouveau franchissement, des voies ferrées, opportunité d'un nouveau BV du côté Ouest). Cette analyse préalable est indispensable à la mise en cohérence des intérêts et contraintes ferroviaires et urbains, au regard de la bonne insertion de ces infrastructures de transport dans leur environnement.

L'analyse de site permettra donc d'édicter des mesures conservatoires pour garantir l'évolution potentielle du pôle d'échanges tout en permettant sa bonne articulation avec le projet urbain actuellement en phase opérationnelle.

### **DESCRIPTION DE LA GARE DE St DENIS ACTUELLE**

La gare de Saint Denis, à 6 km de Paris, est située sur la ligne D du RER reliant la Gare du Nord à Creil et à Goussainville et sur la ligne H reliant la Gare du Nord à Luzarches, Persan Beaumont, Valmondois et Pontoise.

La fréquentation de la gare est très importante (60 000 voy/jour), avec une évolution à prévoir de l'ordre de 76 % à l'horizon 2030.

Le Bâtiment Voyageurs (BV) existant se situe côté Est du plan de voies ; il a été rénové en 2009 et à ce titre les équipements sont accessibles aux PMR. En revanche l'accessibilité des personnes à mobilité réduite jusqu'aux quais n'est pas assurée dans la configuration actuelle.

Du fait du développement urbain côté Ouest du plan de voies, le seul BV côté Est ne peut répondre à cette importante évolution. Il présente des dysfonctionnements en termes d'accessibilité et de dimensionnement des espaces.

L'étude de site a montré qu'un deuxième bâtiment, accueillant les voyageurs côté Ouest était nécessaire, et dans ce cadre il assurera la répartition des flux à terme sur le site.

En termes de trafic, 24 000 personnes empruntent quotidiennement la gare de Saint-Denis avec une évolution prévisible de 76 % à l'horizon 2030.

Les 3 franchissements existants, permettant l'accès aux quais sont peu adaptés tant d'un point de vue capacitaire que de leur insertion urbaine.

Un nouveau franchissement plus large et offrant une lisibilité des espaces est prévu d'être réalisé.

## **CHAPITRE 2 – Objet de la mission**

Le site de St Denis va dans un avenir proche devenir un véritable pôle d'échanges multimodal intégré dans un nouveau quartier urbain. Le pôle d'échanges, organisé aujourd'hui autour du RER D, de la ligne H, du tramway T1 prolongé demain, du nouveau tramway T8, et d'une gare routière en fait un des pôles d'Ile de France les plus fréquentés.

La mise en œuvre de cette opération constituée de plusieurs projets indépendants impliquera une imbrication d'enjeux avec une conception de l'opération par phases et notamment :

- Restructuration potentielle du pôle d'échanges multimodal au vu de l'évolution urbaine, de la requalification des espaces publics, et de la création d'une gare routière côté Ouest du pôle,
- Création d'un nouveau quartier côté Ouest (immobilier d'entreprises et logements, services...)
- Evolution du système de transport (tram, bus, etc...).
- Projet Grand Paris

Conformément à la loi de février 2005 concernant « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », un Schéma Directeur de l'Accessibilité (SD-A) a été élaboré. La gare de St Denis est inscrite à ce SD, et à ce titre, elle doit être mise en accessibilité à l'horizon 2017/2018, conformément au planning présenté au Syndicat des Transports en Ile de France (STIF), Autorité Organisatrice.

L'importance de ce pôle d'échanges, a fait se poser la question (au travers des différentes missions réalisées) de la définition d'une ouverture du pôle transport sur sa façade ouest, en terme de prise en charge des flux, de la géométrie du site, d'une imbrication complexe avec les espaces publics et le bâti en pleine évolution.

Les premières études réalisées dans le cadre du SDA, alors que les réflexions sur le site n'étaient pas abouties, montraient la nécessité de créer un nouveau franchissement. Si son débouché à l'ouest était pressenti, c'est enfin l'analyse de site qui confirmera, la nécessité de la présence d'un nouveau bâtiment voyageurs sur ce même côté du plan de voies ou celle d'un simple accès. Cette question est cruciale pour l'aménagement du futur parvis ouest, qui doit marquer le renouvellement urbain de ce territoire.

La complexité des lieux ne doit pas pour autant gêner la lisibilité et la compréhension des espaces ferroviaires.

### **DESCRIPTION DE LA MISSION A REALISER**

Cette mission sera donc initiée à l'issue de l'analyse de site et s'orientera soit sur un accès ouest simple, soit à déterminer plus précisément les caractéristiques générales d'un nouveau bâtiment voyageurs du côté Ouest du plan de voies en direction de la province et sera présentée suivant deux phases en séquentiel :

- **ACCES SIMPLE**, études pour un accès simple côté ouest avec équipements, ligne de contrôle, accessibilité, sécurité, etc...

- **BATIMENT VOYAGEURS OUEST**

#### **Phase 1 :**

- Le besoin d'un bâtiment voyageurs étant avéré, il sera pris en compte son accessibilité conformément à la loi de 2005 en faveur du déplacement des personnes à mobilité réduite (PMR),
- Le premier travail consiste à proposer des solutions de positionnement et de dimensionnement du BV en intégrant la problématique de l'environnement urbain modifié, en interactif avec la SNCF, le STIF, la RIF et RFF pour l'interface avec le nouveau franchissement des voies prévu dans le cadre du projet de mise en accessibilité,
- La position du BV apportera une lisibilité du site ferroviaire et un fonctionnement optimal quant à la circulation et le croisement des flux, sachant que le BV existant côté Est, est conservé (ses équipements sont accessibles aux PMR).
- Le BV devra être en cohérence avec le parvis et les aménagements urbains envisagés au cours des études menées par la Communauté d'Agglomération de Plaine Commune,
- L'inter modalité sera également précisée en montrant la facilité d'accès à la gare et les correspondances avec les différents types de transports,
- La prise en compte des études du projet urbain et notamment la position des lots de bâtiments de bureaux tertiaires situés le long des voies sur le côté Ouest.

Cette première phase montrera sur une ou des planches les différentes propositions avec les circulations des flux de voyageurs mettant en exergue les deux points d'entrée sur la gare (côtés Est et Ouest).

#### **Phase 2 :**

A l'issue d'un accord entre les différents acteurs sur une proposition de l'emplacement du BV, il sera développé une étude du BV niveau APS et indiquant :

- L'analyse des besoins en terme d'espaces et de locaux destinés d'une part au public et d'autre part au service d'exploitation de la gare (en lien avec le service exploitation de la ligne),
- Le programme de ces locaux de service (nombre et surface pour chacun), ainsi que les espaces de circulation et d'attente nécessaires aux voyageurs,
- La distinction sera faite sur la partie programme général et les spécificités relatives à l'accessibilité des PMR,
- Une coordination pour s'assurer de la prise en compte des différents projets sera assuré par SNCF en relation avec Plaine Commune qui fera le nécessaire auprès des entreprises nommées sur les études urbaines afin que le lien soit établi,
- Les détails des travaux à réaliser, relatifs au BV, leur chiffrage financier en distinguant la MOA, la MOE,
- Le planning des travaux en tenant compte de ceux des projets environnants.

Pour le dimensionnement des espaces, les éléments de flux développés dans le cadre de l'analyse de site pourront être utilisés.

Si cela est nécessaire, l'étude de flux réalisée préalablement à cette mission pourra être complétée dans le cas où un doute subsisterait quant à la fluidité des espaces de circulation jusque sur le quai.

## **CHAPITRE III – ENTRANTS ET LIVRABLES ATTENDUS**

### **Article 6. DONNEES ET ENTRANTS FOURNIES**

Cette étude devra prendre en compte les projets en cours de réalisation et les études déjà réalisées comme :

- 1- L'étude de site,
- 2- L'étude de flux basée sur l'étude de trafic réalisée par le DDAET - STIF,
- 3- Contrat de pôle de Saint-Denis : Fiche de lot (juin 2011 ou version supérieure). *Cette fiche de lot définit les espaces nécessaires et validés par G&C pour le BV O dans le cadre de la solution type PASO dans l'axe du BV Est.*

Et également, si nécessaire :

- 4- Projet de réaménagement du parvis Est
- 5- Etude d'insertion urbaine pour la station du T1
- 6- Projet de prolongement du T1 et de création du T8
- 7- Réorganisation du réseau de bus
- 8- Projet Confluence
- 9- Projet de 5<sup>e</sup> voie et reconfiguration du plan de voie.

### **❖ Documents législatifs et réglementaires**

- loi n°2005-102 du 11 février 2005, pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées
- décret n°2006-555 du 17 mai 2006, relatif à l'accessibilité des établissements recevant du public (ERP), des installations ouvertes au public (IOP) et des bâtiments d'habitation
- décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006, relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics



- décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006, relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- arrêté du 1<sup>er</sup> août 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité des ERP neufs, modifié le 30 novembre 2007
- arrêté du 21 mars 2007 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité des ERP existants, modifié le 30 novembre 2007
- circulaire interministérielle n° DGUHC 2007-53 du 30 novembre 2007 relative à l'accessibilité des établissements recevant du public, des installations ouvertes au public et des bâtiments d'habitation
- décision ministérielle du 11 juin 2008, relative au schéma directeur d'accessibilité des services ferroviaires d'intérêt national
- spécification technique d'interopérabilité relative aux personnes à mobilité réduite (STI PMR)

#### ❖ **Référentiels**

- Référentiel national de mise en accessibilité des gares pour les personnes handicapées et à mobilité réduite de RFF et SNCF version 1 du 09/12/2009, réf. RFN-NG-IF 01 B-01-n°002
- Référentiel technique IN 0033, « Règles de conception, réalisation et contrôle concernant les ouvrages provisoires et les opérations de construction »
- Référentiel technique IN 0271, « Règles à respecter sur les chantiers de voie ou liés à la voie sur Lignes Classiques et Lignes à Grande Vitesse »

#### ❖ **Danger vis-à-vis du risque ferroviaire :**

Avant toute visite préalable, il conviendra de fixer avec le chef de gare ou DPX concerné les modalités d'intervention.

Le prestataire devra systématiquement respecter les règles de sécurité des circulations ferroviaires. Si le prestataire doit engager la zone dangereuse lors de ses visites, il effectuera toutes les démarches nécessaires auprès de la SNCF à demander afin d'être accompagné d'un agent habilité, en particulier faire la demande auprès de la SNCF d'un plan de prévention avant la visite des sites.

Cette demande devra être faite au minimum 20 jours avant la visite auprès du directeur d'établissement SNCF Infrapôle territorialement compétent.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2012/287**  
**Séance du 10 octobre 2012**

**GRAND PÔLE INTERMODAL DE JUVISY-SUR-ORGE**

**AVANT - PROJET**  
**CONVENTION DE FINANCEMENT**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'article L 123-1 du code de l'environnement ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 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 Contrat de Plan Etat – Région 2000 – 2006 signé le 18 mai 2000 ;
- VU** le Contrat Particulier Région – Département de l'Essonne 2009 – 2013 signé le 21 avril 2008 ;
- VU** la Convention Particulière Transports 2011 – 2013 entre l'Etat et la Région signée le 26 septembre 2011 ;
- VU** le schéma de principe du Grand pôle intermodal de Juvisy-sur-Orge approuvé par le Conseil du STIF du 13 mai 2005 ;
- VU** l'arrêté préfectoral du 22 février 2008 déclarant le projet d'intérêt public ;
- VU** le rapport n ° 2012/287 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 8 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** l'Avant Projet relatif au projet de Grand Pôle Intermodal de Juvisy-sur-Orge est approuvé avec un coût d'objectif de 97 M€ aux conditions économiques de janvier 2008 ;

**ARTICLE 2 :** la convention de financement des études Projet, des acquisitions foncières et des travaux est approuvée entre la Région Ile-de-France, l'Etat, le Conseil Général de l'Essonne, la CALPE, la Ville de Juvisy-sur-Orge, la SNCF, RFF et le STIF pour un montant de 97 M€ CE2008 ;

**ARTICLE 3 :** la Directrice générale du STIF est autorisée à signer ladite convention ;

Accusé de réception en préfecture 075-287500078-20121010-2012-287-DE Date de télétransmission : 12/10/2012 Date de réception préfecture : 12/10/2012
---

**ARTICLE 4 :** la Directrice générale du STIF est autorisée à prendre tout acte permettant de concrétiser l'opération ;

**ARTICLE 5 :** la Directrice Générale du STIF est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et est autorisée à signer tout document s'y référant.

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

Jean-Paul HUCHON



Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-287-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012



**DOSSIER D'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE**

**TRAMWAY T7 VILLEJUIF-JUVISY  
PROLONGEMENT T7 ATHIS-MONS JUVISY**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** le code de l'environnement (articles L123-1 et suivants) et le code de l'expropriation (articles L11-1 et suivants) ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, signé le 18 mai 2000 ;
- VU** le contrat de projets Etat- Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** le Contrat Particulier entre la Région Ile-de-France et le Département de l'Essonne, approuvé par délibération de l'assemblée régionale le 17 avril 2008 et par délibération de l'assemblée départementale le 23 juin 2008 ;
- VU** le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du tramway T7 Athis-Mons Juvisy-sur-Orge, approuvé par décision du Conseil d'Administration du STIF n°2006/1169 du 13 décembre 2006 ;
- VU** la concertation et les orientations pour le dossier d'enquête publique, approuvé par décision du Conseil du STIF n° 2010/0114 du 17 février 2010 ;
- VU** Le schéma de principe, approuvé par décision du Conseil du STIF n° 2012/0207 du 11 juillet 2012 ;
- 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 le 26 septembre 2011 ;
- VU** le rapport n° 2012/288 ;
- VU** les avis de la commission de la démocratisation du 04 octobre 2012 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 08 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relatif au projet du tramway T7 Athis-Mons – Juvisy-sur-Orge ;

**ARTICLE 2 :** la directrice générale est autorisée à signer tout document y afférent ;

**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° 2012/289**

**Séance du 10 octobre 2012**



**BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) RELIANT LA GARE RER D DE  
VILLIERS-LE-BEL – GONESSE – ARNOUVILLE A LA GARE RER B DU  
PARC DES EXPOSITIONS DE VILLEPINTE**

**SCHEMA DE PRINCIPE**

**DESIGNATION DU MAITRE D'OUVRAGE**

**CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES RELATIVES A  
L'ELABORATION DE L'AVANT-PROJET, DU PROJET, ET DES PREMIERES  
ACQUISITIONS FONCIERES**

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 dite loi MOP ;
- 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 Schéma directeur de la Région Ile-de-France adopté par le Conseil régional d'Ile-de-France le 25 septembre 2008 ;
- VU** le Contrat de Projets Etat Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** les délibérations n° CR 14-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 12 février 2009 et n° 1-09 du Conseil général du Val d'Oise du 20 mars 2009, approuvant le Contrat Particulier 2009-2013 Région Ile-de-France-Département du Val d'Oise ;
- VU** le Protocole pour la mise en œuvre des actions du Plan « Espoir Banlieues » pour la desserte des quartiers en difficultés, signé par l'Etat et la Région Ile-de-France le 13 octobre 2008 ;
- VU** la délibération n°2011/0034 du Conseil du STIF du 9 février 2011 approuvant le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et les modalités de la concertation pour la mise en œuvre d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) reliant la gare RER D de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville et la gare RER B du Parc des Expositions de Villepinte ;
- VU** la convention de maîtrise d'ouvrage unique, régissant les modalités de réalisation de la procédure de concertation préalable, du schéma de principe, du dossier d'enquête publique et de la procédure d'enquête publique, conclue entre le STIF et le Département du Val d'Oise et notifiée le 10 juin 2011 ;
- VU** la délibération n°2011/0631 du conseil du STIF du 6 juillet 2011 définissant le contenu d'un schéma de principe soumis à son approbation ;
- VU** la délibération n°2011/0910 du Conseil du STIF du 7 décembre 2011 approuvant le bilan de la concertation relative au projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) reliant la gare RER D de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville et la gare RER B du Parc des Expositions de Villepinte, confirmant la poursuite du projet et définissant les orientations retenues pour la poursuite des études ;

**VU** le rapport n°2012/289 ;

**VU** l'avis de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projets du 8 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

#### **DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver le schéma de principe relatif au projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) reliant la gare RER D de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville et la gare RER B du Parc des Expositions de Villepinte, avec un coût d'objectif hors matériel roulant de 34 M€ HT aux conditions économiques de juin 2012 ;

**ARTICLE 2 :** de désigner le Conseil général du Val d'Oise maître d'ouvrage du projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) reliant la gare RER D de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville et la gare RER B du Parc des Expositions de Villepinte ;

**ARTICLE 3 :** d'approuver la convention de financement des études relatives à l'élaboration de l'avant-projet, du projet et des premières acquisitions foncières, entre l'Etat, la Région Ile-de-France, le Conseil général du Val d'Oise et le STIF, pour un montant de 2 M€ courants ;

**ARTICLE 4 :** d'autoriser la Directrice générale du STIF à prendre tout acte permettant de concrétiser l'opération ;

**ARTICLE 5 :** de charger la Directrice Générale du STIF 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'autoriser à signer tout document s'y référant.

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

Jean-Paul HUCHON



2012

# Mise en œuvre d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre la gare RER D de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville et la gare RER B du Parc des Expositions de Villepinte

Convention de financement des études relatives à l'élaboration de l'avant-projet, du projet, et des premières acquisitions foncières







## TABLE DES MATIERES

<b>0</b>	<b><u>CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION.....</u></b>	<b>11</b>
<b>1</b>	<b><u>OBJET DE LA CONVENTION.....</u></b>	<b>12</b>
1.1	RAPPEL DES ELEMENTS D'ETUDE DEJA EFFECTUES.....	12
1.2	DEFINITIONS ET CONTENU DES ETUDES ET PRESTATIONS .....	12
1.2.1	L'AVANT-PROJET(AVP) .....	12
1.2.2	LES ETUDES DE NIVEAU PROJET (PRO) .....	13
1.2.3	LES ACQUISITIONS FONCIERES (AF).....	14
1.2.4	DISPOSITIONS GENERALES .....	14
1.3	CALENDRIER DE REALISATION DE L'AVANT-PROJET ET DES ETUDES DE PROJET .....	14
<b>2</b>	<b><u>ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES .....</u></b>	<b>15</b>
2.1	LA MAITRISE D'OUVRAGE .....	15
2.1.1	L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS .....	15
2.1.2	IDENTIFICATION, ENGAGEMENTS ET PERIMETRE D'INTERVENTION DU MAITRE D'OUVRAGE	15
2.2	LES FINANCEURS.....	15
2.2.1	IDENTIFICATION .....	15
2.2.2	ENGAGEMENTS .....	15
<b>3</b>	<b><u>MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT .....</u></b>	<b>16</b>
3.1	ESTIMATION DU COUT DES PRESTATIONS .....	16
3.2	COUTS DETAILLES DU MAITRE D'OUVRAGE .....	16
3.3	PLAN DE FINANCEMENT.....	16
3.4	MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT POUR L'ETAT ET LA REGION ..	17
3.4.1	VERSEMENT D'ACOMPTES .....	17
3.4.2	VERSEMENT DU SOLDE.....	17
3.4.3	PAIEMENT.....	17
3.4.4	BENEFICIAIRES ET DOMICILIATION.....	18
3.5	CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION ...	18
3.6	COMPTABILITE DU MAITRE D'OUVRAGE .....	18
<b>4</b>	<b><u>MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS .....</u></b>	<b>19</b>
<b>5</b>	<b><u>GESTION DES ECARTS .....</u></b>	<b>19</b>
<b>6</b>	<b><u>DISPOSITIONS GENERALES .....</u></b>	<b>19</b>
6.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION.....	19
6.2	REGLEMENT DES LITIGES.....	19
6.3	RESILIATION DE LA CONVENTION .....	19
6.4	DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION.....	20



<b>6.5</b>	<b>MESURES D'ORDRE .....</b>	<b>20</b>
<b>7</b>	<b><u>ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION .....</u></b>	<b><u>21</u></b>
<b>7.1</b>	<b>COMITE TECHNIQUE .....</b>	<b>21</b>
<b>7.2</b>	<b>COMITE DES FINANCEURS .....</b>	<b>21</b>
<b>7.3</b>	<b>COMMISSION DE SUIVI .....</b>	<b>22</b>
<b>7.4</b>	<b>INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI .....</b>	<b>22</b>
<b>8</b>	<b><u>PROPRIETE, DIFFUSION DES ETUDES ET COMMUNICATION .....</u></b>	<b><u>22</u></b>
<b>8.1</b>	<b>PROPRIETE .....</b>	<b>22</b>
<b>8.2</b>	<b>DIFFUSION DES ETUDES .....</b>	<b>23</b>
<b>8.3</b>	<b>COMMUNICATION DES FINANCEURS .....</b>	<b>23</b>
<b>9</b>	<b><u>ANNEXES .....</u></b>	<b><u>25</u></b>



## **Entre**

L'Etat, représenté par le Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris,

Ci après désigné par « L'Etat »

La Région Ile-de-France, représentée par le Président du Conseil régional d'Ile-de-France, dûment mandaté par la délibération n°12-444 de la commission permanente du Conseil régional en date du 12 juillet 2012,

Ci après désignée par « la Région »

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, numéro de SIRET 287 500 078 00020, Etablissement Public à caractère administratif dont le siège est situé 39bis-41 rue de Châteaudun à Paris (9ème), représenté par sa Directrice Générale Madame Sophie MOUGARD, habilitée à cet effet par la délibération n°2012/289 du Conseil du STIF prise dans sa séance du 10 octobre 2012,

Ci après désigné par « le STIF »

Le Département du Val d'Oise, représenté par le Président du Conseil général du Val d'Oise Monsieur Arnaud Bazin, dûment mandaté par la délibération n°4-05 de la commission permanente du Conseil général prise dans sa séance du 10 septembre 2012,

Ci après désigné par « le CG95 ».



Vu le code des transports ;

Vu la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 dite loi MOP ;

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 Ile-de-France ;

Vu le Contrat de projets 2007-2013 Etat – Région Ile-de-France signé le 23 mars 2007 ;

Vu le Contrat Particulier Région Ile-de-France - Département du Val d'Oise approuvé par le Conseil régional le 12 février 2009 et par le Conseil général le 20 mars 2009 ;

Vu le protocole entre l'Etat et la Région Ile-de-France nommé Plan Espoir Banlieues signé le 13 octobre 2008 ;

Vu la délibération n°2011/0034 du conseil du STIF prise dans sa séance du 9 février 2011, approuvant le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales du Bus à Haut Niveau de Service reliant la gare RER D de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville à la gare RER B du Parc des Expositions de Villepinte, et autorisant la directrice générale du STIF à réaliser les études du schéma de principe et la confection du dossier d'enquête publique, en vue d'une approbation par le Conseil du STIF, en tenant compte des enseignements issus de la concertation préalable. ;

Vu la délibération n°2011/0910 du conseil du STIF prise dans sa séance du 7 décembre 2011, approuvant le bilan de la concertation du Bus à Haut Niveau de Service reliant la gare RER D de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville à la gare RER B du Parc des Expositions de Villepinte ;

Vu la délibération n°2012/289 du conseil du STIF prise dans sa séance du 10 octobre 2012, approuvant le dossier de schéma de principe du Bus à Haut Niveau de Service reliant la gare RER D de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville à la gare RER B du Parc des Expositions de Villepinte,

Vu la délibération n°4-05 de la commission permanente du Conseil général prise dans sa séance du 10 septembre 2012 ;

Vu la délibération n°12-444 de la commission permanente du Conseil régional en date du 12 juillet ;

Vu la délibération n° 2012/289 du conseil du STIF prise dans sa séance du 10 octobre 2012 désignant le Conseil général du Val d'Oise maître d'ouvrage de l'opération ;

Vu la délibération n°2012/289 du conseil du STIF prise dans sa séance du 10 octobre 2012 approuvant la présente convention de financement des études relatives à l'élaboration de l'Avant-projet, du projet, et des premières acquisitions foncières, et autorisant la directrice générale du STIF à la signer.





**Il est précisé et convenu ce qui suit :**

## **0 Contexte général de l'opération**

Le projet de liaison de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), entre la gare RER D de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville et la gare RER B du Parc des Expositions de Villepinte, consiste à créer une nouvelle liaison de transport en commun en site propre entre le RER D et le RER B. Cette liaison BHNS s'inscrit en complémentarité du projet de nouvelle branche du RER D dit « Barreau de Gonesse », projet inscrit au Contrat de Projets Etat/ Région Ile-de-France 2007-2013, dont l'objectif est l'amélioration à court terme des liaisons transversales dans le secteur Val de France/ Gonesse/ Villepinte, et l'accès aux équipements structurants du secteur (centre hospitalier de Gonesse) et aux pôles d'emplois (zone d'activité Paris Nord 2, plateforme aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle). En effet, les populations du secteur Val de France/ Gonesse, captives des transports en commun, ne disposent pas aujourd'hui de réponse satisfaisante à leurs besoins de déplacements vers les bassins d'emplois mitoyens, notamment vers la plateforme aéroportuaire.

Cette liaison BHNS a vocation à s'inscrire durablement dans le réseau de transports en commun francilien et à être conservée après la mise en service du projet de barreau ferroviaire de Gonesse. Elle pourra alors faire l'objet de certaines adaptations pour répondre au mieux aux besoins de desserte.

Le projet est inscrit au Plan Espoir Banlieues signé entre la Région Ile-de-France et l'Etat et un financement de 50 M€ est prévu à ce titre.

Le principe de cette liaison a également été identifié dans le Contrat Particulier Région Ile-de-France/ Département du Val d'Oise 2009-2013 et un financement à hauteur de 20 M€ est inscrit.

Cette opération est conforme aux objectifs du Plan de Déplacements Urbains francilien et aux orientations du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, qui préconisent le développement des transports collectifs de surface en lien avec le développement urbain et économique des territoires.

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) de l'opération a été approuvé par le Conseil du STIF dans sa séance du 9 février 2011. La concertation a eu lieu du 14 juin au 13 juillet 2011 ; le bilan de cette concertation a été approuvé par le Conseil du STIF dans sa séance du 7 décembre 2011. Le dossier du schéma de principe a été approuvé par le Conseil du STIF dans sa séance du 10 octobre 2012. Le dossier d'enquête publique a été élaboré selon les principes retenus à l'issue de la concertation. L'enquête publique est programmée au 1<sup>er</sup> trimestre 2013 et la déclaration d'utilité publique (DUP) de l'opération est attendue pour le milieu de l'année 2013. L'organisation du financement de ces études et procédures a donné lieu à l'établissement d'une première convention de financement quadripartite conclue entre le STIF, la Région Ile-de-France, l'Etat et le CG 95 et notifiée le 20 février 2012.

Afin de permettre l'engagement des travaux le plus rapidement à la fin de l'année 2013, les partenaires du projet, parties de la présente convention, ont souhaité anticiper l'échéance de la DUP en organisant dès à présent la poursuite des études de conception de maîtrise d'œuvre (avant-projet –AVP- et projet -PRO), ainsi que la faculté d'engagement de premières acquisitions foncières en parallèle des différentes étapes d'élaboration des dossiers soumis à enquête publique et de la procédure inhérente proprement dit.

Afin de mener à bien ces prestations, le STIF a désigné le Conseil général du Val d'Oise maître d'ouvrage de l'opération dans le cadre de la délibération 2012/289 du 10 octobre 2012.

La présente convention a pour objet de régir les modalités financières de réalisation des études et procédures mentionnées ci-dessus.

Le calendrier général de l'opération est joint en annexe 6.

## 1 Objet de la convention

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement des études nécessaires à l'élaboration de l'avant-projet (AVP), du projet (PRO), et des premières acquisitions foncières.
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution :
  - du dossier d'avant-projet ;
  - du dossier projet ;
- de préciser les documents à remettre aux signataires de la convention, sur leur demande ;
- de préciser les emprises devant faire l'objet de premières acquisitions foncières ;
- de préciser les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du projet ;
- de préciser les modalités de la communication liée au projet de BHNS.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés au projet, objet de la présente convention la dénomination unique suivante :

### **BHNS RER D- RER B**

#### ***1.1 Rappel des éléments d'étude déjà effectués***

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 prestations***

La présente convention porte sur la constitution de l'avant-projet, du projet, étapes élémentaires de maîtrise d'œuvre, et des premières acquisitions foncières. Le contenu de chaque élément d'étude est celui figurant à l'annexe III – articles 1 à 8 - de l'arrêté du 21 décembre 1993 précisant les modalités techniques d'exécution des éléments de mission de maîtrise d'œuvre confiés par des maîtres d'ouvrage publics à des prestataires de droit privé.

Les précisions suivantes complètent ces dispositions.

L'ensemble des documents sera remis par le CG95 aux parties signataires de la présente convention en deux exemplaires papiers et un exemplaire électronique sous format « PDF » sur support CD-Rom.

##### **1.2.1 L'avant-projet(AVP)**

L'AVP porte sur :

- les caractéristiques techniques principales du projet ;
- une évaluation précise des coûts, du calendrier de réalisation, des impacts et de l'intérêt socio-économique.

Les documents remis comprendront le dossier d'avant-projet ainsi que l'intégralité des études nécessaires à la réalisation de l'avant-projet. Les documents remis comporteront un mémoire détaillé et motivé justifiant la différence éventuelle entre les estimations provisoires et définitives du coût prévisionnel des travaux.

Les études d'avant-projet doivent permettre au maître d'ouvrage de définir les ouvrages et équipements nécessaires au projet de BHNS avec un niveau de précision tel qu'il corresponde, a minima, au niveau avant-projet (au sens de la loi MOP) pour le gros-œuvre, le second-œuvre et les équipements. Le maître d'ouvrage peut, en tant que de besoin, conduire des études d'un niveau de précision plus avancé sur certains points particuliers de l'opération, en vue de fiabiliser au maximum le coût objectif de réalisation.

Le maître d'ouvrage doit ainsi être en mesure de :

- définir les caractéristiques fonctionnelles et techniques des ouvrages envisagés ;
- confirmer la faisabilité technique des solutions retenues ;
- d'arrêter les programmes pour tous les corps d'états ;
- de proposer le cas échéant une décomposition de l'opération en tranches de réalisation compatibles avec les financements mobilisables ;
- de préciser les plannings généraux de l'opération jusqu'à la mise en service des ouvrages, en y intégrant les phases de réalisation et les phases d'études et de procédures ;
- d'établir un phasage fonctionnel de réalisation des travaux et de mise en exploitation progressive du BHNS;
- d'établir les estimations des coûts prévisionnels des travaux en distinguant les dépenses par partie d'ouvrage ou ensembles fonctionnels et nature de travaux, et en indiquant l'incertitude qui y est attachée ;
- de permettre la définition d'un coût d'objectif de l'opération permettant l'élaboration de la convention de financement pour la réalisation de l'opération ;
- en cas de phasage de l'opération, de rechercher et de qualifier les options de conception ou de réalisation (mesures conservatoires) pouvant être mises en œuvre et permettant de minimiser les dépenses frustratoires ultérieures ;
- de vérifier la compatibilité de l'opération :
  - avec les conditions d'utilisation des voiries concernées,
  - avec les préconisations des autorités compétentes en matière de sécurité ;
- de rechercher et de qualifier les options de conception ou de réalisation permettant de garantir la compatibilité de l'opération avec d'autres opérations programmées ou identifiées (projet urbains, projets de développement économique, projets de transports en commun), et minimisant les dépenses frustratoires ;
- d'évaluer et chiffrer, en tant que nécessaire, les mesures conservatoires à prendre et/ou les aménagements rendus nécessaires pour répondre aux contraintes du projet ;
- de mener les procédures règlementaires requises par le projet (enquête loi sur l'eau,....) ;
- d'engager et d'entretenir une réflexion avec les parties sur l'intégration urbaine, architecturale et paysagère des ouvrages à construire,
- d'apporter un éclairage sur les conditions d'exploitation et de maintenance des infrastructures réalisées dans le cadre du projet et, le cas échéant, sur le site de maintenance et de remisage des véhicules.

Le coût d'objectif comprend a minima les éléments suivants :

- coûts détaillés des travaux de l'opération décomposés par ensemble fonctionnel et nature de travaux,
- frais de maîtrise d'ouvrage,
- frais de maîtrise d'œuvre,
- provision pour aléas.

La présente convention permet au maître d'ouvrage d'établir le dossier d'avant-projet conformément aux dispositions prévues par la délibération du Conseil du STIF n°2011/631 prise dans sa séance du 6 juillet 2011 et jointe en annexe (n°4).

### **1.2.2 Les études de niveau projet (PRO)**

Les études de niveau PRO doivent permettre au maître d'ouvrage de définir les ouvrages et équipements nécessaires au projet de BHNS, avec un niveau de précision permettant la réalisation des aménagements, pour le gros-œuvre, le second-œuvre et les équipements.

Le maître d'ouvrage prendra en considération l'ensemble des projets connexes, projets urbains et projet relatifs au réseau de transport francilien, présentant des interfaces avec l'opération objet de la présente convention.

En tant que nécessaire, le maître d'ouvrage identifiera et chiffrera les mesures conservatoires à mettre en œuvre afin de garantir la compatibilité entre l'opération de BHNS et les différents projets à l'interface.

Les études Projet (PRO) devront faire l'objet d'une présentation aux signataires de la présente convention. Le dossier correspondant leur sera adressé par le maître d'ouvrage.

Le cas échéant, les signataires de la présente convention pourront émettre des observations sur le dossier PRO, à adresser au maître d'ouvrage. En cas de désaccord sur le projet, le comité des financeurs tel que défini à l'article 7.2, se réunit autant de fois que nécessaire, pour dégager une solution recueillant l'assentiment de tous les partenaires, qui devra être exprès et non tacite.

Les documents remis comporteront un mémoire retraçant les conditions d'établissement du coût prévisionnel des travaux.

### **1.2.3 Les acquisitions foncières (AF)**

La réalisation du projet nécessite la mise à disposition d'emprises permettant l'implantation du site propre, des trottoirs et pistes cyclables, et préservant la capacité routière de la voirie.

La réalisation du projet pourra nécessiter localement un déplacement des voies publiques longées par le site propre. Les acquisitions foncières réalisées dans le cadre du projet pour permettre ce déplacement seront restituées aux propriétaires des voies publiques concernées.

Il est estimé un montant total de 2,5 M€ d'acquisitions foncières pour réaliser le projet, y compris les terrains à acquérir pour restituer du stationnement. Les emprises pouvant faire l'objet de premières acquisitions foncières sont identifiées dans l'annexe 7 de la présente convention.

Il s'agit d'engager les acquisitions foncières dont la mise à disposition dans les meilleurs délais est de nature à sécuriser la date effective de mise en service recherchée dans ce projet.

L'ensemble des charges relatives à la maîtrise foncière de l'opération est prise en compte par la présente convention.

La réalisation des acquisitions foncières par le maître d'ouvrage, CG95, est limitée aux seuls cas où cette disposition est la seule à même d'assurer la maîtrise foncière recherchée. Elle ne préjuge pas des modalités d'affectation et de gestion des domaines concernés.

Un récolement technique et financier des acquisitions réalisées et cessions intervenant au titre de la présente est tenu en permanence à la disposition des signataires.

### **1.2.4 Dispositions générales**

La présente convention intègre en outre dans son périmètre de financement :

- Les missions d'assistance au maître d'ouvrage de tous ordres lui permettant d'assurer la qualité des prestations qu'il dirige sur les plans organisationnel (conduite d'opération notamment, et assistance à la conduite d'opération), juridique, économique, financier et technique ;
- Les activités et prestations nécessaires au rendu compte de l'avancement des études qui sont à la charge du maître d'ouvrage dans le cadre de la présente convention ;
- L'ensemble des actions de communication permettant une bonne information du public tout au long de l'élaboration du projet.

## ***1.3 Calendrier de réalisation de l'Avant-Projet et des études de projet***

Le délai de réalisation des études est fixé à 18 mois, à compter de la notification de la présente convention par le STIF. La notification intervient lorsque les conventions sont signées et notifiées par le STIF ou le maître d'ouvrage. Le calendrier prévisionnel de l'opération est joint en annexe 6 à la présente convention.

## **2 Rôle et engagements des parties**

### **2.1 La maîtrise d'ouvrage**

#### **2.1.1 L'autorité organisatrice des transports**

Conformément aux dispositions prévues à l'article 14 du décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF et à l'article L1241-2 du code des transports, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Ile-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.

Le STIF assure par ailleurs, à chaque étape d'avancement des études ;

- les prévisions de trafics et le calcul du bilan socio-économique ;
- les études relatives à la restructuration du réseau de bus ;
- la désignation du futur exploitant du BHNS ;
- la définition des modalités d'exploitation du BHNS en lien avec le futur exploitant.

#### **2.1.2 Identification, engagements et périmètre d'intervention du maître d'ouvrage**

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

Les prestations objet de la présente convention sont placées sous la maîtrise d'ouvrage du CG 95, désigné maître d'ouvrage par le conseil du STIF dans sa délibération 2012/289 du 10 octobre 2012.

La maîtrise d'ouvrage du Conseil général inclut l'ensemble des dimensions du projet de transport :

- les infrastructures routières et de site propre ;
- l'aménagement des stations et terminus ;
- la définition de la maintenance des infrastructures réalisées.

## **2.2 Les financeurs**

### **2.2.1 Identification**

Le financement des études, objet de la présente convention, est assuré par :

- L'Etat,
- La Région Ile de France,

### **2.2.2 Engagements**

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par le maître d'ouvrage visé à l'article 2.1.2, des études en vue de l'élaboration de l'Avant-projet, des études de projet, et des acquisitions foncières (définis à l'article 1 de la présente convention), dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 3.3 de la présente convention.

### 3 Modalités de financement et de paiement

#### 3.1 Estimation du coût des prestations

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux études d'Avant-projet, des études de projet, et aux acquisitions foncières, est évalué à un montant de 2 000 000 € HT courants, **non actualisable et non révisable (valeur de référence de 2012 – année de signature de la présente convention)**.

Le montant correspondant en euros constants est le suivant : 1 570 810 € HT aux conditions économiques de janvier 2006.

#### 3.2 Coûts détaillés du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage fournit une estimation en euros courants des postes nécessaires pour mener à bien les prestations :

Postes de prestations	CG 95
AVP	500 000
PRO	300 000
AF	1 200 000
TOTAL en € courants	2 000 000

Chacune de ces estimations prendra en compte une ligne de « Provisions pour études complémentaires » correspondant à des demandes particulières ou à des besoins spécifiques clairement identifiés au cours de l'étude.

Le lancement de ces études complémentaires devra être validé préalablement par le 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 <b>BHNS RER D – RER B</b>			
(Euros courants HT) Montant et %			
Financeurs			
	Etat	Région	Total
MOA CG 95	1 000 000	1 000 000	2 000 000
	50 %	50 %	100%
Total	1 000 000	1 000 000	2 000 000
	50 %	50 %	100%

### **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 maître d'ouvrage.

Pour les prestations, objet de la présente convention, le CG 95 transmettra, auprès de l'ensemble des financeurs, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

La demande de versement comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses et recettes (au titre de la cession de reliquats fonciers) réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures acquittées, leur date d'acquittement et le montant des factures acquittées, ou des titres de recettes émis, leur date d'exécution et le montant de ces titres. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 3.2. de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement et exprimés en pourcentage.
- 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.

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.

Conformément à la délibération CR140-07 du 20 décembre 2007, le montant cumulé des acomptes pouvant être versé par la Région d'Ile de France et l'Etat pour les opérations relevant du Contrat de Projet Etat / Région 2007-2013 et de la Convention Particulière Transports 2011-2013 est plafonné à 95 % avant versement du solde.

L'annexe 1 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses du maître d'ouvrage.

#### **3.4.2 Versement du solde**

Après achèvement des études et acquisitions foncières couvertes par la présente convention, le maître d'ouvrage présente le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents signés par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public indiqués à l'article 2.1.2. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le maître d'ouvrage procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

#### **3.4.3 Paiement**

Le versement des montants de subvention appelés par le CG95 doit être effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 3.4.1 de la présente convention.

Le mandatement des financeurs est libellé de telle sorte qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination indiquée à l'article 1.

Les dates et les références de mandatement sont portées par écrit, éventuellement sous forme électronique, à la connaissance du maître d'ouvrage.

### 3.4.4 Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

BDF Pontoise			
Code Banque	Code guichet	Compte	clé
300001	0651	C956 0000000	97

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est :

	Adresse de facturation	Nom du service
Etat	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	Service de la Politique des Transports Cellule Budget Synthèses Financières
Région Ile-de-France	35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat Général
Cg 95	2 avenue du Parc 95032 CERGY-PONTOISE Cedex	Direction des Routes/SRA

### 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 de son attribution, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte.

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 maître d'ouvrage

Le CG95 s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux études et acquisitions foncières objet de la présente convention.

Le maître d'ouvrage s'engage à informer préalablement les financeurs de toutes autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.



## **4 Modalités de contrôle par les financeurs**

Les financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

Le bénéficiaire de la subvention conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de la date d'expiration de la présente convention pour tout contrôle effectué a posteriori.

Les financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'ils jugent utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action subventionnée.

## **5 Gestion des écarts**

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 3.3 de la présente convention constitue un plafond.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 3.3. 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. Le maître d'ouvrage doit 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 le maître d'ouvrage n'ont pu convenir d'un accord dans les conditions sus mentionnées, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage de l'opération.

## **6 Dispositions générales**

### ***6.1 Modification de la convention***

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 3.4.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

### ***6.2 Règlement des litiges***

Les parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

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

### ***6.3 Résiliation de la convention***

Les signataires de la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les signataires sont informés immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement total ou partiel de la subvention. Dans tous les cas, les co-financeurs s'engagent à rembourser au maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, le maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation du bénéficiaire 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, après transmission au contrôle de légalité.

La présente convention tient compte des dépenses réalisées à compter de la date de son approbation au conseil du STIF.

Elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 6.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- validation des documents indiqués aux articles 1.2.1 et 1.2.2 de la présente convention et achèvement des acquisitions foncières nécessaires au projet selon le dossier d'enquête parcellaire,
- solde de la totalité des subventions dues au CG 95 selon les modalités de l'article 3.4.2,

et au plus tard 12 mois après l'approbation de l'AVP par le Conseil du STIF.

#### **6.5 Mesures d'ordre**

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Les signataires font élection de domicile en leur siège pour l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en quatre exemplaires originaux.

## 7 Organisation et suivi de la présente convention

Conformément au Contrat de projets Etat-Région Ile-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle de la maîtrise d'ouvrage. 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.

### 7.1 Comité technique

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération. Ce comité réunit le maître d'ouvrage et le STIF.

Le Comité technique se réunit en tant que besoin et au moins une fois par an.

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

- de partager les éléments d'études techniques de l'AVP et PRO, 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 suivre les procédures d'acquisitions foncières portées par le maître d'ouvrage,
- 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 une fois par an, et autant que de besoin, les membres étant convoqués avec un préavis minimum d'un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le STIF.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement des prestations 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 des enquêtes publiques),
- le projet de contenu des conventions de financement des étapes ultérieures du projet,

- les éléments présentés en Commission de suivi,
- les projets de dossiers préparés en vue de leur approbation en Conseil du STIF.

Le compte rendu de chaque Comité des financeurs est validé en début de séance. Il est proposé par le maître d'ouvrage.

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 du STIF, la Commission de suivi comprend les signataires de la convention, les élus des collectivités territoriales concernées par le projet et autres partenaires concernés et invités à l'initiative du STIF.

Elle se réunit au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum d'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 à l'AVP, au PRO et aux premières acquisitions foncières.

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

- les orientations à engager pour l'avancement du projet,
- les conclusions de chaque étape importante,
- les projets de dossiers préparés en vue de leur 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 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, 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 celui-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, diffusion des études et communication**

### **8.1 Propriété**

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention de financement sont la propriété du maître d'ouvrage.

## **8.2 Diffusion des études**

Les études seront communiquées aux co-financeurs qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention sans accord préalable du maître d'ouvrage.

Les résultats des études, après présentation à la commission 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.

## **8.3 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 : *Etat, Région, CG 95, STIF*
- l'ordre des financeurs : *Etat, Région*
- *en dernier : le logo du STIF*



## 9 ANNEXES

Annexe 1 : Echancier prévisionnel des dépenses et des appels de fonds

Annexe 2 : Liste des études antérieures

Annexe 3 : Détail des coûts d'études AVP

Annexe 4 : Contenu type des études AVP

Annexe 5 : Détail des coûts d'études PRO

Annexe 6 : Calendrier prévisionnel

Annexe 7 : plan indicatif des acquisitions foncières à réaliser pour la mise en œuvre du projet de BHNS RER D – RER B





**ANNEXE 1.1 : Echancier prévisionnel des dépenses**

€ courants HT	Année			Total
	2012	2013	2014	
CG 95	700 000	700 000	600 000	2 000 000
<b>Total</b>	<b>700 000</b>	<b>700 000</b>	<b>600 000</b>	<b>2 000 000</b>

**ANNEXE 1.2 : Echancier prévisionnel des appels de fonds par financeur**

€ courants HT	Année			Total
	2012	2013	2014	
Région Ile de France	350 000	350 000	300 000	1 000 000
Etat	350 000	350 000	300 000	1 000 000
<b>Total</b>	<b>700 000</b>	<b>700 000</b>	<b>600 000</b>	<b>2 000 000</b>



**ANNEXE 2 : Liste des études antérieures**  
**(Article 1.1 de la convention)**

Pour la réalisation des études objet de la présente convention, le maître d'ouvrage prend en compte les études suivantes :

- Etude de schéma de principe du BHNS RER D – RER B réalisée pour le compte du CG 95 ;
- Etude de restructuration du réseau bus réalisée pour le compte du STIF ;
- Etude relative aux modalités d'exploitation du BHNS RER D – RER B réalisée pour le compte du STIF ;
- Etudes relatives à l'extension de l'hôpital de Gonesse réalisées pour le compte de l'hôpital ;
- Etudes relatives à la création d'un parc urbain à Gonesse réalisées pour le compte de la Ville de Gonesse ;
- Etudes relatives au projet d'aménagement du Triangle de Gonesse réalisées pour le compte de l'EPA Plaine de France ;
- Etude relative aux déplacements dans la zone d'activités Paris Nord 2 réalisée pour le compte du GIE Paris Nord 2 ;
- Etudes relatives au projet de nouvelle branche du RER D réalisées pour le compte de RFF ;
- Etudes relatives au projet de ligne rouge du Grand Paris Express réalisée pour le compte de la SGP ;
- Etude des besoins de déplacements et de la desserte en transports collectifs du secteur de Roissy réalisée pour le compte du STIF.



**ANNEXE 3 : Détail des coûts d'études de l'avant-projet**

**(Article 1.2 de la convention)**

<b>Postes de prestations</b>	<b>k€ courants</b>
Etudes préalables à l'AVP	385 000
Maîtrise d'ouvrage	50 000
Maîtrise d'œuvre	40 000
Provisions études complémentaires	25 000



## ANNEXE 4 (article 1.2.3 de la convention)

### 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 d'un 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.



## ANNEXE 5 : Détail des coûts d'études du projet

<b>Postes de prestations</b>	<b>k€ courants</b>
Etudes projet	235 000
Maîtrise d'ouvrage	30 000
Maîtrise d'œuvre	20 000
Provisions études complémentaires	15 000



ANNEXE 6 : Calendrier prévisionnel

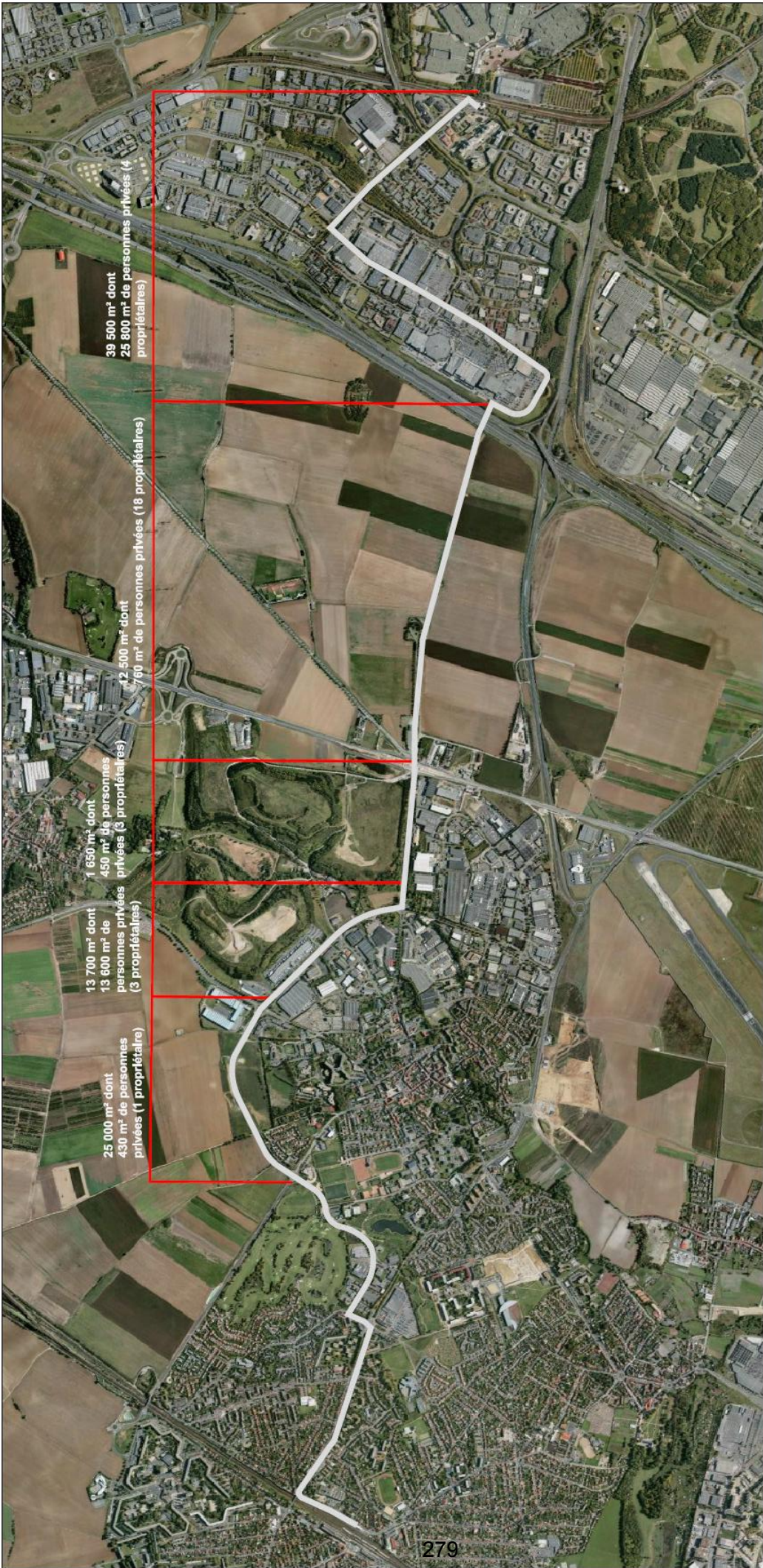
	2011				2012				2013				2014				2015	
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2
<b>ETUDES</b>																		
Etudes préliminaires																		
Etude d'impact																		
AVP																		
PRO																		
<b>PROCEDURES ADMINISTRATIVES</b>																		
Approbation DOCP																		
Concertation																		
Approbation bilan concertation																		
Schéma de Principe																		
Enquête d'Utilité Publique																		
Procédure Parcellaire																		
Procédure Loi sur l'Eau																		
Diagnostic Archéologie Préventive																		
Procédure d'Appel d'offre																		
<b>TRAVAUX ET MISE EN SERVICE PROGRESSIVE</b>																		



**ANNEXE 7 : Plan indicatif des acquisitions foncières à réaliser pour la mise en œuvre du projet de BHNS  
RER D – RER B**







Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2012/290  
Séance du 10 octobre 2012**



**LIAISON TCSP MASSY-SACLAY  
2<sup>NDE</sup> PHASE : ECOLE POLYTECHNIQUE – SACLAY**

**AVANT-PROJET**

**CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE AUX ETUDES PROJET,  
AUX ACQUISITIONS FONCIERES ET A LA REALISATION**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- 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°2011/0624 du Conseil du STIF prise dans sa séance du 6 juillet 2011, approuvant le schéma de principe, le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, la convention de financement pour la réalisation des études d'avant-projet et des acquisitions foncières relatifs au projet de prolongement du TCSP Massy-Saclay de l'Ecole Polytechnique au Christ de Saclay ;
- VU** la délibération n°2012/0162 du Conseil du STIF prise dans sa séance du 6 juin 2012 déclarant l'intérêt général le projet de prolongement du TCSP Massy-Saclay entre l'Ecole Polytechnique et le Christ de Saclay ;
- VU** l'arrêté préfectoral n°2012-PREF.DCRL/BEPAFI/SSAF/492, du 3 août 2012 pris par le préfet de l'Essonne déclarant d'utilité publique, au profit du STIF, le projet de prolongement du TCSP Massy-Saclay entre l'Ecole Polytechnique et le Christ de Saclay ;
- VU** le rapport n° 2012/290 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets en date du 8 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**Article 1** : d'approuver l'avant projet relatif au prolongement du TCSP Massy-Saclay entre l'Ecole Polytechnique et le Christ de Saclay pour un montant de 58 217 k€ HT aux conditions économiques de janvier 2008 ;

**Article 2** : d'approuver la convention de financement relative aux études projet, aux acquisitions foncières et à la réalisation entre :

- l'Etat,
- la Région Ile-de-France,
- le Département de l'Essonne,
- le STIF,

pour un montant de 53 517 k€ HT constants aux conditions économiques de janvier 2008. Cette convention complète la convention de 5 900 k€ HT courant, soit 4 700 k€ HT aux conditions économiques de janvier 2008, portant sur l'avant projet et les premières acquisitions foncières approuvé dans la séance du 6 juillet 2011 ;

**Article 3** : d'autoriser la directrice générale à prendre 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

2012

## Réalisation du TCSP Massy – Saclay - phase 2

Section Ecole Polytechnique – Christ de Saclay

Convention de financement relative  
aux études projet,  
à la 2<sup>e</sup> tranche d'acquisitions foncières  
et à la réalisation de l'opération



 **île de France**





<b>Préambule</b>	7
	7
Article 1. OBJET DE LA CONVENTION	9
Article 2. PERIMETRE ET ROLE DES MAITRISES D'OUVRAGE	9
2.1. Identification du maître d'ouvrage	9
2.2. Rôle du maître d'ouvrage	9
2.3. Engagements du maître d'ouvrage	9
Article 3. DESCRIPTION DE L'OPERATION	10
3.1. Description du projet	10
3.2. Description des études projet	10
3.3. Description des travaux	10
3.4. Acquisitions foncières	10
3.5. Coût global de réalisation	11
3.6. Durée globale de réalisation	11
Article 4. ROLE ET ENGAGEMENT DES FINANCEURS	11
4.1. Identification	11
4.2. Engagements des financeurs	11
Article 5. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT	12
5.1. Estimation des dépenses	12
5.2. Coût d'objectif du maître d'ouvrage	12
5.3. Plan de financement	13
5.4. Modalités de versement des subventions	14
5.5. Comptabilité de l'opération	16
5.6. Modalités de contrôle par les financeurs	17
Article 6. PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION	17
6.1. Suivi de la maîtrise d'ouvrage	17
6.2. Comité de Suivi de la convention de financement	17
6.3. Commission de suivi de la phase de réalisation	18
6.4. Information hors comité de suivi	18
6.5. Intervention d'experts	19
Article 7. CLOTURE DE L'OPERATION	19
Article 8. PROPRIETE ET GESTION DES OUVRAGES REALISES DANS LE CADRE DE LA PRESENTE CONVENTION	19
8.1. Propriété	19
8.2. Gestion et maintenance	19
Article 9. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES	19
9.1. Propriété intellectuelle et diffusion des études	19
9.2. Communication	20
Article 10. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET	20
Article 11. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS	21
11.1. Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif	21
11.2. Dispositions en cas de modification des délais	21
11.3. Dispositions communes	21
Article 12. BILAN FINAL DE L'OPERATION	22
12.1. Bilan physique et financier	22
12.2. Évaluation économique, sociale et environnementale	22
Article 13. DISPOSITIONS GENERALES	23
13.1. Date d'effet et durée de la convention	23
13.2. Modification de la convention	23
13.3. Règlement des litiges	23
13.4. Résiliation de la convention	23
13.5. Mesures d'ordre	24
<b>Sommaire des annexes :</b>	25
<b>ANNEXE 1 :</b> Calendrier prévisionnel de l'opération	25
<b>ANNEXE 2 :</b> Echancier prévisionnel des appels de fonds	26
<b>ANNEXE 3 :</b> Modalités d'actualisation	25
<b>ANNEXE 4 :</b> Plan indicatif des emprises foncières	25

---

Entre,

**En premier lieu,**

L'**État**, représenté par le Préfet de la région Île-de-France, Préfet de Paris,

la **Région Ile-de-France**, représentée par le Président du Conseil régional d'Ile-de-France Monsieur Jean-Paul HUCHON, dûment mandaté par délibération n°                      du Conseil Régional en date du

,

Le **Département de l'Essonne**, représenté par Jérôme GUEDJ, Président du Conseil général de l'Essonne, dûment habilité par délibération du de la Commission Permanente n°                      en date du

ci-après désignés « **les financeurs** ».

**En second lieu,**

Le **Syndicat des Transports d'Île-de-France**, n°SIRET 287 500 078 00020, Etablissement Public à caractère administratif dont le siège est situé 39bis-41 rue de Châteaudun à Paris (9ème), représenté par sa Directrice Générale Madame Sophie MOUGARD, habilitée à cet effet par la délibération n°2012/                      du Conseil du STIF prise dans sa séance du                      /2012,

ci-après désigné « **le STIF** ou « **le maître d'ouvrage** » ou « le bénéficiaire ».

\*  
\* \*

---

Vu le code des transports (partie législative) ;

Vu la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 dite loi MOP ;

Vu le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

Vu le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'île de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;

Vu le décret n°2009-248 du 3 mars 2009 inscrivant les opérations d'aménagement du Plateau de Saclay parmi les opérations d'intérêt national ;

#### **Délibérations prises par le Conseil du STIF :**

Vu la délibération n°2012/0162 du conseil du STIF prise dans sa séance du 6 juin 2012 déclarant d'intérêt général le projet de prolongement du TCSP Massy-Saclay-phase 2 : Ecole Polytechnique – Saclay ;

Vu la délibération n°2011/0624 du Conseil du STIF prise dans sa séance du 6 juillet 2011, approuvant le schéma de principe, le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, la convention de financement pour la réalisation des études d'avant-projet et des acquisitions foncières relatifs au projet de prolongement du TCSP Massy-Saclay de l'Ecole Polytechnique au Christ de Saclay;

Vu la délibération n°2010/0113 du conseil du STIF prise dans sa séance du 17 février 2010 approuvant le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du TCSP Massy – Saclay phase 2 ;

Vu la délibération n°2010/0714 du conseil du STIF prise dans sa séance du 8 décembre 2010 approuvant le bilan de la concertation préalable, tenue du 09 mai au 11 juin 2010 ;

#### **Délibérations prises par le Conseil régional d'Ile-de-France**

Vu la délibération n° CP                      du                      de la commission permanente du Conseil régional ;

Vu la délibération de la commission permanente du conseil régional, n° CP11-748 approuvant la convention de financement relative aux études AVP et premières acquisitions foncières, du TCSP Massy – Saclay phase 2 ;

Vu la délibération de la commission permanente du conseil régional, n° CP10-791 approuvant la convention de financement relative aux études nécessaires à la constitution du schéma de principe et la conduite de l'enquête publique, du TCSP Massy – Saclay phase 2 ;

Vu la délibération de la commission permanente du conseil régional, n° CP09-951 approuvant la convention de financement relative aux études nécessaires à la constitution du DOCP et la conduite de la concertation préalable, du TCSP Massy – Saclay phase 2 ;

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

#### **Délibérations prises par le Département de l'Essonne**

Vu la délibération n°2011-DEPL-039 de la Commission permanente du Conseil général en date du 19 septembre 2011, approuvant la convention de financement pour les études d'Avant-Projet et les premières acquisitions foncières ;



---

Vu la délibération n°2010-DEPL-057 de la Commission permanente du Conseil général en date du 04 octobre 2010, adoptant la convention de financement des études de Schéma de Principe jusqu'à l'Enquête publique ;

Vu la délibération n°2009-DEPL-082 de la Commission permanente du Conseil général en date du 30 novembre 2009, approuvant la convention de financement entre l'Etat, la Région-Ile-de-France et le Département de l'Essonne pour la constitution du DOCP ainsi que l'organisation de la Concertation préalable.

**Documents de référence :**

Vu le projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, adopté par le Conseil Régional le 25 septembre 2008,

Vu la convention particulière transports Etat - Région relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 adoptée par délibération n° CR 50-11 du Conseil Régional en date du 24 juin 2011 et signée le 26 septembre 2011,

Vu les délibérations n° CR 34-08 du Conseil régional d'Île-de-France du 17 avril 2008 et n°2008-04-0012-A du Conseil général de l'Essonne du 23 juin 2008 approuvant le Contrat Particulier 2007-2013 Région-Département de l'Essonne et la délibération n° CR 120-09 du Conseil Régional d'Île de France du 26 novembre 2009 approuvant l'avenant n° 1 au Contrat Particulier 2007-2013;

Vu la délibération n° CR 75-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 18 juin 2009 et la délibération n°2009-04-0030 du Conseil général de l'Essonne du 6 juillet 2009 approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France ;

Vu l'arrêté préfectoral n°2011/SP2/BAIE/011, du 15 décembre 2011 pris par le préfet de l'Essonne, portant ouverture et organisation d'enquêtes publiques conjointes préalables à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité des Plan locaux d'urbanisme de Gif-sur-Yvette, Orsay, Palaiseau, Saclay et Saint-Aubin, nécessaires au projet de prolongement du transport en commun en site propre (TCSP) de l'école Polytechnique au carrefour du Christ de Saclay ;

Vu l'avis de l'autorité environnementale émis par le préfet de la région Ile-de-France en date du 11 novembre 2011, portant sur l'étude d'impact et le dossier d'enquête publique du projet de prolongement du TCSP Massy-Saclay de l'Ecole Polytechnique au Christ de Saclay, en application du décret n°2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, et conformément à la directive 85/337/CEE ;

Vu le rapport et les conclusions de la commission d'enquête publique, en date du 21 mars 2012, portés à la connaissance du STIF en date du 10 avril 2012, donnant un avis favorable au projet de prolongement du TCSP Massy-Saclay de l'Ecole Polytechnique au Christ de Saclay ;

Vu l'arrêté du Préfet de l'Essonne n°2012-PREF.DCRL/BEPAFI/SSAF/492, pris le 3 août 2012, déclarant l'opération de TCSP Massy – Saclay phase 2 d'utilité publique ;

Vu l'avant-projet du TCSP Massy – Saclay phase 2 approuvé par le Conseil du STIF dans sa séance du 2012 ;

Il est précisé et convenu ce qui suit :

---

## Préambule

### *Historique*

Le principe d'une liaison pour transports en commun entre Massy et Saint-Quentin-en-Yvelines est inscrit dans le Schéma Directeur de la Région Île-de-France depuis 1994.

Eu égard à la longueur de l'infrastructure (24,9km), le schéma de principe de 1995 prévoyait un phasage des travaux, au gré du développement des secteurs traversés. Les tronçons du site propre entre Montigny-le-Bretonneux et Magny-les-Hameaux et entre la gare de Massy-Palaiseau et l'Ecole Polytechnique ont déjà été réalisés et ouverts respectivement en 2000 et 2009.

Par ailleurs, la section entre le Christ de Saclay et Châteaufort doit être réalisée dans le cadre du projet de réaménagement de la RD 36 par le Conseil Général de l'Essonne.

Les études pour la section de l'école Polytechnique au Christ de Saclay sont actuellement en cours. Le DOCP a été approuvé par le STIF en conseil 17 février 2010. La concertation préalable s'est tenue en mai – juin 2010 et son bilan a fait l'objet d'une validation par le conseil du STIF du 8 décembre 2010.

Le schéma de principe et le dossier d'enquête publique ont été approuvés en conseil du STIF du 6 juillet 2011, l'enquête publique s'est tenue du 6 janvier au 6 février 2012 et le commissaire enquêteur a rendu un avis favorable le 10 avril 2012.

Le projet a été déclaré d'utilité publique par le préfet de l'Essonne le 3 août 2012

Les études AVP ont été approuvées en conseil du STIF du 10 octobre 2012.

L'Etat a inscrit, par décret publié le 3 mars 2009, les opérations d'aménagement du Plateau de Saclay parmi les opérations d'intérêt national. A ce titre, le projet Paris-Saclay prévoit la création d'un pôle de recherche de renommée mondiale, dont le TCSP assurera la desserte. Les enjeux de ce projet en termes de transport sont majeurs pour le développement du Plateau de Saclay, identifié par l'Etat et la Région comme un secteur stratégique en matière de développement économique, de recherche et de formation supérieure et ses logements associés, dans un cadre environnemental valorisé.

### *Caractéristiques principales du tronçon Ecole Polytechnique – Christ de Saclay*

- Site propre d'environ 6,5 km
- 10 stations (interstation d'environ 720 m) + 2 réserves
- Vitesse commerciale prévue de 25 km/h, soit env. 15 min pour le trajet complet
- Utilisation du site propre par plusieurs lignes de transport en commun
- Fréquence de 5 min en heure de pointe, 15 en heure creuse
- Matériel capacitair : bus articulés
- 6 600 voyageurs/ jours attendus sur le nouveau tronçon

### *Objectifs du projet*

La section de l'Ecole Polytechnique au Christ de Saclay a pour objectifs de :

- Constituer un élément du projet global de liaison rapide en site propre entre Saint-Quentin en Yvelines et Massy,
- Favoriser le développement des transports en commun pour satisfaire et fluidifier les échanges locaux, en offrant aux voyageurs un service de qualité garanti, notamment en termes de régularité, de temps de parcours et d'accessibilité.
- Permettre un rabattement rapide sur les branches des RER B et C à Massy et à Saint-Quentin-en-Yvelines et vers le futur tram-train Massy - Evry, ainsi que vers les infrastructures de transport d'importance nationale ou internationale, actuelles (gare TGV de Massy, Aéroport d'Orly) ou futures (projet de rocade métro automatique),

- Placer au cœur du Plateau de Saclay un site propre de transports en commun accompagnant l'essor local du plateau et répondre ainsi aux objectifs de développement d'un cluster-cité de niveau international.
- Participer à l'amélioration du cadre de vie des riverains, grâce à une insertion urbaine soignée, en favorisant notamment les modes doux et en prévoyant des itinéraires cyclables.

### **Inscription du projet dans les documents de planification et de programmation**

Ce projet est inscrit :

- au SDRIF de 1994 (de Massy à St Quentin, avec phasage)
- au projet de SDRIF de 2008 (Achèvement du site propre St Quentin – Massy) approuvé par la Région
- au projet de PDU voté par le STIF en février 2011 (pour la partie Polytech – Christ, et pour l'ensemble sous l'appellation « doter les lignes existantes de toutes les caractéristiques TZen ») et arrêté par la Région en février 2012
- au Plan Régional pour la Mobilité Durable voté par la Région en février 2012
- au Plan de mobilisation pour les transports de 2009
- au CPRD 2008-2013 conclu avec le CG 91
- à la Convention particulière Etat – Région de 2011

### **Rappel des financements mis en place pour les étapes précédentes**

Les études du DOCP à l'enquête publique ont été financées via le Contrat Particulier Région Département, avec une participation de l'Etat via l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne (A.F.T.R.P) issue du budget de la mission de préfiguration de l'Etablissement Public de Paris-Saclay, en qualité de mandataire de l'Etat, conformément à la convention-cadre qui les lie.

	Année de la convention	Coût (€ courant)	Part Région	Part Etat	Part CG
DOCP Concertation*	2009	240 000	80 000	80 000	80 000
			33%	33%	33%
Schéma de principe, Enquête publique	2010	1 200 000	600 000	0	600 000
			50%	0%	50%
Montant total		1 440 000	680 000	80 000	680 000
Taux global			47%	6%	47%

\* La concertation préalable a été financée pour 150 000 € au titre de la convention DOCP-Concertation et pour 70 000 € au titre de la convention Schéma de principe – enquête publique.

Les études d'Avant-Projet (AVP), et les premières acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet ont été financées via la Convention particulière transport :

	Année de la convention.	Coût (€ courant)	Part Région	Part Etat	Part CG
AVP 1ères acquisitions foncières	2011	5 900 000	2 419 000	2 419 000	1 062 000
			41%	41%	18%

---

## Article 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour premier objet de définir les engagements respectifs de chacune des parties en ce qui concerne la réalisation et le financement des études, acquisitions foncières et travaux du TCSP Massy – Saclay phase 2, section Ecole Polytechnique - Christ de Saclay.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à cette opération qui constitue l'objet principal de la présente convention, la dénomination unique suivante :

**« TCSP Massy – Saclay phase 2 : section de l'Ecole Polytechnique au Christ de Saclay », étape PRO-REA**

## Article 2. PERIMETRE ET ROLE DES MAITRISES D'OUVRAGE

### 2.1. Identification du maître d'ouvrage

Le STIF est maître d'ouvrage de l'intégralité des études, acquisitions foncières et travaux objet de la présente convention.

### 2.2. Rôle du maître d'ouvrage

#### 2.2.1. Maître d'ouvrage du projet

Les rôles du maître d'ouvrage sont entendus conformément à la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 dit loi MOP.

#### 2.2.2. Coordination des maîtres d'ouvrage

Le projet de TCSP s'inscrit dans le secteur du sud du plateau en cours d'aménagement par l'Etablissement Public Paris Saclay (EPPS), notamment dans le cadre des deux ZAC en projet à Palaiseau et dans la zone du Moulon. Le projet de TCSP se raccorde au Christ de Saclay aux nouveaux aménagements qui seront réalisés par le Département dans le cadre du doublement de la RD36. La coordination des différents projets entre-eux et la bonne cohérence d'ensemble seront recherchées par chacun des maîtres d'ouvrages concernés au travers de réunions techniques de coordination.

Un plan de coordination des projets ainsi qu'une convention de maîtrise d'ouvrage associant les maîtres d'ouvrages publics pourront préciser, le cas échéant, les modalités de coordination des différents projets et définiront les périmètres de maîtrise d'ouvrage de chacun. Elle pourra préciser les modalités de réalisation et de financement d'opérations pour le compte de tiers entre maîtres d'ouvrage nécessaires à la bonne gestion des interfaces.

### 2.3. Engagements du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation des études, acquisitions foncières et travaux, telle que définie à l'article 3.

#### 2.3.1. Coûts d'objectif

Le maître d'ouvrage s'engage sur le respect de son « coût d'objectif », tel qu'il est défini à l'article 5.2.

---

### **2.3.2. Délais de réalisation**

Le maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation des études et travaux objet de la présente convention et sur le respect des délais de réalisation indiqués à l'article 3.6.

Le délai de réalisation court à compter de la date de prise d'effet de la présente convention telle que définie à l'article 14.1. de la présente convention.

## **Article 3. DESCRIPTION DE L'OPERATION**

### **3.1. Description du projet**

L'opération de réalisation d'un TCSP Massy – Saclay phase 2 comprend la réalisation d'un site propre sur 6,7 km environ avec la création de circulations douces (cycles et piétons) continues et raccordées le long du projet. Le site propre comporte 10 stations dont une en terminus au Christ de Saclay permettant le retournement des bus et la régulation de la ligne. Le projet prévoit la requalification de l'ensemble des carrefours impactés par le projet avec la mise en place d'une priorité pour les bus.

Le projet comprend les acquisitions foncières nécessaires au projet et la restitution des équipements et fonctionnalités impactés par le projet (accès riverains, clotures, station de relevage, ...).

### **3.2. Description des études projet**

Les études Projet ont pour objet :

- De préciser par des plans, coupes et élévations, les formes des différents éléments de la construction, la nature et les caractéristiques des matériaux et les conditions de leur mise en œuvre ;
- De déterminer l'implantation, et l'encombrement de tous les éléments de structure et de tous les équipements techniques ;
- De préciser les tracés des alimentations et évacuations de tous les fluides ;
- D'établir un coût prévisionnel des travaux décomposés par corps d'état, sur la base d'un avant-métré ;
- De permettre au maître de l'ouvrage, au regard de cette évaluation, d'arrêter le coût prévisionnel de la réalisation de l'ouvrage et, par ailleurs, d'estimer les coûts de son exploitation ;
- De déterminer le délai global de réalisation de l'ouvrage.

### **3.3. Description des travaux**

Les travaux comportent tous les éléments nécessaires à la réalisation du projet décrit à l'AVP, à la libération préalable des emprises et aux reconstitutions des fonctionnalités impactées par la libération des emprises.

### **3.4. Acquisitions foncières**

La réalisation du projet nécessite la mise à disposition d'emprises permettant l'implantation du site propre, des trottoirs et pistes cyclables et préservant la capacité de la voirie.

---

Outre les indemnités à verser aux propriétaires et/ou locataires des surfaces concernées, les frais d'acquisitions foncières comprennent également les indemnités d'exploitation le cas échéant, les frais de reconstitutions des fonctionnalités impactés par le projet (clotures, accès, équipements, ...) et les frais d'archéologie.

Le foncier à acquérir représente environ 120 000 m<sup>2</sup> (évaluation au schéma de principe).

### 3.5. Coût global de réalisation

Le coût global de réalisation du réaménagement du TCSP Massy – Saclay phase 2 comprend :

- le coût des études d'avant-projet (AVP) ;
- le coût des études de projet (PRO) ;
- les coûts de réalisation (REA) de l'opération incluant les coûts liés aux acquisitions foncières rendues nécessaire par la réalisation du projet.

Le coût des études d'AVP est financé dans le cadre de la Convention Particulière Transport Etat - Région Ile-de-France signée en septembre 2011 et du Contrat Particulier Région-Département. Il s'élève à 823 k€HT courants et a été engagé dans la convention précédente à 41% par l'Etat, 41% par la Région et 18% par le Département de l'Essonne.

En phase AVP, le coût global de réalisation du projet est arrêté, sur la base de l'engagement des financeurs, à **58 217 k€ HT** (CE 01/2008), soit 75 272k€ courant, dont 5 900 k€ courant (convention 2011 AVP + AF), d'études et acquisitions foncières d'ores et déjà financés

### 3.6. Durée globale de réalisation

- Etudes PRO

La durée prévisionnelle des études PRO est estimée à un an.

- Acquisitions foncières

La durée prévisionnelle des acquisitions foncières est estimée à 24 mois.

- Travaux

La durée prévisionnelle de réalisation globale des travaux est estimée à 24 mois, comptabilisés entre le début des travaux en décembre 2013 et la fin prévisionnelle en décembre 2015, et sous réserve de la mise en place des crédits par les financeurs, conformément au calendrier prévisionnel des travaux.

Le calendrier prévisionnel de réalisation, joint en annexe 1, indique les événements clés qui apparaissent – au jour de la présente convention – déterminants pour assurer le respect du délai global.

## Article 4. ROLE ET ENGAGEMENT DES FINANCEURS

### 4.1. Identification

Le financement de l'opération, objet de la présente convention, est assuré par :

- L'Etat,
- La Région Ile-de-France,
- Le Département de l'Essonne.

### 4.2. Engagements des financeurs

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation de l'opération décrite à l'article 3 de la présente convention et réalisée par le maître d'ouvrage, dans la limite des montants inscrits et détaillés dans le plan de financement figurant à l'article 5.3 de la présente convention.

---

## Article 5. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

### 5.1. Estimation des dépenses

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à l'opération « Réalisation du TCSP Massy – Saclay phase 2 » décrite à l'article 3, est évalué à :

- 58 217 k€ HT, aux conditions économiques de référence (janvier 2008) ;
- Soit 75 272 k€ HT courants prévisionnels conventionnels, estimés selon les modalités d'actualisation prévisionnelle prévue à l'article 5.2.2.

La présente convention porte sur le financement des travaux restant à financer, c'est-à-dire le coût des études, travaux et acquisitions hors coût des études et acquisitions d'ores et déjà financées (AVP et AF)<sup>1</sup>, soit :

- 53 517 k€ HT aux conditions économiques de référence (janvier 2008) ;
- Soit 69 195 k€ HT courants prévisionnels conventionnels, estimés selon les modalités d'actualisation prévisionnelle prévue à l'article 5.2.2.

L'estimation de ces dépenses comprend :

- les frais d'études,
- les coûts des travaux,
- les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre,
- des frais divers comprenant notamment les acquisitions foncières et les taxes et droits afférents,
- une provision pour aléas et imprévus.

L'annexe 2 précise l'échéancier prévisionnel de ces dépenses.

### 5.2. Coût d'objectif du maître d'ouvrage au titre du projet

Maîtrise d'ouvrage	Coût k€ HT constants CE 01/2008	Coût k€ HT courant prévisionnel au 31/12/2015
STIF	58 217,00	75 272,00
Total	58 217,00	75 272,00

#### 5.2.1. Coûts détaillés du maître d'ouvrage au titre de la présente convention

A titre informatif, le tableau ci-dessous indique la ventilation des opérations par poste du montant de la présente convention..

---

1

La convention d'un montant de 5,9 M€ courant porte sur les études d'avant-projet et une partie des acquisitions foncières.

Pour le calcul du besoin de financement restant pour le projet, il est supposé que la convention AVP-AF sera soldée fin 2014. Son montant est désactualisé depuis cette date et soustrait au cout en euro constant du projet

Le besoin de financement est donc calculé ainsi :

$$CFI_{\text{PRO-REA}} = [C_{01/08} - CFI_{\text{AVP-AF}} * TP_{01/08} / TP_{01/12} * (1+3\%)^{-3}] * TP_{01/12} / TP_{01/08} * (1+3\%)^4$$

Avec  $CFI_{\text{PRO-REA}}$  = montant de la convention de financement PRO-REA en euro courant

$CFI_{\text{AVP-AF}}$  = montant de la convention de financement AVP-AF en euro courant

$C_{01/08}$  = coût d'objectif en euros CE janvier 2008

$TP_{01t}$  = valeur de l'indice TP01 à la date t

Nature	Coût k€ HT constants CE 01/2008	Coût k€ HT courant prévisionnel au 31/12/2015
Travaux	40 728	52 660
Etudes et frais de MOE	1 958	2 532
Frais de MOA	1 565	2 023
Acquisitions foncières	4 266	5 516
Provision pour aléas et imprévus	5 000	6 465
<b>TOTAL</b>	<b>53 517</b>	<b>69 195</b>

### 5.2.2. Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence de la présente convention sont celles de janvier 2008. Pour être comparables au coût d'objectif en euros constants, tous les coûts (de l'avant-projet à la réalisation) sont calculés aux conditions économiques de référence de la présente convention par application des indices professionnels TP 01 (ou des indices qui lui succèdent si l'indice TP01 n'existe plus, après accord du comité de suivi de la convention).

Ce calcul est réalisé sur la base des dates d'acquiescement des factures par le maître d'ouvrage<sup>2</sup>.

Ces indices sont également utilisés pour l'établissement des coûts prévisionnels en euros courants prévisionnels conventionnels fin de chantier :

- à partir des indices connus à la date de préparation de la convention,
- puis de 3 % par an au-delà,
- arrondi au k€ le plus proche

L'indice TP 01 retenu pour le calcul du coût d'objectif en euros courants est celui de janvier 2012 (693,4).

La formule de calcul se trouve en Annexe 3 Modalités d'actualisation.

Pour rappel, les projets financés au titre de la Convention particulière transport engagent les financeurs sur la base d'un montant exprimé en euros constants 2008. Le montant des subventions attribuées au titre de cette opération est plafonné à la valeur du coût d'objectif en euros courants à fin décembre 2015 et sera calculé à l'aide de l'indice TP 01 de janvier 2016 lorsque celui-ci sera connu. Les modalités seront précisées dans l'avenant de clôture évoqué à l'article 7.

### 5.3. Plan de financement

Le plan de financement de l'opération de réalisation du TCSP Massy – Saclay phase 2 est établi en euros aux conditions économiques de référence de janvier 2008 et en euros courants prévisionnels conventionnels. Le financement est opéré par le versement de subventions par les financeurs au maître d'ouvrage, selon le tableau ci-après. Ces subventions ne seront pas soumises à la TVA, conformément aux règles fiscales en vigueur.

Le tableau ci-dessous synthétise l'ensemble du plan de financement de la présente convention.

<sup>2</sup> et non sur la date de mise en service du projet



<b>Opération de « TCSP Massy – Saclay phase 2 : section de l'Ecole Polytechnique au Christ de Saclay », étape PRO-REA</b>					
MOA STIF	Financeurs	Région Ile-de-France	Etat	Département de l'Essonne	Total
K€ constants 01/2008		21 942	21 942	9 633	53 517
		41%	41%	18%	100%
K€ courants prévisionnels au 31/12/2015		28 369,95	28 369,95	12 455,10	69 195
		41%	41%	18%	100%

## 5.4. Modalités de versement des subventions

### 5.4.1. Versement d'acomptes

Des acomptes seront versés par les financeurs, au fur et à mesure de l'avancement de l'opération, sur présentation de demandes de versement d'acomptes par le maître d'ouvrage.

Le maître d'ouvrage transmettra, auprès de l'ensemble des financeurs, une demande de versement d'acompte reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement.

La demande de versement d'acompte comprend les éléments suivants :

- Le montant cumulé des acomptes déjà perçus au titre de la présente convention ;
- l'état récapitulatif détaillé des dépenses réalisées indiquant notamment la référence des factures acquittées, leur date d'acquittement et le montant des factures acquittées, ou des titres de recettes émis, leur date d'exécution et le montant de ces titres. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 5.2.1 au prorata de leur avancement et exprimés en pourcentage.

La demande de versement d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 5.3 relatif au plan de financement.

En application du décret de 1999 relatif aux subventions de l'État aux collectivités locales, le STIF fournira, à l'appui de ses appels de fonds, les copies de mandats et des factures correspondantes.

Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ou son directeur financier.

Pour les demandes adressées à la Région, le maître d'ouvrage utilisera préférentiellement le formulaire de demande de subvention qui lui a été adressé lors de la notification de la subvention.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versé par la Région d'Ile de France et l'Etat pour les opérations relevant du Contrat de Projet Etat / Région 2007-2013 et de la Convention Particulière Transports 2011-2013 est plafonné à 95 % du montant de la présente convention en euros courants prévisionnels avant versement du solde.

Conformément au règlement financier du Département de l'Essonne, le montant cumulé des acomptes versés au maîtres d'ouvrage au fur et à mesure de l'avancement des études projet, acquisitions foncières et travaux ne peut excéder 80% du montant total de la subvention.

---

#### **5.4.2. Règlement du solde et clôture de l'opération**

Le règlement du solde est subordonné à la production

- du bilan physique et financier de l'opération signé par le représentant légal de l'organisme ou son directeur financier, mentionné à l'article 12.1.;

Le règlement du solde marque administrativement et comptablement la clôture de l'opération. A ce titre, le maître d'ouvrage ne pourra plus, à compter de la date effective de cette clôture, présenter aux financeurs les factures relevant encore de l'opération, objet de la présente convention.

Le règlement du solde intervient dans les deux mois suivant la fin de la garantie de parfait achèvement du dernier ouvrage réalisé pour la présente opération.

Sur la base du relevé final des dépenses visé à l'article 12.1 de la présente convention, le maître d'ouvrage procède à la présentation au comité de clôture présenté à l'article 7 d'appels de fond auprès des financeurs pour le règlement du solde ou, dans le cas où les dépenses justifiées s'avèrent inférieures aux montants déjà versés par les financeurs, au reversement du trop perçu auprès des financeurs.

Le règlement du solde, après accord du comité de clôture, s'effectue au prorata de participation des financeurs à l'opération tel que précisé à l'article 5.3 de la présente convention.

#### **5.4.3. Paiement**

Les paiements dus par les financeurs au maître d'ouvrage seront effectués dans un délai de 40 jours calendaires à compter de la date de réception par les financeurs de la demande de versement, sous réserve que le maître d'ouvrage ait fourni aux financeurs, dans les délais et la forme prévus, l'ensemble des pièces justificatives au paiement demandées à l'article 5.4.1, des conclusions des comités de suivi et des éventuels avenants à la convention. Dans le cas contraire, ce délai de 40 jours ne courra qu'à compter de la date de réception complète desdites pièces.

#### **5.4.4. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région Ile-de-France**

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 premier acompte, les autorisations de programme de projets affectées à cette opération demeurent valables jusqu'à l'achèvement de l'opération. Dans le cas où la demande de premier acompte constitue la demande du solde de l'opération, les dates de caducité qui s'appliquent sont celles du premier acompte.

#### **5.4.5. Caducité des subventions au titre du règlement financier du Département de l'Essonne**

Les enveloppes d'Autorisation de programme (AP) et d'Autorisation d'Engagement (AE) ne sont pas millésimées au Département de l'Essonne. A la fin de chaque exercice, la part d'AP/AE qui n'a pas été affectée à une opération précise est réputée caduque et fait l'objet d'une annulation par administration ; elle devra faire l'objet d'une nouvelle délibération pour être mobilisable en crédits de paiement.

En matière de maîtrise d'ouvrage, les opérations qui n'ont pas connu un début d'exécution au bout de trois ans sont caduques, elles font l'objet d'une annulation par l'administration ; elles doivent faire l'objet d'une nouvelle délibération pour être mobilisable en crédits de paiement. Toutefois, ces opérations peuvent être prorogées au maximum deux ans.

S'agissant des subventions d'investissement, les opérations peuvent faire l'objet d'une dérogation expresse par délibération de l'Assemblée départementale ou de la Commission permanente. Cette prorogation expresse ne peut excéder deux années.

#### 5.4.6. Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire auprès de l'Agent Comptable du STIF, établissement public à caractère administratif ayant son siège au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, sur le compte ouvert à la Recette Générale des Finances de Paris, dont le RIB est le suivant .

Code banque : 10071  
 Code guichet : 75000  
 N° compte : 00001005079  
 Clé : 72

Le paiement est effectué au STIF par virement bancaire, portant dans son libellé le numéro de référence de la facture.

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est :

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Région Ile-de-France	35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement Durable Secrétariat Général	01.53.85.58.76
ETAT	DRIEA-IF 21-23, rue Miollis 75732 Paris Cedex 15	Service de la Politique des Transports Cellule Budget et Synthèse Financière	01 40 61 86 08 <a href="mailto:Veronique.dispot@developpement-durable.gouv.fr">Veronique.dispot@developpement-durable.gouv.fr</a>
Département de l'Essonne	Boulevard de France 91012 EVRY cédex	Direction des Déplacements SGPD	01 60 91 96 65 (Monique Combescure : <a href="mailto:mcombescure@cg91.fr">mcombescure@cg91.fr</a> ou 01 60 91 97 21 (Michel Bitter : <a href="mailto:mbitter@cg91.fr">mbitter@cg91.fr</a> )
STIF	41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissements	01.53.59.14.47

#### 5.5. Comptabilité de l'opération

Le maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à l'opération et les éventuelles subventions ou financements complémentaires spécifiques qui pourraient être accordés par des tiers sur l'opération.

Les parties conservent l'ensemble des pièces comptables justificatives relatives à l'investissement objet de la présente convention, pendant 10 ans à compter de l'émission des dites pièces.

Les financeurs se réservent le droit de solliciter le maître d'ouvrage, à tout moment et jusqu'à l'expiration de ce délai, toutes informations, documents et pièces comptables justificatives relatifs à la comptabilité propre à l'investissement.

---

## **5.6. Modalités de contrôle par les financeurs**

Les financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place et sur pièces de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs, juridiques et comptables.

Les financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire jugée utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action subventionnée.

## **Article 6. PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION**

### **6.1. Suivi de la maîtrise d'ouvrage**

Le STIF est garant du respect des dispositions techniques de l'Avant-Projet approuvé, des coûts d'objectif définis à l'article 5.2, et du délai indiqué à l'article 3.6 pour la mise en service de l'opération.

Le STIF s'engage à autoriser les financeurs ou les experts missionnés par ceux-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet, notamment les revues de projet.

### **6.2. Comité de Suivi de la convention de financement**

A l'initiative du STIF, il est constitué un comité de suivi de l'opération, ci-après désigné « le Comité de Suivi » comprenant l'ensemble des signataires de la présente convention. Ce comité aborde principalement les questions techniques et financières de l'opération relevant de la présente convention.

Ce Comité de Suivi se réunit au moins deux fois par an en séance ordinaire, les membres étant convoqués par le STIF avec un préavis minimum d'un mois.

En tant que de besoin, à l'initiative d'un des membres, le Comité de Suivi peut être réuni en séance extraordinaire par le STIF, dans le mois de sa saisine par le demandeur.

Le STIF établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses réalisées.

A cette fin, l'ensemble des documents établis par le maître d'ouvrage devra être transmis aux membres du Comité de Suivi sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité de Suivi.

Le Comité de Suivi est chargé de suivre, de piloter et de valider l'opération principalement autour des trois thématiques suivantes :

#### **1. Le suivi technique et opérationnel, soit :**

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), ainsi que la désignation nominative des principales fonctions de direction de la maîtrise d'ouvrage,
- le point sur l'avancement des travaux au regard de la présente convention de financement,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement,
- la liste des principaux marchés à venir,
- le suivi du calendrier des travaux.

#### **2. Le suivi financier et administratif, soit :**

- le point sur le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,

- 
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, et d'autre part le coût d'objectif fixé pour le maître d'ouvrage dans la présente convention à l'article 5.2,
  - un état des lieux des dépenses mandatées par le maître d'ouvrage, pour chacun des postes définis dans l'opération,
  - le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
  - le montant des dépenses comptabilisées,
  - le montant des subventions versées,
  - l'estimation du préjudice financier consécutif à un éventuel retard de versement de la part de l'un des financeurs,
  - le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre de la présente convention, et le cas échéant pour les autres conventions de financement en vigueur concernant la même opération, le maître d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et des autorisations d'engagement et de programme. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants prévisionnels conventionnels et en euros aux conditions économiques de référence pour toute la période de réalisation.

Lors de sa première séance, le Comité de Suivi acte le tableau présentant les délais et les coûts détaillés, celui-ci servant de base au suivi, en termes financier et d'avancement, de l'opération.

### **3. La communication autour du projet**

- le suivi du plan de communication mis en place pour l'opération,
- les points spécifiques sur lesquels communiquer éventuellement auprès des usagers.

### **6.3. Commission de suivi de la phase de réalisation**

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 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 STIF.

La Commission de suivi informe ses membres de l'avancement des études et travaux relatifs à l'opération. Elle recueille les avis et observations de ses membres.

### **6.4. Information hors comité de suivi**

Le maître d'ouvrage s'engage pendant toute la durée de validité de la convention à informer les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou une incidence sur le respect du calendrier, ou une incidence sur le programme de l'opération.

Le maître d'ouvrage s'engage également à inviter les financeurs, ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

Par ailleurs, les signataires de la présente convention se réunissent aussi souvent que nécessaire, à l'initiative de l'une des parties, pour assurer le bon déroulement et le suivi de l'opération tel que prévu dans la présente convention.

Par défaut, les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins quinze jours avant la réunion.

---

## **6.5. Intervention d'experts**

A la demande de l'un des financeurs après information préalable des autres financeurs et du STIF, le maître d'ouvrage s'engage à permettre aux experts désignés ou missionnés, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant de la présente opération, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Le maître d'ouvrage est chargé de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

## **Article 7. CLOTURE DE L'OPERATION**

Après versement de l'intégralité des acomptes financiers, tel que prévu à l'article 5.4.1, par les financeurs au maître d'ouvrage des aménagements objet de la présente convention, il est mis en place, en complément du comité de suivi de la convention de financement défini à l'article 6.2, un comité de suivi de clôture de l'opération.

Ce comité de suivi de clôture de l'opération réunit l'ensemble des parties signataires de la présente convention.

Il est convoqué à l'initiative du STIF.

Lors de ce comité, le maître d'ouvrage présente, à la date du comité le bilan physique et financier décrit à l'article 12 de la présente convention.

Le comité de clôture autorise l'opération de clôture de la présente convention.

## **Article 8. PROPRIETE ET GESTION DES OUVRAGES REALISES DANS LE CADRE DE LA PRESENTE CONVENTION**

### **8.1. Propriété**

A titre indicatif, les emprises foncières concernées sont représentées sur les plans joints en annexe 4.

### **8.2. Gestion et maintenance**

Une convention associant le STIF, le Département de l'Essonne, la CAPS et/ou les communes traversées définira les modalités de gestion ultérieure des ouvrages réalisés.

Le STIF conservera la propriété du site propre, des stations et des équipements associés et en assurera l'entretien et la maintenance.

## **Article 9. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES**

### **9.1. Propriété intellectuelle et diffusion des études**

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété du maître d'ouvrage. Elles seront communiquées aux signataires de la présente convention, lesquels s'interdisent toute diffusion sans accord préalable du maître d'ouvrage.

Les résultats des études, après validation par le comité de suivi, pourront être communiqués aux partenaires concernés par la présente opération.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties signataires.

---

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 résultats des études seront transmis aux signataires de la présente convention en un exemplaire sous format CD Rom (fichier source et pdf haute définition).

## 9.2. Communication

Le maître d'ouvrage s'engage, jusqu'à la mise en service de l'opération, à :

- associer, au sein d'un comité de communication, les co-signataires de la présente convention à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de communication commun.
- mentionner les financeurs de l'opération et le STIF sur tout acte de communication relevant de la communication institutionnelle concernant l'opération par la présence de leurs logos ou de toute information sur les taux de financement ;
- prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque représentant au comité de communication puisse faire valider le principe des outils (plan de communication) par leurs responsables respectifs ;
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des co-signataires ;
- rapporter en tant que de besoin les réactions de la population concernant les travaux entrepris.

Le comité de communication regroupe les représentants des directeurs ou responsables de communication de chacun des organismes signataires de la présente convention. Il est piloté par le responsable communication du STIF.

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 : Etat, Région, Département de l'Essonne et STIF
- l'ordre des financeurs : Etat, Région, Département de l'Essonne
- en dernier : le logo du STIF

## ARTICLE 10. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement des délais ou des coûts d'objectif précisés aux articles 3.6 et 5.2 de la présente convention, peut conduire à la rédaction d'un Avant-Projet Modificatif, présenté au Conseil du STIF.

En conséquence, dès que le STIF envisage des modifications de son programme dans l'opération stipulée à l'article 3, il transmettra aux financeurs l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques, de délais de réalisation ou de coûts. Dans le cas où ces modifications auraient des incidences majeures sur le périmètre du projet, sur les délais de réalisation ou le coût d'objectif, il saisira le Comité de suivi, conformément à l'article 6.2 de la présente convention, en vue notamment de confirmer ou non la nécessité de rédiger un Avant-Projet Modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

L'éventuel Avant-Projet Modificatif sera présenté au Conseil du STIF en vue de la signature d'un avenant à la présente convention, spécifiant toutes les implications sur l'opération initiale, notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût d'objectif ou de périmètre du maître d'ouvrage, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'opération. Les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant.

---

L'application des dispositions de cet article ne doit pas faire obstacle à la poursuite des travaux sur la partie non touchée par les modifications envisagées.

## ARTICLE 11. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS

### 11.1. Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 5.3 de la présente convention constitue un plafond exprimé en euros constants CE 01/2008 dont l'actualisation réelle, différente de l'actualisation prévisionnelle (article 5.2.3), demeure à la charge des financeurs, dans la limite du plafond indiqué à l'article 5.2.2.

S'il apparaît, au cours de l'opération que, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif tels qu'indiqué à l'article 5.2 de la présente convention ne peut être respecté, le STIF fournit aux financeurs un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences qu'il présentera au Comité de Suivi défini à l'article 6.2 de la présente convention. Il présente également les solutions appropriées pour minimiser les impacts identifiés.

La nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif se fera selon les dispositions des articles 6.2 et 11 de la présente convention.

Au vu de l'avis rendu par le STIF, les financeurs précisent alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu aux articles 5.3.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs et le STIF .

### 11.2. Dispositions en cas de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai tel que prévu à l'article 3.6 de la présente convention ne peut être assuré, le STIF fournit aux financeurs un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences qu'il présentera au Comité de Suivi défini à l'article 6.2 de la présente convention.

Ce rapport fait par ailleurs l'objet d'un avis rendu par le STIF et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif selon les dispositions des articles 6.2 et 11 de la présente convention. Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

Au vu de ce rapport, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs et le STIF.

Le nouveau calendrier prévisionnel doit faire l'objet d'une concertation entre les financeurs et le STIF. Ces échanges préciseront les modalités de modifications des délais.

### 11.3. Dispositions communes

Le STIF fait approuver le cas échéant l'Avant-Projet Modificatif par son Conseil, et arrête selon les cas :

- un nouveau coût d'objectif pour le maître d'ouvrage concerné et pour l'opération,
- un nouveau délai de l'opération.

En application de ces décisions, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention notamment en terme :

- de modifications de périmètre de maîtrise d'ouvrage,
- de modifications de programme,
- d'augmentation du coût d'objectif initial et d'incidence sur la rémunération du maître d'ouvrage concerné,



- 
- d'augmentation du délai initial.

## Article 12. BILAN FINAL DE L'OPERATION

### 12.1. Bilan physique et financier

Le maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité, au plus tard 2 ans suivant la fin de la garantie de parfait achèvement du dernier ouvrage réalisé pour la présente opération, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, défini à l'article 5.2, ramenée aux conditions économiques de référence (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par le maître d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût d'objectif et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage ;
- les plans définitifs du projet à l'échelle 1/1000e
- un reportage photographique des réalisations comprenant des photos illustratives des stations, du site propre, des intersections, du matériel roulant affecté, etc) et d'étapes clés des travaux
- le récapitulatif des subventions attribuées ;
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres) ;
- le récapitulatif des dépenses acquittées à la date de réalisation du bilan (établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent) ;
- le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses acquittées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par les financeurs ;
- la nature et l'estimation des dépenses prévisionnelles totales restant à payer (contentieux, réclamations d'entreprise, finitions, garanties des aménagements paysagers, un état de la valeur des excédents de terrains ou bâtiments acquis et non nécessaires au strict fonctionnement de l'opération et pouvant donner lieu à un éventuel remboursement dans la limite des produits de cession effectivement constatés et des pourcentages des participations des parties au financement de l'opération) ;
- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'opération.

Le bilan de l'opération accompagné d'un rapport général de présentation, destiné notamment à une comparaison avec le coût des opérations tel que défini à l'article 5.2 est transmis aux financeurs.

### 12.2. Évaluation économique, sociale et environnementale

Les signataires de la présente convention sont convenus de la réalisation de l'opération en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par le maître d'ouvrage et figurant dans l'avant-projet approuvé par le Conseil du STIF. Cette évaluation préalable comporte un bilan prévisionnel des avantages et inconvénients entraînés par la mise en service de l'opération. C'est au vu des prévisions et objectifs explicités dans l'avant-projet que les signataires ont pu reconnaître ensemble la validité économique et sociale de l'opération.

En application du code des transports, il sera réalisé un bilan a posteriori de l'opération.

---

Le STIF organise la collecte des informations nécessaires au bilan a posteriori, à établir au plus tard dans les cinq années qui suivent la mise en service.

## ARTICLE 13. DISPOSITIONS GENERALES

### 13.1. 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, après signature de la présente par l'ensemble des signataires.

Elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 13.4, soit après la réalisation de l'ensemble des étapes suivantes :

- réception des ouvrages et installations par le maître d'ouvrage, et mise en service après accomplissement des procédures prévues par la réglementation de sécurité,
- solde des paiements constatés par les financeurs et le maître d'ouvrage, sur présentation d'un bilan général et définitif,
- solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 5.4.2,
- remise par le maître d'ouvrage aux financeurs du bilan hysique et financier visé à l'article 12.1,
- fin de la dernière des garanties de parfait achèvement,

et au plus tard le 31 décembre 2019.

### 13.2. Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception :

- des modifications de répartition du budget actées par le comité de suivi définies aux articles 11.1 et 11.2 ne fassent pas l'objet d'un avenant
- des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 5.4.6 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.

### 13.3. Règlement des litiges

Les parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

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

### 13.4. Résiliation de la convention

La résiliation de la convention peut être prononcée dans les cas suivants :

1. pour motif d'intérêt général : chaque partie à la présente convention adresse à l'ensemble des signataires de la présente convention, par courrier recommandé avec Accusé Réception, sa décision de résilier la convention.  
La résiliation de la convention prend effet dans un délai d'un (1) mois après la dernière réception du courrier de résiliation ;

- 
2. pour faute ou en cas d'inexécution par une partie à la présente convention d'une ou plusieurs de ses obligations.

Dans ce cas, une mise en demeure est adressée en lettre recommandée avec Accusé Réception, au signataire dont la responsabilité est mise en cause. La résiliation est prononcée de plein droit dans un délai d'un (1) mois à compter de la mise en demeure restée sans effet.

Dans le cas n°2, la résiliation ne peut avoir lieu, 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,
- 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 ainsi que les dépenses de travaux nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif et les dépenses relatives à la clôture des marchés lancés par le maître d'ouvrage intégrant les éventuelles pénalités.

Sur cette base, le maître d'ouvrage procède à la présentation d'un appel de fond pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des co-financeurs, au prorata de leur participation précisée à l'article 5.3 de la présente convention.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des bénéficiaires des subventions.

### **13.5. Mesures d'ordre**

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Les signataires font élection de domicile en leur siège pour l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

---

Fait à Paris, le  
en quatre exemplaires originaux.

SIGNATAIRES : Signée par toutes les parties et notifiée le :

<p>Pour l'Etat,</p>         <p>Daniel CANEPA, Préfet de la Région Ile-de-France</p>	<p>Pour la Région Ile-de-France,</p>         <p>Jean-Paul HUCHON, Président du Conseil régional d'Ile-de-France</p>
<p>Pour le Département de l'Essonne,</p>         <p>Jérôme GUEDJ, Président du Conseil général de l'Essonne</p>	<p>Pour le STIF,</p>         <p>Sophie MOUGARD, Directrice générale</p>

## ANNEXES

**Sommaire des annexes :**

**ANNEXE 1** : Calendrier prévisionnel de l'opération

**ANNEXE 2** : Echancier prévisionnel des appels de fonds relatifs au projet

**ANNEXE 3** : Modalités d'actualisation

**ANNEXE 4** : Plan indicatif des emprises foncières

# **ANNEXE 1**

## **CALENDRIER PREVISIONNEL DE L'OPERATION**

**DUP : 3 aout 2012**

**AVP : octobre 2012**

**PRO : début 2013**

**DCE : 2013**

**Travaux préparatoires : 2013**

**Démarrage des travaux de l'opération : fin 2013**

**Fin des travaux et mise en service : fin 2015**

---

## ANNEXE 2

### ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND

#### RELATIFS AU PROJET

à titre prévisionnel non contractuel

	<b>CFI PRO-REA</b>			
	<b>Etat</b>	<b>RIF</b>	<b>CG91</b>	<b>Total</b>
en k€ HT courant	41%	41%	18%	100%
2013	205	205	90	500
2014	6 601	6 601	2 898	16 100
2015	11 615	11 615	5 099	28 330
2016	9 949	9 949	4 368	24 265
Total	28 370	28 370	12 455	69 195

Rappel : le calcul des dépenses en euros courants conventionnels se fera conformément à l'article 5.2.2 de la convention

---

## ANNEXE 3

### MODALITES D'ACTUALISATION

Les conditions économiques de référence de la présente convention sont celles de janvier 2008. Pour être comparables au coût d'objectif en euros constants, tous les coûts (de l'avant-projet à la réalisation) sont calculés aux conditions économiques de référence de la présente convention par application des indices professionnels TP 01 (ou des indices qui lui succèdent si l'indice TP01 n'existe plus, après accord du comité de suivi de la convention).

Ce calcul est réalisé sur la base des dates d'acquittement des factures par le maître d'ouvrage<sup>3</sup>.

Ces indices sont également utilisés pour l'établissement des coûts prévisionnels en euros courants prévisionnels conventionnels fin de chantier :

- à partir des indices connus à la date de préparation de la convention,
- puis de 3 % par an au-delà,
- arrondi au k€ le plus proche

L'indice TP 01 retenu pour le calcul du coût d'objectif en euros courants est celui de janvier 2012 (693,4).

Le coût d'objectif en euros courants est donc estimé comme suit :

$$COBJ = [C_{01/08} * TP01_{01/12} / TP01_{01/08}] * (1+3\%)^4$$

Avec COBJ = coût d'objectif estimé en euros courants à fin 2015

$C_{01/08}$  = coût d'objectif en euros CE janvier 2008

$TP01_t$  = valeur de l'indice TP01 à la date t

Pour rappel, les projets financés au titre de la Convention particulière transport engagent les financeurs sur la base d'un montant exprimé en euros constants 2008. Le montant des subventions attribuées au titre de cette opération est plafonné à la valeur du coût d'objectif en euros courants à fin décembre 2015 et sera calculé à l'aide de l'indice TP 01 de janvier 2016 lorsque celui-ci sera connu. Les modalités seront précisées dans l'avenant de clôture évoqué à l'article 7.

---

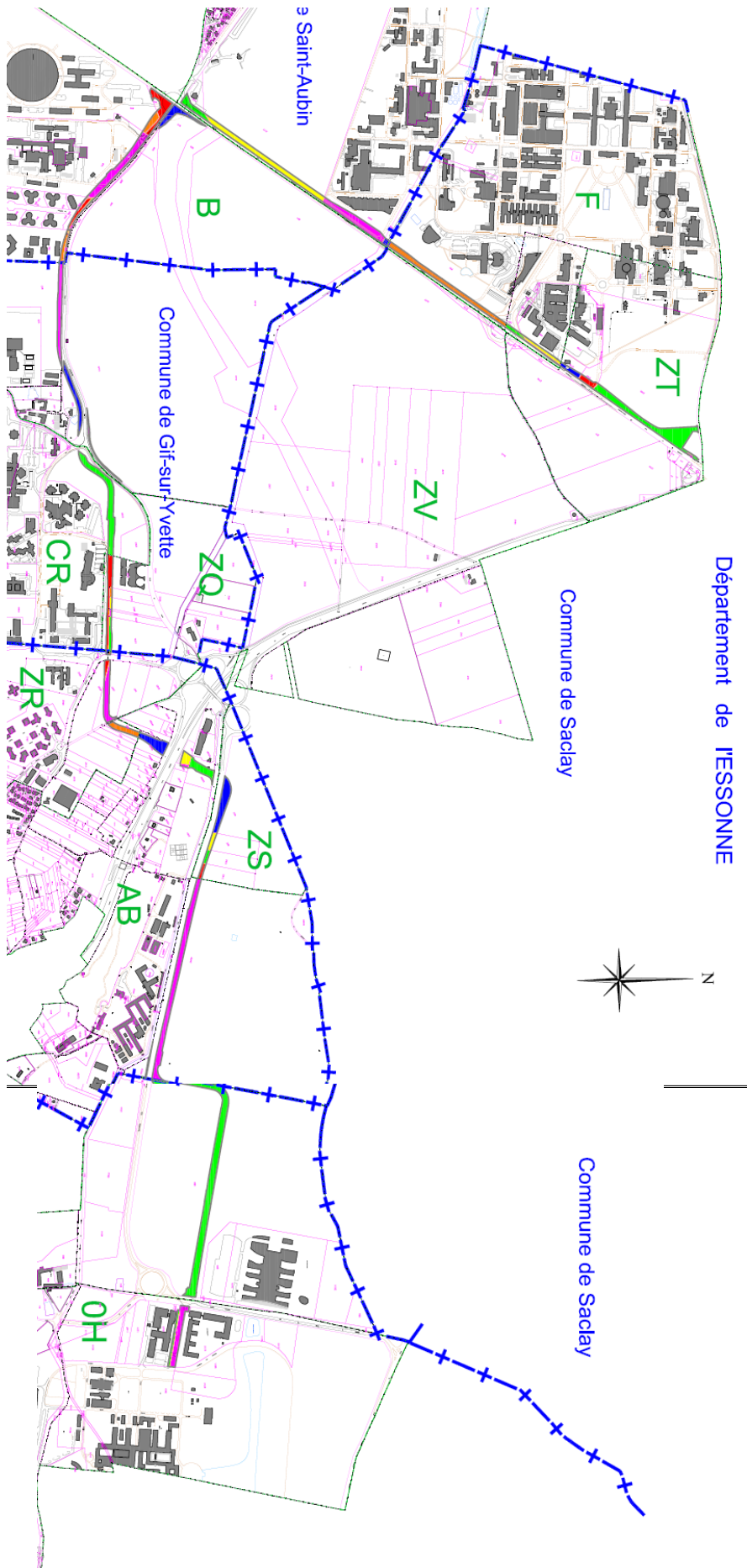
<sup>3</sup> et non sur la date de mise en service du projet

---

## **ANNEXE 4**

### PLAN DES EMPRISES FONCIERES





**Délibération n° 2012/291**

**Séance du 10 octobre 2012**

**RER C**

**Modernisation des gares extra-muros**

**Convention de financement**

**Etudes préalables et avant-projet**

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 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 ;
- VU** le contrat de Projets Etat- Région Ile-de-France 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la décision du conseil du STIF n°2009/0568 du 8 juillet 2009 relative à l'approbation du schéma directeur du RER C ;
- VU** la convention particulière transport 2011-2013 Etat-Région, signée le 26 septembre 2011 ;
- VU** le rapport n° 2012/291 ;
- VU** les avis de la commission de la qualité de service du 04 octobre 2012 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 08 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver la convention de financement relative aux études préalables et d'avant-projet de modernisation des gares extra-muros RER C, pour un montant de 3.654 M€ HT courants ;

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention et prendre toutes les mesures nécessaires à son exécution ;

**ARTICLE 3 :** d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

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

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

Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-291-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012

2012

## Schéma Directeur du RER C Modernisation des Gares Extra- Muros

Convention de financement des  
études relatives à l'élaboration du  
des Etudes préalables et d'Avant-  
Projet (EP-AVP)



## TABLE DES MATIERES

<b>0</b>	<b><u>CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION</u></b> .....	<b>6</b>
<b>1</b>	<b><u>OBJET DE LA CONVENTION</u></b> .....	<b>7</b>
<b>1.1</b>	<b>DEFINITIONS ET CONTENU DE L'ETUDE</b> .....	<b>7</b>
1.1.1	LE DOSSIER D'AVANT-PROJET (AVP) .....	7
1.1.2	LE CONTENU DES DOSSIERS.....	<b>ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.</b>
<b>1.2</b>	<b>CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DE L'AVP</b> .....	<b>8</b>
<b>2</b>	<b><u>ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES</u></b> .....	<b>8</b>
<b>2.1</b>	<b>LA MAITRISE D'OUVRAGE DES ETUDES</b> .....	<b>8</b>
2.1.1	L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS .....	8
2.1.2	IDENTIFICATION, ENGAGEMENTS ET PERIMETRE D'INTERVENTION DES MAITRES D'OUVRAGE .....	8
2.1.3	ROLE DU MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR VIS-A-VIS DES MAITRES D'OUVRAGE ..	8
<b>2.2</b>	<b>LES FINANCEURS</b> .....	<b>9</b>
2.2.1	IDENTIFICATION.....	9
2.2.2	ENGAGEMENTS .....	9
<b>3</b>	<b><u>MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT</u></b> .....	<b>9</b>
<b>3.1</b>	<b>ESTIMATION DU COUT DE L'ETUDE</b> .....	<b>9</b>
<b>3.2</b>	<b>COUT GLOBAL DES ETUDES A LA CHARGE DES MAITRES D'OUVRAGE</b> .....	<b>10</b>
3.2.1	TABLEAU DE SYNTHESE DE REPARTITION DES COUTS PAR MAITRES D'OUVRAGE.....	10
3.2.2	COUTS DETAILLES PAR MAITRE D'OUVRAGE .....	10
<b>3.3</b>	<b>PLAN DE FINANCEMENT</b> .....	<b>12</b>
<b>3.4</b>	<b>MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT POUR L'ETAT ET LA REGION</b> .....	<b>12</b>
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
<b>3.5</b>	<b>CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION</b> .....	<b>15</b>
<b>3.6</b>	<b>COMPTABILITE DES MOA</b> .....	<b>16</b>
<b>4</b>	<b><u>MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS</u></b> .....	<b>16</b>
<b>5</b>	<b><u>GESTION DES ECARTS</u></b> .....	<b>16</b>

<b>6</b>	<b><u>DISPOSITIONS GENERALES.....</u></b>	<b>17</b>
6.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION.....	17
6.2	REGLEMENT DES LITIGES.....	17
6.3	RESILIATION DE LA CONVENTION.....	17
6.4	DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION.....	18
6.5	MESURES D'ORDRE.....	18
<b>7</b>	<b><u>ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION .....</u></b>	<b>18</b>
7.1	COMITE TECHNIQUE .....	18
7.2	COMITE DES FINANCEURS.....	19
7.3	COMMISSION DE SUIVI .....	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
7.4	INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI .....	19
<b>8</b>	<b><u>PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES.....</u></b>	<b>20</b>
8.1	DIFFUSION DES ETUDES .....	20
8.2	COMMUNICATION DES FINANCEURS .....	20

Entre,

**En premier lieu,**

- 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 \_\_\_\_\_,
- le **Syndicat des Transports d'Ile de France**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé à Paris 9<sup>e</sup> 39 bis/41 rue de Châteaudun, représenté par Madame Sophie Mougard en sa qualité de Directrice Générale dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil n° 2012/\_\_\_\_\_ du 10 Octobre 2012,

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 13<sup>ème</sup>, 92 avenue de France, représenté par son Directeur Régional Ile de France, Monsieur François-Régis ORIZET,
- **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 14<sup>ème</sup>, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par Jacques PEYNOT, Directeur Délégué SNCF DDGT, dûment habilitée à signer la présente convention,

Ci-après désignés par les « maîtres d'ouvrage » ou le(s) « bénéficiaires(s) »

## **Visas**

**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** le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF,

**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 l'opération « RER C » approuvé par décision n° 2009/0568 du Conseil du STIF 08 juillet 2009,

**Vu** la convention de financement entre l'Etat et la Région Ile de France relative aux études de Schéma de Principe de l'opération « RER C », votée en Commission Permanente Régionale (n° CP 09-1225 du 17 novembre 2009),

**Vu** le Contrat de projets 2007-2013 État – Région Île-de-France signé le 23 mars 2007,

**Vu** la Convention Particulière Etat-Région Ile de France relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs, signée le 26 septembre 2011,

**Il est convenu ce qui suit :**

## **0 Contexte général de l'opération**

Le Schéma Directeur du RER C, voté en Conseil du STIF du 08 juillet 2009, a été élaboré pour le court et le moyen terme et propose, une modernisation des infrastructures existantes (modernisation du nœud de Brétigny, renforcement des sous-stations, création d'un nouveau terminus intermédiaire à Paris-Austerlitz,...). Ces opérations, dont les études d'avant-projet sont d'ores et déjà lancées, vont permettre d'améliorer la robustesse de la ligne à desserte constante.

En complément, le STIF a souhaité qu'une enveloppe de 70M€ (aux conditions économiques de janvier 2008) sur la modernisation des gares extra-muros du RER C soit inscrite au schéma directeur afin de valoriser sa mise en œuvre. L'objectif consiste à élaborer un programme d'aménagement complémentaire pour l'aménagement des gares de la ligne les plus problématiques. Cette opération est inscrite dans la Convention Particulière transports Etat-Région Ile de France 2011-2013 qui prévoit la réalisation des études et travaux pour 70M€ (aux conditions économiques de janvier 2008).

Sur cette base, un premier travail technique préliminaire mené par la SNCF en collaboration étroite avec RFF, le STIF et la Région, a permis d'identifier 10 gares de la ligne C répondant à des problématiques :

- d'accompagnement des projets urbains majeurs ou des projets de maillages aux gares RER C (ligne 14, TTME,...),
- des saturations identifiées par l'exploitant,

Les gares retenues sont :

- Brétigny,
- Epinay-sur-Orge,
- Gennevilliers,
- Ivry-sur-Seine,
- Sainte-Geneviève-des-Bois,
- Saint-Quentin-en-Yvelines,
- St-Ouen,
- Savigny-sur-Orge,
- Villeneuve-le-Roi,
- Vitry-sur-Seine

Des premières études de niveaux préfaisabilité ont permis de confirmer l'intérêt d'un traitement de ces gares en cohérence avec les coups partis déjà engagés et financés (SDA, Impaqt...).

Ainsi, la présente convention relative au financement des études préalables et d'avant-projet (EP- AVP), permet d'aller plus en avant dans la définition des programmes à mener sur ces gares

Elle porte sur l'ensemble des périmètres de maîtrise d'ouvrage de RFF et SNCF pour l'opération « Schéma Directeur RER C – gares ».



## 1 Objet de la convention

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement des études d'EP-AVP du projet gares RER C par le STIF et la Région Ile-de-France,
- de définir l'organisation du pilotage des études,
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution des dossiers d'EP-et d'avant-projet,
- 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 de la présente convention la dénomination suivante :

**« Schéma Directeur du RER C – Modernisation des gares Extra-Muros - Etudes d'EP-AVP ».**

### 1.1 Définitions et contenu des études

#### 1.1.1 Les Dossiers d'Etudes préalables et d'Avant-projet (EP-AVP)

L'ensemble des études menées dans le cadre de cette convention devra garantir la compatibilité, la cohérence et la bonne coordination avec les opérations coups partis (SDA, Impaqt,...)

Les études préliminaires et de faisabilité comprendront a minima, pour chaque gare :

- une esquisse reprenant le site de la gare avec les aménagements à prévoir,
- un programme indiquant les aménagements à envisager par lieu : extérieur, bâtiment voyageur, accès aux quais, quais...
- une étude simple pour la solution préconisée. Dans le cas où deux solutions resteraient envisagées, une étude comparative des solutions techniques pour les aménagements : par exemple, passerelle / souterrain, rehaussement partiel ou complet des quais,
- une première estimation chiffrée du montant des travaux et des études, avec le détail des coûts renseignés par nature de travaux
- 

*Les études d'avant-projet (AVP) seront réalisées conformément à l'annexe 3 de la délibération du STIF du 06/07/11 relative au contenu des dossiers DOCP-Schéma de Principe et AVP. Elles comprendront notamment, pour chaque gare :*

- *les acquisitions de données nécessaires,*
- *le plan de la gare et des aménagements,*
- *le descriptif détaillé des aménagements par lieu,*
- *l'argumentaire détaillé et l'approfondissement des conséquences opérationnelles des solutions techniques retenues,*
- *les services complémentaires à prévoir en phase exploitation,*

- *un chiffrage détaillé et engageant des travaux et des études, avec le détail des coûts par nature de travaux (à +/- 5%),*

*Un planning détaillé des opérations*

## **1.2 Calendrier prévisionnel de réalisation de l'EP-AVP**

Le délai prévisionnel de réalisation des études est de **24 mois**, dont 9 mois pour les EP hors période de validation, à compter de la notification de la présente convention par le STIF. La notification intervient lorsque l'ensemble des financements a été mis en place par chacun des financeurs. Le planning prévisionnel des études est joint en annexe 3 à la présente convention.

## **2 Rôle et engagements des parties**

### **2.1 La maîtrise d'ouvrage des études**

#### **2.1.1 L'autorité organisatrice des transports**

Conformément aux dispositions prévues à l'article 14 du décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF et à l'article L1241-2 du code des transports, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

#### **2.1.2 Identification, engagements et périmètre d'intervention 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.

#### **2.1.3 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 pour l'ensemble de l'opération de modernisation des gares extra-Muros.**

Le maître d'ouvrage coordinateur est chargé :

- D'établir un planning d'ensemble des opérations faisant apparaître l'état d'avancement général des études des différents maîtres d'ouvrage, et d'en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- D'agréger et de synthétiser les éléments relatifs à l'exécution de l'opération, notamment les éléments techniques et financiers ;

- D'identifier le plus en amont possible les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage.

Ces éléments seront présentés aux financeurs lors des comités techniques.

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 défini à l'article 1.2 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.

Sur chaque projet de gare, en fonction de la nature et de la complexité des aménagements à réaliser, l'un des deux maîtres d'ouvrage (RFF ou SNCF) peut être désigné maître d'ouvrage coordinateur du projet pour cette gare. Dans ce cas, le maître d'ouvrage coordinateur est désigné d'un commun accord entre RFF et la SNCF à l'issue de la validation de l'étude préliminaire, la répartition des MOA coordinateur est indiquée dans l'annexe 4.

## **2.2 Les financeurs**

### **2.2.1 Identification**

Le financement des études, objet de la présente convention, est assuré dans le cadre de la Convention Particulière Transport par :

- Le STIF (30 %),
- La Région Ile-de-France (70 %).

### **2.2.2 Engagements**

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par les maîtres d'ouvrage visés à l'article 2.1.2, des études en vue de l'élaboration de l'EP-AVP, 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 ces études d'EP-AVP, est évalué à 523 K€ pour les EP et 3 126 K€ pour les AVP **HT courants, non actualisable et non révisable.**

Ces montants sont estimés sur la base du programme d'études décrit en annexe 4. Le programme définitif des projets sera arrêté à l'issue des EP.

Avant l'engagement des AVP, en particulier pour les gares d'Ivry-sur-Seine, Saint-Quentin-en-Yvelines et Saint-Ouen, les montants prévisionnels prévus au titre du SD RER C et les participations financières des autres programmes seront arrêtés sur la base des résultats des EP.

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 maîtres d'ouvrage

#### 3.2.1 Tableau de synthèse de répartition des coûts par maîtres d'ouvrage

Les coûts pris en charge par les maîtres d'ouvrage, rattachés aux périmètres définis à l'article 2-1-2, sont établis comme suit :

Maîtres d'ouvrage	Coûts Euros constants 01/2008 HT	Coûts Euros courants HT
RFF	1 800 100	2 126 421
SNCF	1 297 049	1 527 676
<b>TOTAL</b>	<b>3 097 148</b>	<b>3 654 096</b>

#### 3.2.2 Coûts détaillés par maître d'ouvrage

Chacun des maîtres d'ouvrage fournit une estimation en euros courants des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du projet :

Postes de prestations	MOA RFF	MOA SNCF
<b>EP</b>	<b>216 943</b>	<b>306 363</b>
<b>AVP</b>	<b>1 909 478</b>	<b>1 221 313</b>
<i>Dont MOE</i>	<i>1 303 541</i>	<i>836 971</i>
<i>Dont MOA</i>	<i>330 720</i>	<i>209 774</i>
<i>Dont Frais de MOA</i>	<i>275 217</i>	<i>174 569</i>
<b>TOTAL en € courants</b>	<b>2 126 421</b>	<b>1 527 676</b>

Ces estimations prennent en compte dans leur base de calcul une ligne de « Provisions pour aléas et imprévus »..



### 3.3 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants.

<b>Schéma Directeur RER C - Gares (Euros courants)</b>			
<b>Montant € HT et %</b>			
	<b>STIF</b> 30 %	<b>Région</b> 70 %	<b>Total</b>
<b>RFF</b>	637 926	1 488 494	<b>2 126 421</b>
<b>SNCF</b>	458 303	1 069 373	<b>1 527 676</b>
<b>Total</b>	<b>1 096 229</b>	<b>2 557 867</b>	<b>3 654 096</b>

### 3.4 Modalités de versement des crédits de paiement pour le STIF 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 les maîtres d'ouvrage.

Pour les études d'EP-AVP, objet de la présente convention, les maîtres d'ouvrage transmettront, auprès de l'ensemble des financeurs, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programmes / 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) Pour le STIF, Périodicité d'émission des demandes d'acomptes**

- Les demandes d'acompte sont émises par les maîtres d'ouvrages avec une périodicité trimestrielle, avec un nombre maximum de 5 appels de fonds par an,

#### **b) Contenu des demandes de versement d'acomptes**

La demande de versement des acomptes comprendra :

- Le taux d'avancement par gare dans un tableau récapitulatif de l'ensemble des gares du programme ayant bénéficiées d'une subvention, en distinguant les études (EP-AVP),
- le taux cumulé de réalisation des études sur l'ensemble des projets du programme objet de la présente convention,

- Le montant de la demande d'acompte, ce montant étant déterminé en fonction du taux cumulé de réalisation des études sur l'ensemble des projets du programme, au prorata de la participation financière du STIF.

**c) Plafond des demandes d'acomptes**

- Les demandes d'acomptes peuvent être sollicitées selon le phasage suivant :
  - o 15% de la part STIF pour les gares dont les études EP-AVP ont été engagées
  - o au prorata de l'avancement des études EP-AVP de chaque gare (dans la limite de 95% du montant total subventionné par le STIF sur la gare correspondante, incluant les 15% déjà versés pour le démarrage (par dérogation à la décision du Conseil du STIF n°7453 du 4/4/2002)

**Pour la Région :**

La demande de versement d'acomptes comprendra **pour la SNCF** :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés 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**. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 4.2.7 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 4.3.1.
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

A titre exceptionnel jusqu'en 2014, dans l'attente de l'adaptation de son système d'information comptable, RFF bénéficie pour ses demandes de versement d'acomptes vis-à-vis de la Région de la dérogation décrite ci-après.

La demande de versements d'acomptes **auprès de RFF** comprendra ainsi :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés 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 4.2.7 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 4.3.1.
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signée par le représentant légal des maîtres d'ouvrage.

B-Plafonnement des acomptes de la Région Ile-de-France

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région aux maîtres d'ouvrage est plafonné à 95% avant le versement du solde. Ce taux de 95% est applicable pour la Région uniquement dans le cas d'une opération inscrite au CPER 2007-2013 au titre du GP5.

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses des maîtres d'ouvrage.

### **3.4.2 Versement du solde**

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, les maîtres d'ouvrage présentent le relevé final des dépenses 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 financier des maîtres d'ouvrage indiqués à l'article 2.1.2. Sur la base du relevé final des dépenses, les maîtres d'ouvrages procèdent, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

Pour la SNCF et RFF, le versement du solde se fera sur présentation, auprès de chaque financeur, d'un état récapitulatif signé par le représentant légal du maître d'ouvrage précisant :

- les montants déjà versés au titre de la présente convention, précisant la date de demande et la date de versement ;
- les dépenses mandatées et payées pendant la durée de la convention pour l'exécution des études ;
- la quote-part de financement du financeur ;
- le montant du solde à percevoir par le maître d'ouvrage ou du solde à reverser au financeur.

Cet état récapitulatif sera accompagné de la liste des factures acquittées.

### **3.4.3 Paiement**

Le versement des montants de subvention appelés par les maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception par les financeurs de l'ensemble des pièces telles que définies à l'article 3.4.1 de la présente convention.

Le mandatement des financeurs est libellé de telle sorte qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination indiquée à l'article 1.

Les dates et les références de mandatement sont portées par écrit, éventuellement sous forme électronique, à la connaissance des maîtres d'ouvrage.

### **3.4.4 Bénéficiaires et domiciliation**

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- 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	Banque de France Agence Centrale à Paris	30001	00064	00000062471	31
------	---	-------	-------	-------------	----

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est :

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
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	David O'Neil 01.82.53.80.50 David.o-neil@stif.info
SNCF	16, Avenue de Ivry 75634 PARIS CEDEX 13	SNCF Gares&Connexions Département Comptable	Caroline TOMAS 01 80 50 92 54 <a href="mailto:caroline.tomas@sncf.fr">caroline.tomas@sncf.fr</a>
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 <a href="mailto:patricia.langelez@rff.fr">patricia.langelez@rff.fr</a>

### 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 de son attribution, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte.

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 Conditions de versement du financement du STIF relatif à l'engagement de l'opération**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 7 décembre 2011, le bénéficiaire doit informer le STIF du commencement d'exécution des études. Si à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la notification d'attribution de la subvention par le STIF, le bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et est annulée. Ce délai peut être exceptionnellement prorogé par décision de la Directrice Générale du STIF, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai d'un an, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

### **3.7 Conditions de versement du financement du STIF relatif aux délais de réalisation de l'opération**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 7 décembre 2011, le bénéficiaire dispose à compter de la date de demande de premier acompte, d'un délai de 4 ans pour présenter le solde de l'opération. Ce délai peut être prorogé à titre exceptionnel (à charge pour la maîtrise d'ouvrage de justifier que le retard ne lui est pas imputable) par décision de la Directrice Générale du STIF.

### **3.8 Comptabilité des MOA**

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à ces études.

Les maîtres d'ouvrage 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.

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 maître d'ouvrage.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par les maîtres d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 3.3. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement aux financeurs 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 maîtres d'ouvrage 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 financeurs n'a pas été sollicité, ou en cas de désaccord des financeurs, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage dans le périmètre duquel il est intervenu.

## **6 Dispositions générales**

### **6.1 Modification de la convention**

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation 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 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, minimum d'un mois, indiqué dans la décision de la personne publique et notifiée 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 un reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser aux maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, les maîtres d'ouvrage procèdent à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des bénéficiaires des subventions.

#### **6.4 Date d'effet et durée de la convention**

La convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

Elle expire soit en cas de résiliation 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 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 3.4.2,

et au plus tard 24 mois après validation de EP-AVP.

#### **6.5 Mesures d'ordre**

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Les signataires font élection de domicile en leur siège pour l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

### **7 Organisation et suivi de la présente convention**

Conformément au Contrat de Projets 2007-2013 et la Convention Particulière Transport, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle des maîtrises d'ouvrage. Le STIF s'assure notamment du respect, par les maîtres d'ouvrage, des délais indiqués, de la remise des documents et des estimations à chaque étape du projet indiqués à l'article 1.1 de la présente convention.

Dans ce cadre, chaque maître d'ouvrage s'engage à remettre au maître d'ouvrage coordinateur l'ensemble des documents relatif à l'exercice de sa mission.

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 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'EP-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, 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 besoins, les membres étant convoqués par le STIF 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 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.

A ce titre, le comité technique effectuera une validation à l'issue de la réalisation des études préliminaires et avant de lancer les études d'avant projet.

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 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 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 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.

A l'initiative du STIF, les maîtres d'ouvrage pourront être amenés à présenter les résultats des études ou leur avancement aux élus et collectivités concernés.

## **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 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 des financeurs, 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 de leur 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 : la Région, le STIF, RFF, SNCF
- l'ordre des financeurs : la Région, le STIF
- en dernier : le logo du STIF



## **ANNEXES**

Annexe 1 : Organigramme de l'opération

Annexe 2 : Echancier prévisionnel des autorisations de programme et des appels de fonds

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel

Annexe 4 : Détail du programme par gare des études objet de la présente convention

Annexe 5 : Contenu des postes de prestation par maître d'ouvrage



## **ANNEXE 1 :**

### **Organigramme nominatif**

---

Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

#### **MAITRISE D'OUVRAGE RFF**

Maître d'ouvrage : Direction des Projets Accessibilité des Gares

M. Alain SAILLARD, Directeur des Projets Accessibilité des Gares

#### **MAITRISE D'OUVRAGE SNCF**

Maître d'ouvrage :

- ✓ SNCF Transilien Département Développement.
- ✓ Direction Déléguée des Gares Transiliennes pour le périmètre gares existantes du RFN.

**ANNEXE 2 :**  
**Echéancier prévisionnel des autorisations de programme  
et des dépenses**

**2.1 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS PAR MOA**

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE RFF**

<b>€ HT Courants</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>TOTAL</b>
STIF	637 926			
Région	1 488 494			
<b>Total</b>	<b>2 126 421</b>			

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE SNCF**

<b>€ HT Courants</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>TOTAL</b>
STIF	458 303			
Région	1 069 373			
<b>Total</b>	<b>1 527 676</b>			

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS DES MAITRES D'OUVRAGE (SYNTHESE)**

€ HT Courants	2012	2013	2014	TOTAL
RFF	2 126 421			
SNCF	1 527 676			
<b>Total</b>	<b>3 654 096</b>			

**2.2 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES**

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND RFF**

€ HT Courants	2013	2014	2015	TOTAL
STIF	223 274	318 963	95 689	<b>637 926</b>
Région	520 973	744 247	223 274	<b>1 488 494</b>
<b>Total</b>	<b>744 247</b>	<b>1 063 210</b>	318 963	<b>2 126 421</b>

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND SNCF**

€ HT Courants	2013	2014	2015	TOTAL
STIF	160 406	229 151	68 745	<b>458 303</b>
Région	374 281	534 686	160 406	<b>1 069 373</b>
<b>Total</b>	<b>534 686</b>	<b>763 838</b>	229 151	<b>1 527 676</b>

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES VERSEMENTS AUX MAITRES D'OUVRAGE (SYNTHESE)**

€ HT Courants	2013	2014	2015	TOTAL
STIF	383 680	548 114	164 434	<b>1 096 229</b>
Région	895 254	1 278 934	383 680	<b>2 557 867</b>
<b>Total</b>	<b>1 278 934</b>	<b>1 827 048</b>	548 114	<b>3 654 096</b>

**ANNEXE 3:**  
**Calendrier prévisionnel**

---

Date prévisionnelle de livraison de la phase avant projet : décembre 2014

**ANNEXE 4 :**  
**Détail du programme des études objet de la présente**  
**convention**

---

Tableau A3 de détail du programme

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2012/292**

**Séance du 10 octobre 2012**

**Rocade Ferrée de Moyenne Couronne**

**Convention de financement des études exploratoires**

Le conseil 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 ;
- VU** le contrat de Projets Etat- Région Ile-de-France 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la convention particulière transport 2011-2013 Etat-Région, signée le 26 septembre 2011 ;
- VU** le rapport n° 2012/292 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 08 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : d'approuver la convention de financement des études exploratoires relatives à la Rocade Ferrée de Moyenne Couronne pour un montant de 800 000 € H.T ;

**ARTICLE 2** : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention et prendre toutes les mesures nécessaires à son exécution ;

**ARTICLE 3** : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

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

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

Jean-Paul HUCHON



Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-292-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012

2012

## Rocade Ferrée de Moyenne Couronne

Convention de financement des  
études exploratoires



## **TABLE DES MATIERES**

<b><u>0</u></b>	<b><u>CONTEXTE GENERAL DE L'ETUDE.....</u></b>	<b><u>6</u></b>
<b><u>1</u></b>	<b><u>OBJET DE LA CONVENTION.....</u></b>	<b><u>6</u></b>
<b>1.1</b>	<b>DEFINITIONS ET CONTENU DE L'ETUDE.....</b>	<b>7</b>
1.1.1	LES ETUDES EXPLORATOIRES.....	7
1.1.2	LE CONTENU DES DOSSIERS.....	7
<b>1.2</b>	<b>CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES.....</b>	<b>7</b>
<b><u>2</u></b>	<b><u>ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES.....</u></b>	<b><u>7</u></b>
<b>2.1</b>	<b>LA MAITRISE D'OUVRAGE DES ETUDES.....</b>	<b>7</b>
2.1.1	L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS.....	7
2.1.2	IDENTIFICATION, ENGAGEMENTS ET PERIMETRE D'INTERVENTION DES MAITRES D'OUVRAGE.....	7
<b>2.2</b>	<b>LES FINANCEURS.....</b>	<b>8</b>
2.2.1	IDENTIFICATION.....	8
2.2.2	ENGAGEMENTS.....	8
<b><u>3</u></b>	<b><u>MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT.....</u></b>	<b><u>8</u></b>
<b>3.1</b>	<b>ESTIMATION DU COUT DE L'ETUDE.....</b>	<b>8</b>
<b>3.2</b>	<b>PLAN DE FINANCEMENT.....</b>	<b>8</b>
<b>3.3</b>	<b>MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT POUR L'ETAT ET LA REGION.....</b>	<b>8</b>
3.3.1	VERSEMENT D'ACOMPTES.....	8
3.3.2	VERSEMENT DU SOLDE.....	9
3.3.3	PAIEMENT.....	9
3.3.4	BENEFICIAIRES ET DOMICILIATION.....	10
<b>3.4</b>	<b>CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION.....</b>	<b>10</b>
<b>3.5</b>	<b>COMPTABILITE DU STIF.....</b>	<b>11</b>
<b><u>4</u></b>	<b><u>MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS.....</u></b>	<b><u>11</u></b>
<b><u>5</u></b>	<b><u>GESTION DES ECARTS.....</u></b>	<b><u>11</u></b>
<b><u>6</u></b>	<b><u>DISPOSITIONS GENERALES.....</u></b>	<b><u>11</u></b>
<b>6.1</b>	<b>MODIFICATION DE LA CONVENTION.....</b>	<b>11</b>
<b>6.2</b>	<b>REGLEMENT DES LITIGES.....</b>	<b>11</b>



<b>6.3</b>	<b>RESILIATION DE LA CONVENTION.....</b>	<b>12</b>
<b>6.4</b>	<b>DATE D’EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION.....</b>	<b>12</b>
<b>6.5</b>	<b>MESURES D’ORDRE.....</b>	<b>12</b>
<b>7</b>	<b><u>ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION .....</u></b>	<b>13</b>
<b>7.1</b>	<b>COMITE TECHNIQUE .....</b>	<b>13</b>
<b>7.2</b>	<b>COMMISSION DE SUIVI .....</b>	<b>13</b>
<b>7.3</b>	<b>INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI .....</b>	<b>14</b>
<b>8</b>	<b><u>PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES.....</u></b>	<b>14</b>
<b>8.1</b>	<b>DIFFUSION DES ETUDES .....</b>	<b>14</b>
<b>8.2</b>	<b>COMMUNICATION DES FINANCEURS .....</b>	<b>14</b>

Entre,

**En premier lieu,**

- **l'État**, représenté par le Préfet de la Région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- la **Région Île-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,**

- 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.

## **Visas**

**Vu** le code des transports,

**Vu** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France modifiée,

**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** 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 Contrat de projets 2007-2013 État – Région Île-de-France signé le 23 mars 2007,

**Vu** la Convention Particulière Transports, signée le 26 septembre 2011,

**Vu** la Loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 dite loi MOP,

## **Considérants**

**Il est convenu ce qui suit :**

## **0 Contexte général de l'étude**

Les débats publics sur les projets du Grand Paris et d'Arc Express ont bien montré toute l'importance de l'amélioration de la desserte des territoires par les transports en commun en moyenne couronne mais aussi un lien avec l'ensemble du réseau, dans une optique d'amélioration du maillage.

C'est pourquoi la Région et l'État ont inscrit dans la Convention particulière transports un projet de rocade ferrée des tangentielles, au titre des études à réaliser en préparation du prochain Contrat de projets État-Région, dans le cadre d'un montant global de 25 millions d'euros.

Ce projet de rocade, qu'il convient plus vraisemblablement de considérer comme un système de lignes de trams-trains intégrera également l'analyse d'une ligne méridienne en Seine-et-Marne.

Cette rocade est déjà esquissée par trois projets du Plan de mobilisation pour les transports :

- La tangentielle nord est déjà en travaux et son tronçon central Épinay/Seine – Le Bourget sera mis en service dès 2015. Elle sera ultérieurement prolongée à l'ouest jusqu'à Sartrouville et à l'est jusqu'à Noisy-le-Sec.
- La tangentielle ouest sera réalisée en plusieurs phases. Le tronçon situé entre Saint-Germain-en-Laye et Noisy-le-Roi est en service depuis 2004. Il doit être prolongé pour permettre un maillage plus efficace, au nord jusqu'à Achères, et ultérieurement Cergy, et au sud jusqu'à Saint-Cyr, et peut-être Versailles, en fonction des résultats d'études en cours. Les prolongements à Achères et Saint-Cyr ont déjà fait l'objet d'une première concertation.
- Le tram-train Massy-Évry est lui aussi très avancé. Les premiers travaux sont prévus en 2014, pour une mise en service en 2018. La ligne pourrait être prolongée à l'ouest jusqu'à Versailles.

## **1 Objet de la convention**

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement des études,
- de définir l'organisation du pilotage des études,
- de préciser le contenu des études nécessaires,
- 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'étude objet du présent avenant la dénomination suivante :

**« Rocade ferrée de moyenne couronne – Études exploratoires ».**

## **1.1 Définitions et contenu de l'étude**

### **1.1.1 Les études exploratoires**

L'étude sera réalisée en deux phases :

- Une première phase pour étudier, de manière globale, le système et l'intérêt d'une rocade en tram-trains desservant la moyenne couronne francilienne, dans le prolongement de la tangentielle nord et de la tangentielle ouest.
- Une seconde phase portant éclairage (opportunité, faisabilité) sur certaines opérations en lien avec la première phase (notamment sur la desserte d'Orly au moyen de la section Champigny/ Orly) et sur « la méridienne », liaison du nord au sud de la Seine-et-Marne. »

La présente convention finance la réalisation des deux phases.

### **1.1.2 Le contenu des dossiers**

Les documents remis comprendront l'intégralité des études nécessaires à sa réalisation. L'ensemble des documents sera remis par le STIF aux financeurs en deux exemplaires papiers et un exemplaire sous format CD-Rom.

## **1.2 Calendrier prévisionnel de réalisation des études**

Le délai prévisionnel de réalisation des études est de **12 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.

## **2 Rôle et engagements des parties**

### **2.1 La maîtrise d'ouvrage des études**

#### **2.1.1 L'autorité organisatrice des transports**

Conformément aux dispositions prévues à l'article 14 du décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF et à l'article L1241-2 du code des transports, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

#### **2.1.2 Identification, engagements et périmètre d'intervention 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.

Le STIF assure la maîtrise d'ouvrage des études.

## **2.2 Les financeurs**

### **2.2.1 Identification**

Le financement des études, objet de la présente convention, est assuré dans le cadre de la Convention particulière transports par :

- L'Etat (30 %),
- La Région Île-de-France (70 %).

### **2.2.2 Engagements**

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les subventions nécessaires à la réalisation, par le STIF, des études exploratoires, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 3.2 de la présente convention.

## **3 Modalités de financement et de paiement**

### **3.1 Estimation du coût de l'étude**

Le montant global de cette étude est estimé à **800 000 € HT courants, non actualisable et non révisable.**

### **3.2 Plan de financement**

Le plan de financement est établi en euros courants.

<b>Étude exploratoire RFMC (Euros courants)</b>			
<b>Montant € HT et %</b>			
	<b>État</b> 30 %	<b>Région</b> 70 %	<b>Total</b>
<b>STIF</b>	<b>240 000</b>	<b>560 000</b>	<b>800 000</b>

### **3.3 Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région**

#### **3.3.1 Versement d'acomptes**

Les acomptes sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement de l'étude sur présentation d'appels de fonds par le STIF.

A cette fin, le STIF transmettra aux financeurs, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

A compter de la date de première demande de versement, le STIF dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'étude.

### A-Versement des acomptes

La demande de versement des acomptes par le STIF comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le STIF indiquant notamment la référence des **factures acquittées**, leur **date d'acquittement** et le montant des **factures acquittées**. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 3.2 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 3.2.
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du STIF.

Par ailleurs un récapitulatif annuel des factures comptabilisées sera adressé à l'État.

### B-Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région et l'État au STIF est plafonné à 95% avant le versement du solde. Conformément à la délibération du Conseil Régional n°CR140-07 du 20 décembre 2007, le montant cumulé des acomptes pouvant être versé par la Région d'Ile de France pour les opérations relevant du Contrat de Projet Etat / Région 2007-2013 et de la Convention Particulière Transports 2011-2013 est plafonné à 95 % avant versement du solde.

#### **3.3.2 Versement du solde**

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, le STIF 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 du STIF. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le STIF 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.

Le versement du solde se fait sur la base du relevé final des dépenses.

#### **3.3.3 Paiement**

Le versement des montants de subvention appelés par le STIF 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 du STIF.

### 3.3.4 Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- STIF sur le compte ouvert au nom Trésor Public, 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
État	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	01.82.53.80.50 david.o-neill@stif.info

### 3.4 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région

Si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et elle est annulée.

Ce délai peut être prorogé d'un an maximum par décision du Président, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois ans mentionnés ci-avant que les retards dans le démarrage de l'étude 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'étude ; à défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc. Lorsque l'étude a donné lieu à l'engagement d'une autorisation de programme de projets, celle-ci demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'étude 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'étude, les dates de caducité qui s'appliquent sont celles du premier acompte.



### **3.5 Comptabilité du STIF**

Le STIF s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à cette étude.

Le STIF s'engage à informer préalablement les financeurs de toutes autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

## **4 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'étude, activité ou action subventionnée.

## **5 Gestion des écarts**

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 3.2 de la présente convention constitue un plafond global.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par 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 3.2. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 3-1, les co-financeurs sont informés lors de la réunion du comité de pilotage. Le STIF doit 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, la prise en charge des dits dépassements incombe au STIF.

## **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 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'étude. 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 au STIF, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les coûts liés à la résiliation des marchés. Sur cette base, le STIF procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation du STIF.

### **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 au conseil du STIF.

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 au STIF selon les modalités de l'article 3.4,

et au plus tard 24 mois après validation des études exploratoires par le STIF.

### **6.5 Mesures d'ordre**

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Les signataires font élection de domicile en leur siège pour l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en 3 exemplaires originaux.

## **7 Organisation et suivi de la présente convention**

Conformément au Contrat de projets État Région Île-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF de s'assurer notamment du respect des délais indiqués, et de la remise des documents et des estimations à cette étape du projet indiqués à l'article 1.2 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.

### **7.1 Comité technique**

Il est constitué un comité technique de suivi de l'étude. Ce comité, convoqué par le STIF, comprend l'ensemble des signataires concernés par 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 STIF.

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

- de partager les éléments d'études techniques, les éventuels points durs et leurs impacts financiers et administratifs le cas échéant, en impliquant en amont les acteurs de l'étude,
- 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 Commission de suivi**

Placé sous la présidence de la Directrice générale du STIF, la Commission de suivi comprend les signataires de la convention.

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 à l'AVP.

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.

### **7.3 Information hors comité et commission de suivi**

Le STIF s'engage pendant toute la durée de validité de la convention, à informer les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

## **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 du STIF.

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 du STIF.

Les résultats des études, après validation par la commission de suivi, pourront être communiqués aux collectivités territoriales concernées par la présente étude. 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 État-Région, les études financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires :

- l'ordre des financeurs : l'État, la Région
- en dernier : le logo du STIF



**Délibération n° 2012/293**

**Séance du 10 octobre 2012**

**MISE EN PLACE DE TRAINS LONGS LE WEEK-END  
POUR LA LIGNE D DU RER**

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 contrat du 3 mai 2012 conclu entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la SNCF ;
- VU** le rapport n °2012/293 ;
- VU** l'avis de la commission de l'offre de transport du 4 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** le nombre de caisse\*km supplémentaires annuelles correspondant à la mise en place de trains longs le week-end pour la ligne D du RER est de 1,923 million ;

**ARTICLE 2 :** en année pleine, les coûts d'exploitation supplémentaires à la charge du STIF s'élèvent à s'élèvent à 1,808 M€ HT 2011 ;

**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  
075-287500078-20121010-2012-293-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012

**Délibération n°2012/294  
Séance du 10 octobre 2012**

**DELEGATION DE COMPETENCE  
A LA VILLE DE VILLIERS-SUR-MARNE  
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL**

-----

**Service Régulier 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 du conseil du STIF n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°2011/0497 du Conseil du STIF en date du 1<sup>er</sup> juin 2011 concernant l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du conseil municipal de Villiers-sur-Marne n° 2012.09.09 du 24/09/2012 sur la demande de délégation de compétence au STIF pour l'exploitation d'un service communal ;
- VU** le rapport n° 2012/294 à 2012/296 ;
- VU** les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 4 octobre 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 5 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** la ville de Villiers-sur-Marne 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 :

- Service communal de transport urbain « La Navette » ;

**ARTICLE 2 :** les voyageurs sont admis gratuitement sur cette navette ;

**ARTICLE 3 :** la convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France à la ville de Villiers-sur-Marne pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local, telle que définie à l'article 1 de la présente délibération, est approuvée ;

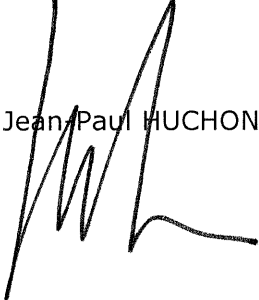
**ARTICLE 4 :** la directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 3 de la présente délibération ;

Accusé de réception en préfecture 075-287500078-20121010-2012-294-DE Date de télétransmission : 12/10/2012 Date de réception préfecture : 12/10/2012
---

**ARTICLE 5 :** la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, et notamment de la mise à jour du plan régional des transports. La présente délibération sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean Paul HUCHON



Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-294-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012



# 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<sup>ème</sup>) (n° SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa Directrice Générale Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2012/294 du 10/10/2012, 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.XX du 24/09/2012, 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<sup>er</sup> juin 2011 sur l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du conseil municipal de Villiers-sur-Marne n° 2012.09.XX du 24/09/2012 sur la demande de délégation de compétence au STIF pour l'exploitation d'un service communal ;

## 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.

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.

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

Dans cette optique, la délégation de 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 **4 ans** à compter de sa date de notification par le STIF.

### **Article 3 - Principes généraux**

#### ***Article 3.1 - Principe d'exclusivité de l'AOP***

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

#### ***Article 3.2 - Principe de coopération et de transparence***

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

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion. Elle produit chaque année avant le 1<sup>er</sup> avril au STIF un rapport d'exercice des compétences déléguées conformément aux dispositions de l'Article 8.

### **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 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 régulier local décrit ci-dessous :

- Service communal de transport urbain « la navette »

### **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 **02/05/2013** (voir annexe 2 à renvoyer au STIF après mise en service).
- 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.
- 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 télébillettiques 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 8 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 service en régie,
- soit de confier par la signature d'une convention à durée déterminée l'exploitation du service 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 service 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 service (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 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.

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 gratuité.

Toute modification des règles tarifaires devra faire l'objet d'un avenant, sous réserve du respect des conditions techniques nécessaires à leur application.

### **Article 7 - Financement par l'AOP**

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.

## **Titre III - INFORMATION ET CONTROLE**

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

Le suivi financier a pour objet de contrôler l'évolution de la dépense de transport dans une approche globale du coût des services de transport collectif en Ile-de-France et dans l'éventualité d'un retour au STIF des compétences transférées au terme de la convention. L'AOP établit annuellement le rapport d'exercice des compétences déléguées comportant au minimum les éléments suivants :

- Analyse détaillée de l'usage du service : 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 9 - Contrôle**

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

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

### **Article 10 - Evaluation de la délégation de compétence**

Une évaluation de la délégation de compétence sera, le cas échéant, effectuée à mi-parcours de la convention.

## **Titre IV - DISPOSITIONS DIVERSES**

### **Article 11 - Responsabilité**

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

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

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

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

### **Article 12 - 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 13 - Résiliation**

#### ***Article 13.1 - 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 13.2 - 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 14 - 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 15 - 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 \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

En double exemplaire,

Pour le STIF

Pour l'AOP

La Directrice Générale

Le Député-Maire



# ANNEXE I

## CAHIER DES CHARGES APPLICABLE AU SERVICE REGULIER LOCAL DE VILLIERS-SUR-MARNE

### 1. ELEMENTS DE CONTEXTE

Dans le cadre de sa politique de désenclavement de ses quartiers, la commune s'est engagée dans une réflexion sur les modalités de convergences des différents modes de transports existants et à venir, et ce, dans l'objectif de préserver l'environnement et de minorer les déplacements urbains individuels.

Le quartier pavillonnaire du Bois de Gaumont a la particularité de n'être pas desservi par les transports en commun.

Aussi, face à la forte demande de la population villiéraine, la ville souhaite réaliser un projet de desserte partielle sur le territoire de Villiers-sur-Marne par la mise en place de 2 minibus de 9 places.

Aussi, à compter du **2 mai 2013**, la ville de Villiers-sur-Marne, dans le cadre de sa délégation accordée par le STIF, assurera le transport public de voyageurs sur le territoire de la commune par le biais d'une navette municipale « la navette de Villiers ».

### 2. ORGANISATION DU TRANSPORT

#### 2.1. Conditions générales d'exploitation

Le garage municipal assurera à partir du **2 mai 2013** la prestation « navette de Villiers » en régie pour desservir les quartiers du Bois de Gaumont, du Centre Ville, le Collège des Prunais, et la Gare.

Pour réaliser cette prestation, la ville va acquérir début 2013 deux minibus d'une capacité d'accueil de 9 personnes, dont une en fauteuil roulant.

Ces deux minibus suivront un circuit fermé formé de deux boucles qui permettra de relier le quartier pavillonnaire du Bois de Gaumont aux autres quartiers de la ville en passant par la gare RER E « Villiers-sur-Marne – Le Plessis-Trévisé ».

La ville dans le cadre de la régie municipale doit :

- 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 ou faire entretenir le matériel roulant de telle sorte que celui-ci soit constamment en parfait état de fonctionnement, de propreté et de confort,
- la régie informera périodiquement la collectivité des performances de la ligne,
- les agents en contact avec les voyageurs doivent avoir une tenue correcte et faire preuve de courtoisie.

## 2.2. Description de la consistance et de la nature du service

Ce parcours aura la forme d'un circuit fermé qui forme deux boucles de 5 Km afin de relier les quartiers de la ville non desservis par les transports en commun aux autres quartiers, et ainsi promouvoir une satisfaction d'accessibilité globale aux transports urbains sur le territoire de Villiers-sur-Marne. Le temps total du parcours aller et retour est de 20 minutes.

### **Le service fonctionnera :**

- 1°) du lundi au vendredi
- 2°) le dimanche matin

Il ne fonctionnera pas le samedi.

Le service régulier de transport sera actif toute l'année y compris les jours fériés, les mois de juillet et août et durant les vacances scolaires.

### ***1°) Les deux navettes effectueront 28 rotations par jour du lundi au vendredi réparties tout au long de la journée de 7h00 à 18h30 :***

#### **1<sup>ère</sup> navette)**

- Les sept premières rotations seront effectuées de 7h00 à 10h00 selon l'itinéraire suivant :

Départ : Centre Municipal Administratif et Technique (CMAT) (6h45)

De 7h00 à 7h45 (Bois de Gaumont → Gare) : 2 rotations

De 7h45 à 8h30 (Bois de Gaumont → Collège) : 2 rotations

De 8h30 à 9h00 (Bois de Gaumont → Gare) : 1 rotation

De 9h00 à 10h00 (Bois de Gaumont → Gare) : 2 rotations avec arrêt supplémentaire (Mairie).

- Les sept autres rotations seront effectuées de 16h00 à 18h30 selon l'itinéraire suivant :

De 16h00 à 17h00 (Collège → Bois de Gaumont) : 3 rotations

De 17h00 à 18h30 (Gare → Bois de Gaumont) : 4 rotations

Retour : Centre Municipal Administratif et Technique (CMAT) (18h45)

#### **2<sup>ème</sup> navette)**

- Les sept premières rotations seront effectuées de 7h00 à 10h00 selon l'itinéraire suivant :

Départ : Centre Municipal Administratif et Technique (CMAT) (6h45)

De 7h00 à 7h45 (Bois de Gaumont → Gare) : 2 rotations

De 7h45 à 8h30 (Bois de Gaumont → Gare) : 2 rotations

De 8h30 à 9h00 (Bois de Gaumont → Gare) : 1 rotation

De 9h00 à 10h00 (Bois de Gaumont → Gare) : 2 rotations avec arrêt supplémentaire

(Mairie).

- Les sept autres rotations seront effectuées de 16h00 à 18h30 selon l'itinéraire suivant :

De 16h00 à 17h00 (Gare → Bois de Gaumont) : 3 rotations

De 17h00 à 18h30 (Gare → Bois de Gaumont) : 4 rotations

Retour : Centre Municipal Administratif et Technique (CMAT) (18H45)

**2°) Les deux navettes effectueront 20 rotations le dimanche matin de 9h00 à 12h30 :**

**1<sup>ère</sup> navette)**

- Les dix rotations seront effectuées de 9h00 à 12h30 selon l'itinéraire suivant :

Départ : Centre Municipal Administratif et Technique (CMAT) (8h45)

De 9h00 à 12h30 (Bois de Gaumont → Gare) : 10 rotations

Retour : Centre Municipal Administratif et Technique (CMAT) (12H45)

**2<sup>ème</sup> navette)**

- Les dix rotations seront effectuées de 9h00 à 12h30 selon l'itinéraire suivant :

Départ : Centre Municipal Administratif et Technique (CMAT) (8h45)

De 9h00 à 12h30 (Bois de Gaumont → Gare) : 10 rotations

Retour : Centre Municipal Administratif et Technique (CMAT) (12H45)



# La Navette de Villiers

Liaison Bois de Gaumont / Gare

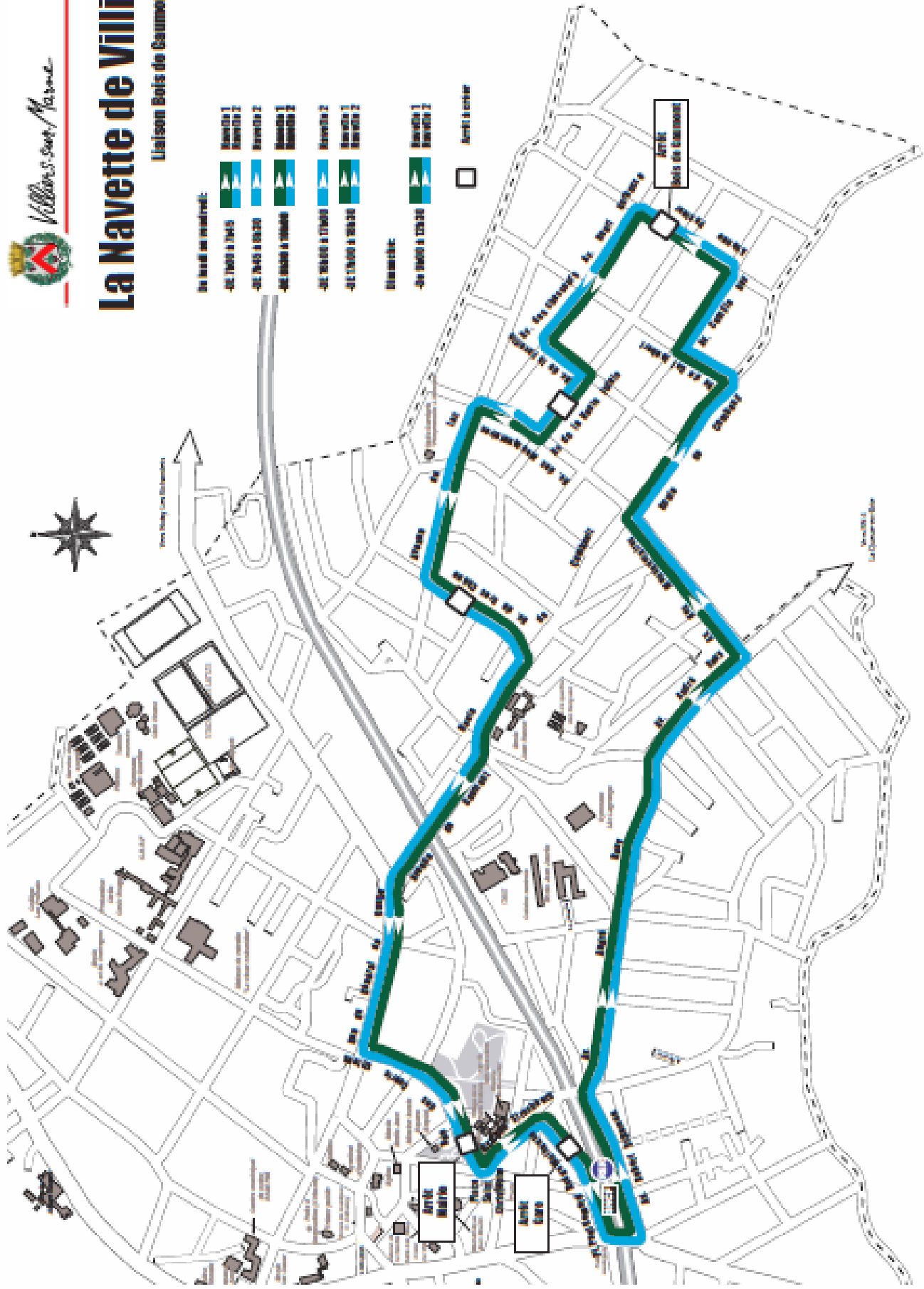
En bord de route :

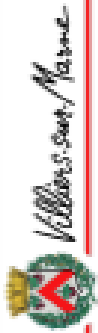
- Arbre(s) 1  
-Ar 1000 à 1045
- Arbre(s) 2  
-Ar 1045 à 1090
- Arbre(s) 3  
-Ar 1090 à 1135
- Arbre(s) 2  
-Ar 1135 à 1180
- Arbre(s) 3  
-Ar 1180 à 1225

Éclaircisse :

- Arbre(s) 1  
-Ar 1000 à 1045
- Arbre(s) 2  
-Ar 1180 à 1225

□ Arrêt à sens





# La Navette de Villiers

Liaison Bois de Gaumont / Collège

Les lignes redevient:

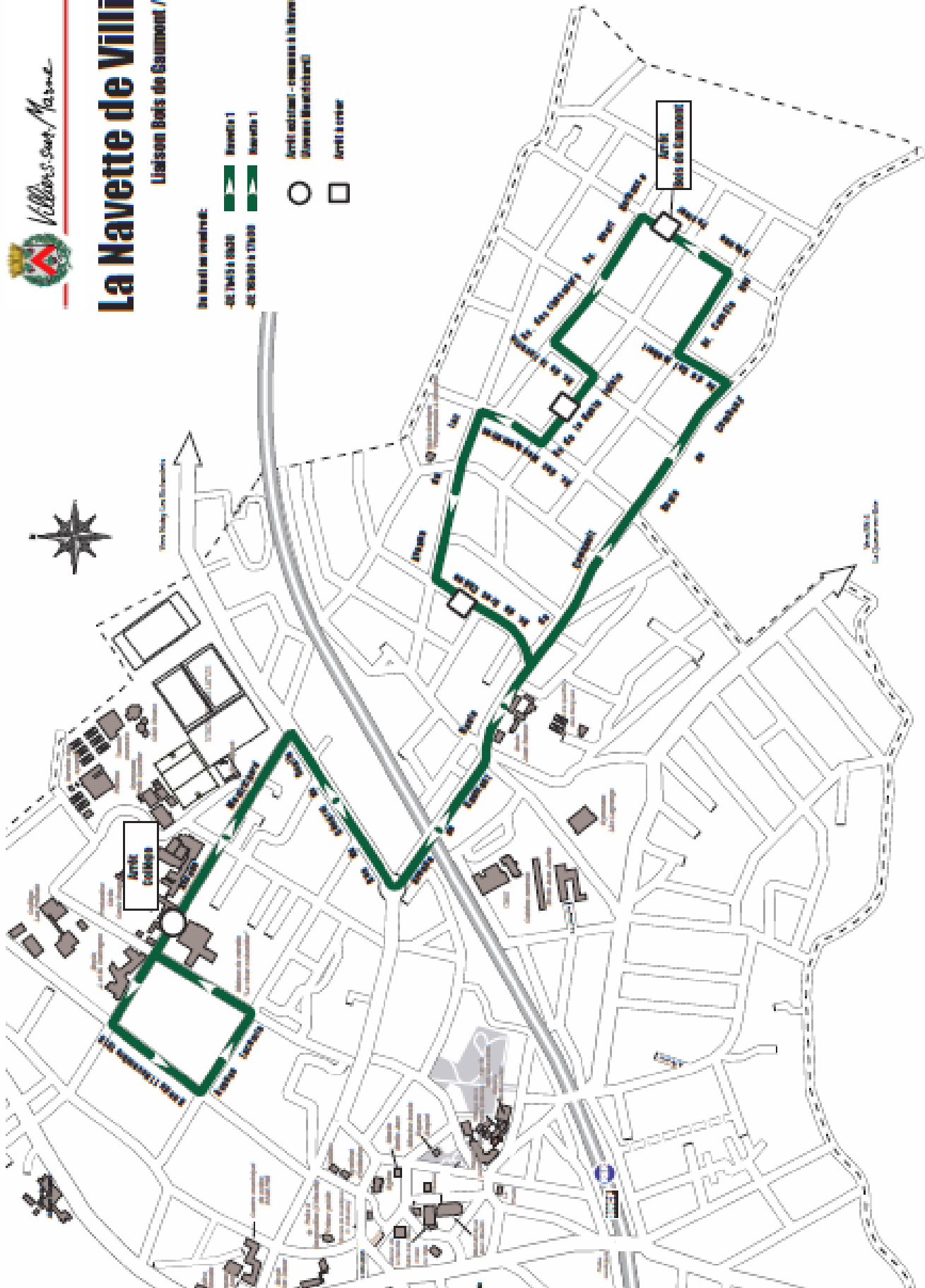
-> 10450 à 10450 Navette 1

-> 10450 à 10450 Navette 1

Arrêt existant - commune de Villiers et Bois de Gaumont (Mairie de Villiers)



Arrêt à créer



## **2.3. Exécution du service**

### **La régie est tenue de respecter :**

- Les points de départ et de terminus existants (CMAT),
- Les 7 arrêts de bus à desservir,
- La durée optimale de la rotation et du kilométrage optimal du parcours,
- L'emprunt au minimum des voies déjà exploitées par des lignes de transports en commun.

### **CONTROLE DE L'EXECUTION DU SERVICE**

Les contrôles d'exécution du service par la collectivité portent sur :

- l'état d'entretien du matériel roulant,
- l'état de propreté du matériel roulant,
- l'état et l'actualisation de l'information aux voyageurs,
- l'attitude du personnel vis-à-vis de la clientèle,
- la continuité du service en cas de défaillance d'un véhicule,
- la régularité de l'exploitation.

### **RESPONSABILITE – 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 illimitée « du risque tiers et voyageurs transportés » couvrant les responsabilités que la collectivité encoure du fait de l'exploitation du service.

## **2.4. Zone géographique desservie**

Il est prévu un départ et une arrivée devant le CMAT, ainsi que 7 arrêts répartis tout au long du parcours, distribuant principalement le Bois de Gaumont, le Centre Ville, le Collège des Prunais et la Gare.

### **ITINERAIRE**

Le circuit doit permettre tous déplacements vers les principaux pôles attractifs de la ville (services administratifs, poste, gare, commerces, groupes scolaires, complexes sportifs ...).

En cas de modification de l'itinéraire (arrêts, parcours.... etc), le maître d'ouvrage se charge de toutes les démarches nécessaires auprès du STIF.

***Les lieux et établissements à desservir sont situés :***

### **1<sup>ère</sup> navette (du lundi au vendredi) :**

- Départ du CMAT (Centre Municipal Administratif et Technique) – Chemin des Ponceaux

**Points d'arrêt :**

- . Avenue Pasteur
  - . Avenue de la Haute Futaie
  - . Avenue du Gros Chêne
  - . Avenue Montrichard (trottoir côté droit) – (Ecole Dudragne / Collège des Prunais)
  - . Avenue Montrichard (trottoir côté gauche)
  - . Rue des Courts Sillons - (Poste, Médiathèque, Mairie, Cinéma...)
  - . Boulevard de Mulhouse - (Gare SNCF)
- Retour au CMAT (Centre Municipal Administratif et Technique) – Chemin des Ponceaux

**2<sup>ème</sup> navette (du lundi au vendredi) :**

- Départ du CMAT (Centre Municipal Administratif et Technique) – Chemin des Ponceaux

**Points d'arrêt :**

- . Avenue Pasteur
  - . Avenue de la Haute Futaie
  - . Avenue du Gros Chêne
  - . Rue des Courts Sillons - (Poste, Médiathèque, Mairie, Cinéma...)
  - . Boulevard de Mulhouse - (Gare SNCF)
- Retour au CMAT (Centre Municipal Administratif et Technique) – Chemin des Ponceaux

**1<sup>ère</sup> navette (dimanche matin) :**

- Départ du CMAT (Centre Municipal Administratif et Technique) – Chemin des Ponceaux

**Points d'arrêt :**

- . Avenue Pasteur
  - . Avenue de la Haute Futaie
  - . Avenue du Gros Chêne
  - . Boulevard de Mulhouse – (Gare SNCF)
- Retour au CMAT (Centre Municipal Administratif et Technique) – Chemin des Ponceaux

**2<sup>ème</sup> navette (dimanche matin) :**

- Départ du CMAT (Centre Municipal Administratif et Technique) – Chemin des Ponceaux

**Points d'arrêt :**

- . Avenue Pasteur
  - . Avenue de la Haute Futaie
  - . Avenue du Gros Chêne
  - . Boulevard de Mulhouse – (Gare SNCF)
- Retour au CMAT (Centre Municipal Administratif et Technique) – Chemin des Ponceaux

La liste des voies empruntées par les lignes existantes RATP sont les suivantes :

- RD 235 : Place Pierre Sépard, Avenue André Rouy.
- RD 203 : Rue du Général de Gaulle

Voies communales : Avenue Montrichard, Avenue Robert Schuman

## **2.5. Ayants droit**

La ligne est ouverte à tout public.

## **2.6. Matériel roulant**

La régie municipale affecte l'exécution du service défini ci-dessus par deux minibus d'une capacité d'accueil de 9 personnes dont une en fauteuil roulant.

En outre, la régie dispose d'une réserve de matériel équivalent suffisante pour pallier dans les moindres délais les défaillances du véhicule en service, en cas d'immobilisation pour raisons de panne, accident, révisions,...

L'habillage du véhicule est conforme à la charge graphique de la ville de Villiers sur Marne.

## **3. QUALITE DE SERVICE**

### **3.1. Information voyageurs**

#### **POINTS D'ARRETS**

- 5 points d'arrêts de bus pour « la navette de Villiers » devront être créés. Ils seront intégrés au domaine public communal.

Ces 5 points d'arrêts de bus seront situés : Avenue Pasteur, Avenue de la Haute Futaie, Avenue du Gros Chêne, Rue des Courts Sillons et Boulevard de Mulhouse.

- 2 points d'arrêts de bus déjà existants (lignes régulières RATP) seront utilisés.

Ces 2 points d'arrêts de bus sont implantés : Avenue Montrichard.

Nota : Pour des motifs de concurrence sur les lignes exploitées par la RATP, la ville ne peut pas implanter plus de deux points d'arrêts en commun.

#### **AFFICHAGE DES ITINERAIRES ET HORAIRES**

L'édition, la diffusion des horaires et tracés sont assurés par la ville, ainsi que l'affichage aux points d'arrêts et dans les véhicules.

De plus, la régie municipale assure l'information par voie d'affichage sur les dispositifs d'arrêts et dans le véhicule de l'interruption du service le samedi et en cas de travaux (modification du circuit et/ou changement d'arrêts).



### **DEPLIANT HORAIRES**

La ville fournit des dépliants où figurent impérativement : le logo de la ville, le nom du service exploitant, le circuit avec ses arrêts, les horaires en cours.

### **PUBLICITE**

La commune se réserve le droit de gérer elle-même toute publicité sur le matériel roulant aux emplacements réservés à cet effet et sur tout support d'information qu'elle jugera utile.

### **ADMISSION DES VOYAGEURS**

Le service de transport dans le cadre de l'AOP est gratuit.

## **3.2. Continuité du service et exigences de qualité**

### **PERSONNEL**

Toute absence ou défaillance du personnel de conduite affectée sur le service urbain sera palliée, dans le respect du code du travail.

### **PENALITES**

Les cas de force majeure de même que les problèmes d'exploitation imputables à des conflits sociaux, ou à des travaux entraînant des difficultés d'exploitation, les conditions météorologiques difficiles, ne peuvent donner lieu à aucune pénalité.

### **INTEGRATION DU SERVICE URBAIN AU SEIN DU RESEAU RATP**

En cas de restructuration des lignes RATP dans le périmètre d'activités du réseau urbain, il est convenu que ce dernier ne saurait être un obstacle à l'évolution de lignes à caractère intercommunal, intégrées dans un ensemble « réseau » ; les parties étudieront ensemble, les modifications et les évolutions à apporter pour que les 2 réseaux conservent leur caractère de complémentarité.

## **4. ECONOMIE GLOBALE DU SERVICE**

### **4.1. Estimation du trafic**

Les prévisions de trafic sont de l'ordre de 200 voyageurs par jour du lundi au vendredi et de 100 voyageurs le dimanche matin.

#### **Kilométrage effectué :**

Lundi à Vendredi : 28 rotations quotidiennes soit 144,23 Km par jour.

Dimanche matin : 20 rotations soit 105,76 Km par jour.

Soit par semaine type : 160 rotations pour 826,93 Km.

### **4.2. Bilan économique prévisionnel**

La régie doit communiquer annuellement au plus tard 1 mois après la clôture d'un exercice calendaire le coût du service pour l'ensemble de la ligne.

## **5. MODALITES D'EXPLOITATION EN REGIE**

### **Forme juridique**

Collectivité Territoriale

### **Modalités d'organisation financière**

Les coûts d'investissement et de fonctionnement de mise en place du service régulier de transport « navette de Villiers » seront prévus au Budget Primitif 2013.

### **Modalités de fonctionnement**

Le service régulier de transport « navette de Villiers » sera mis en service à compter du 2 mai 2013.

## **ANNEXE II**

### **ATTESTATION DE DATE DE MISE EN PLACE EFFECTIVE DU SERVICE (MODELE A RENVoyer APRES LA MISE EN PLACE DU SERVICE)**

#### **ATTESTATION**

Je soussigné, Monsieur Jacques Alain BENISTI Député Maire de la Ville de Villiers-sur-Marne, ci-après désigné « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP », atteste que *le service régulier local (la navette de Villiers)* a bien été mis en place à compter du 2 mai 2013, suite à une exploitation de ce service en *régie*.

Le service régulier local « la navette de Villiers » est assuré par la ville de Villiers-sur-Marne (l'AOP) - Place de l'Hôtel de Ville – 94350 Villiers-sur-Marne.

En foi de quoi, je délivre la présente attestation pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à Villiers-sur-Marne, le 21 Août 2012.

*Le Député Maire,*

*Jacques Alain BENISTI*

**Délibération n° 2012/295**

**Séance du 10 octobre 2012**

**AVENANT N°1 A LA CONVENTION DE DELEGATION DE COMPETENCE  
A LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU MONT-VALERIEN  
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL**

-----

**SERVICES REGULIERS LOCAUX DE SURESNES, RUEIL-MALMAISON  
ET NANTERRE**

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 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la délibération n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n° 2007-00454 du 11 juillet 2007 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n° 2009-1028 du 9 décembre 2009 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n° 2010-0569 du 4 octobre 2010 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n° 2011-0643 du 6 juillet 2011 ;
- VU** la convention de délégation de compétence à la Communauté d'agglomération du Mont-Valérien en matière de services réguliers locaux du 5 septembre 2011 ;
- VU** la délibération du Conseil Communautaire de la communauté d'agglomération du Mont-Valérien n°50/2012 du 28 septembre 2012 ;
- VU** le rapport n° 2012/294 à 2012/296 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport et de la commission économique et tarifaire des 4 et 5 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : est approuvée la modification des articles 2, 5.1, 5.2, 6, 7, 8 et 9 de la convention de délégation de compétence conclue entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Communauté d'agglomération du Mont-Valérien le 5 septembre 2011, pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local ;

**ARTICLE 2** : la participation du STIF au financement des services réguliers locaux de Suresnes, Rueil-Malmaison et Nanterre 563, 564 et 565 est fixée en année pleine à 235 061 € (valeur 2012 TTC) ; elle est revalorisée chaque année en fonction de la formule de révision fixée à l'article 8 de la convention de délégation de compétence ;

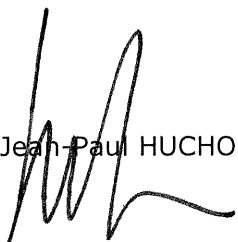
Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-295-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012

**ARTICLE 3 :** l'avenant n°1 à la convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile-de-France à la Communauté d'agglomération du Mont-Valérien pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local, visée à l'article 1<sup>er</sup> de la présente délibération, est approuvé ;

**ARTICLE 4 :** la directrice générale est autorisée à signer l'avenant n°1 à la convention visée à l'article 3 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

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-295-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012

# **AVENANT n° 1 à la convention de délégation de compétence en matière de services réguliers locaux du 5 septembre 2011**

## **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<sup>ème</sup>), (n° SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa Directrice Générale Madame Sophie MOUGARD, en vertu de la délibération du Conseil du STIF n°2012-~~XXX~~ du 10 octobre 2012, ci-après désigné le « STIF »,

**D'UNE PART,**

## **ET**

- La Communauté d'Agglomération du Mont Valérien, sise 1 place de la Boule à Nanterre (92000) représenté par son Président, Monsieur Christian DUPUY, en vertu de la délibération du Conseil communautaire n°2012-~~XXX~~ du 28 septembre 2012, ci-après désignée « 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, 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 14 février 2007 du Conseil du STIF sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n° 2007-00454 du 11 juillet 2007 concernant la délégation de compétence à la Ville de Rueil-Malmaison pour l'organisation des lignes 563 et 564 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n° 2009-1028 du 9 décembre 2009 concernant le transfert à la Communauté d'agglomération du Mont-Valérien de la compétence pour l'organisation des lignes 563, 564 et de la ligne 565 nouvellement créée ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n° 2010-0569 du 4 octobre 2010 concernant la prolongation de la convention de délégation de compétence pour l'organisation des lignes 563, 564 et 565 ;
- VU** la délibération du Conseil Communautaire du Mont-Valérien n°45/2011 du 28 avril 2011 sur la délégation de compétence des services réguliers locaux entre le Syndicat des Transports d'Ile-de-France et la Communauté d'Agglomération du Mont-Valérien ;
- VU** la délibération n°2011/0497 du Conseil du STIF du 1<sup>er</sup> juin 2011 concernant l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;

- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2011/0643 du 6 juillet 2011 concernant la délégation de compétence à la CAMV pour l'organisation des lignes 563, 564, 565, 559 et 560 ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 5 septembre 2011 ;
- VU** la délibération du Conseil communautaire de la Communauté d'Agglomération du Mont-Valérien n°XX /2012 du 28 septembre 2012 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2012/---- du 10 octobre 2012 concernant la délégation de compétence à la CAMV pour l'organisation des lignes 563, 564, 565, 559 et 560 ;

## **PREAMBULE**

La Communauté d'Agglomération du Mont-Valérien (CAMV) a reçu le 11 juillet 2007, le 9 décembre 2009, le 4 octobre 2010 et le 6 juillet 2011 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, comprenant cinq services réguliers locaux, les lignes 563, 564 et 565 desservant Rueil-Malmaison et Suresnes, et les lignes 559 et 560 desservant Nanterre. Ces services sont exploités par la RATP.

Conformément à sa délibération du 28 septembre 2012, la Communauté d'agglomération du Mont-Valérien a validé le projet d'avenant à la convention de délégation de compétence comprenant les deux volets suivants :

1. Changement du régime tarifaire des lignes 563, 564 et 565 vers une tarification francilienne. Les lignes sont actuellement gratuites et l'AOP supporte le coût des services en totalité. Conformément aux principes de la délibération du Conseil du STIF n°2007/0497 du 14 février 2007, le STIF participe désormais au financement de ces services sur la base du trafic induit nouveau payant, hors transfert d'autres services de transport collectif.
2. Prolongement de la ligne 563 à la place de la Boule à Nanterre. Le terminus actuel se situe place du 8 mai 1945 à Rueil-Malmaison. La vocation de la ligne 563 prolongée est d'assurer une liaison entre les 3 communes, depuis la gare de Suresnes vers la place de la Boule. Cette ligne desservira plusieurs équipements scolaires (groupe scolaire, collège, lycée), administratifs (CAMV, Hôtel de Ville de Suresnes), un marché, ainsi que des zones d'emploi (centre Renault, hôpital Foch) et de population.

Il convient également de prolonger l'échéance de la convention de délégation de compétence du 4 septembre 2017 au 31 décembre 2017, afin que celle-ci soit en cohérence avec l'échéance des conventions d'exploitation. La convention d'exploitation entre la CAMV et la RATP pour les lignes 559 et 560, qui prend fin le 16 septembre 2017, et celle pour les lignes 563, 564 et 565, devront prendre fin au 31 décembre 2017.

Le présent avenant a pour objet de prendre en compte ces éléments en modifiant la convention de délégation de compétence du 5 septembre 2011. La Communauté d'agglomération du Mont-Valérien souhaite que ces modifications soient effectives à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013.

Il est convenu ce qui suit :

## **Article 1<sup>er</sup> – PROLONGEMENT DE LA LIGNE 563 A NANTERRE**

I. L'article 5.1 de la convention de délégation de compétence du 5 septembre 2011 est modifié comme suit :

### *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 cinq services réguliers locaux décrits ci-dessous :

- Desserte communale de Nanterre : lignes 559 et 560
- Desserte communale de Rueil-Malmaison : lignes 564 et 565
- Desserte intercommunale de Rueil-Malmaison, Suresnes et Nanterre : ligne 563

II. A l'article 5.2 de la convention, le premier alinéa relatif à la date de mise en service des services délégués est modifié comme suit :

- La mise en service des services réguliers locaux visés à l'article 5.1 au 17 septembre 2011 et pour les lignes 564, 565 et le prolongement de la ligne 563 à Nanterre au 1<sup>er</sup> janvier 2013.

## **Article 2 – MODIFICATION DE LA TARIFICATION DES LIGNES 563, 564, 565**

I. L'article 6 de la convention de délégation de compétence du 5 septembre 2011 est modifié comme suit :

### *Article 6 - Tarification applicable*

La tarification applicable aux services visés à l'Article 5.1 est la tarification francilienne à compter de l'entrée en vigueur de la convention pour les lignes 559 et 560 et à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013 pour les lignes 563, 564 et 565.

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 (dont la carte améthyste)

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 III de la présente convention, et s'engage à la respecter.

L'AOP mandate le STIF pour se faire représenter au sein des comités mentionnés dans la charte.

Elle s'engage en outre, à faire respecter la dite charte par toute personne, physique ou morale, qu'elle autorise à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre



du système NAVIGO, en intégrant des dispositions en ce sens dans les contrats qu'elle passe avec ces personnes.

**II.** L'article 7 de la convention de délégation de compétence du 5 septembre 2011 est modifié comme suit :

*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.

**III.** L'article 8 de la convention de délégation de compétence du 5 septembre 2011 est modifié comme suit :

Dans la première phrase, après les mots « 14 février 2007 » est ajouté « et la délibération n° 2011/0497 de son Conseil du 1<sup>er</sup> juin 2011 ».

Les phrases suivantes sont supprimées :

« Il en résulte que le STIF ne participe pas au financement des services organisés à titre gratuit visés à l'article 6-1.

Il participe en revanche aux services soumis à la tarification francilienne visés à l'article 6-2. »

La phrase suivante est ajoutée:

« La participation du STIF au financement des services réguliers locaux de Suresnes, Rueil-Malmaison et Nanterre 563, 564 et 565 est fixée en année pleine à 235 061 € (valeur 2012 TTC) ».

**IV.** L'article 9 de la convention de délégation de compétence du 5 septembre 2011 est modifié comme suit :

*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.

Le 1<sup>er</sup> versement de la participation du STIF est conditionné à la notification par l'AOP au STIF de la date de mise en place des services réguliers locaux de la Communauté d'agglomération du Mont-Valérien.

Relevé d'Identité Bancaire de la Communauté d'Agglomération du Mont-Valérien:

Titulaire : Trésorerie principale municipale Rueil Malmaison

Domiciliation : BDF Nanterre La Défense

Code banque : 30001

Code Guichet : 00936

N° Compte : 0000W050014

Clé RIB : 71

IBAN : FR35 3000 1009 3600 00W0 5001 471

### **Article 3 – MODIFICATION DE L'ANNEXE 1**

L'annexe au présent avenant, relative aux modifications des caractéristiques de l'offre de la ligne 563 et au changement de tarification sur les lignes 563, 564 et 565 vient remplacer l'annexe I.a à la convention de délégation de compétence conclue avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France du 5 septembre 2011.

### **Article 4 – PROLONGATION DE LA DELEGATION**

La convention de délégation de compétence du 5 septembre 2011 est prolongée au 31 décembre 2017 afin de mettre en cohérence les échéances des conventions d'exploitation entre la CAMV et la RATP avec la convention de délégation entre le STIF et la CAMV.

L'article 2 de cette convention est modifié comme suit :

« Article 2 – Durée

La présente convention entre en vigueur à compter de sa date de notification par le STIF et prend fin au 31 décembre 2017. »

### **Article 5– DISPOSITIONS GENERALES**

Toutes les clauses de la convention du 5 septembre 2011, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, sont applicables de plein droit jusqu'au 31 décembre 2017.

### **Article 6 – 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 l'AOP  
Le Président

Christian DUPUY

## **ANNEXE 1.a**

### **PRESENTATION DES SERVICES DELEGUES - TERRITOIRE DE RUEIL-MALMAISON**

#### **1. ELEMENTS DE CONTEXTE : RAPPEL DES ELEMENTS JUSTIFIANT LA CREATION DU SERVICE**

Depuis le 15 octobre 2007, deux services urbains gratuits et exploités par la RATP ont été lancés pour répondre à une demande de transports en commun dans des quartiers non desservis par des lignes d'autobus (lignes 563 entre la place du 8 mai 1945 et la gare SNCF de Suresnes Mont Valérien et 564 entre le quartier des Pince Vins et le centre-ville de Rueil Malmaison). A partir du mois de mars 2010, une troisième ligne (565) a été lancée afin de relier deux pôles complémentaires en terme de commerces et de loisirs: le centre-ville et le centre commercial Fouilleuse. Cette ligne permet également d'offrir aux habitants du quartier du Clos des Terres Rouges, qui fait l'objet d'une opération de renouvellement urbain de type ANRU, des correspondances avec les lignes 144 et 467 qui desservent la gare RER de Rueil Malmaison.

Les itinéraires ont été déterminés à partir des attentes exprimées des habitants relayées par leur conseil de village en tenant compte des contraintes imposées par le relief, les largeurs des voies et les sens uniques.

Fin 2011, dans le cadre du projet de renforcement de la desserte en transports en commun à l'échelle intercommunale, il est proposé d'étudier le prolongement de la ligne 563 qui dessert déjà les villes de Rueil Malmaison et Suresnes vers la place de la Boule à Nanterre. Cette ligne desservira plusieurs équipements scolaires (écoles, collège, lycée), administratifs (siège de la CAMV, Hôtel de ville de Suresnes), un marché ainsi que des zones d'emploi (centre Renault, hôpital Foch) et de population.

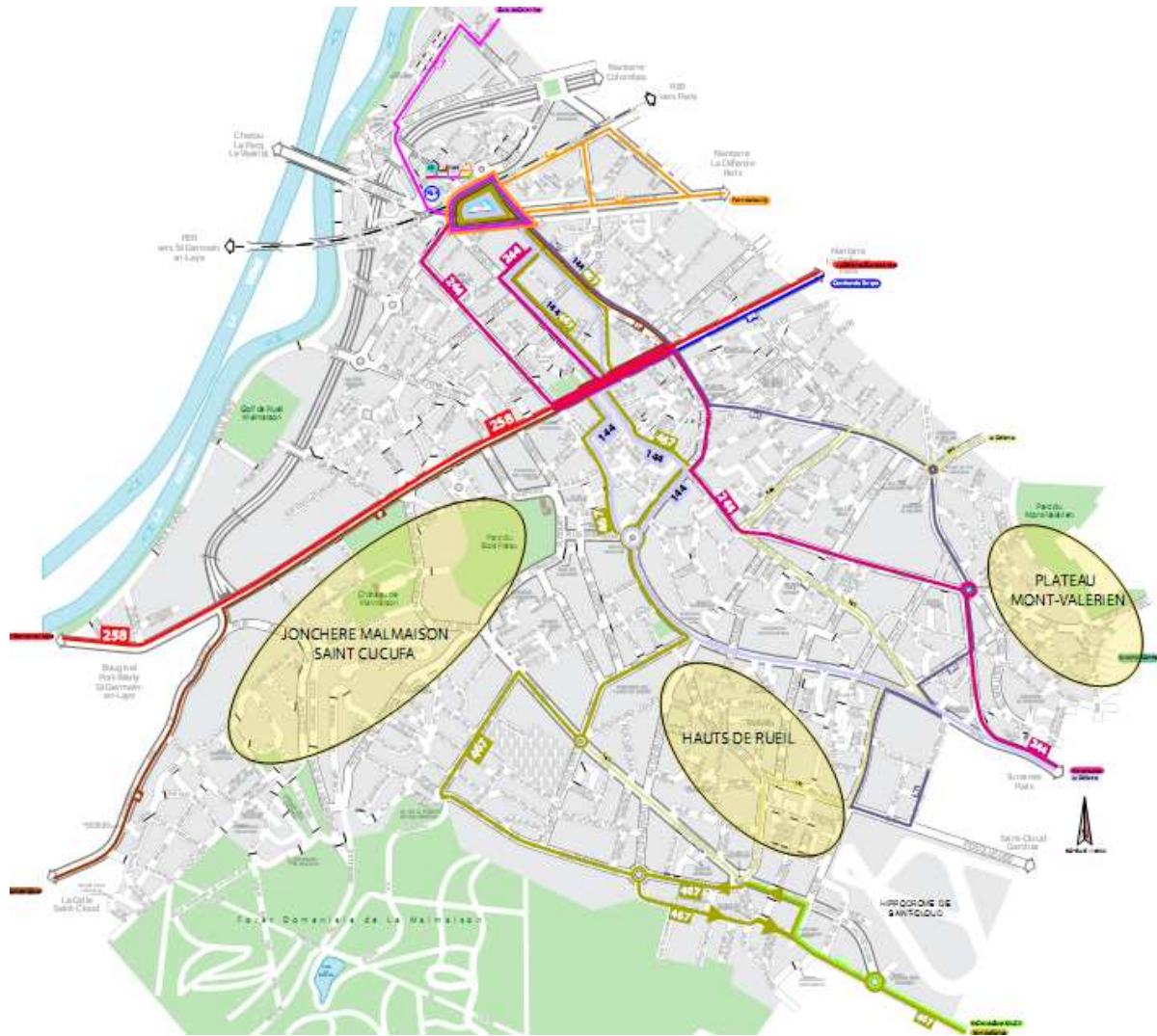
#### **2. ORGANISATION DU TRANSPORT**

##### **2.1 Conditions générales d'exploitation**

###### **2.1.1. Zone géographique desservie**

La zone géographique à desservir est composée:

- des quartiers du Plateau Mont Valérien (à cheval sur trois communes : Suresnes, Rueil Malmaison et Nanterre) et de Jonchère Malmaison St Cucufa (commune de Rueil Malmaison),
- du territoire compris entre le centre-ville et les villages de Mazurières, en particulier le quartier du Clos des Terres Rouges, et de Buzenval.



### 2.1.2. Ayants droit

Tout usager ayant un titre de transport de tarification francilienne.

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

#### A- Navette Plateau Mont Valérien:

- amplitude moyenne de la ligne, fréquence moyenne par type de jour :

. description de l'itinéraire (circuit)

Place de la Boule (Nanterre), rue de Saint Cloud (Nanterre), rue du docteur Charcot (Nanterre), rue Gambetta (Rueil), rue Danton (Rueil), rue Voltaire (Rueil), rue des Bons Raisins (Rueil), rue des Godardes (Rueil), avenue du Président Pompidou (Rueil), rue de la Chapelle (Rueil), rue des Bons Raisins (Rueil), place du 8 Mai 1945 (Rueil), rue des Rosiers (Rueil), rue de la Procession (Rueil), rue du Pas Saint Maurice (Suresnes) , avenue des Landes (Suresnes), rue Cluseret (Suresnes), rue Worth (Suresnes), rue Desbassayns de Richemont (Suresnes), avenue Charles de Gaulle (Suresnes), avenue Franklin Roosevelt (Suresnes), rue Worth (Suresnes), rue

du Calvaire (Suresnes), avenue du professeur Léon Bernard (Suresnes), rue des Landes (Rueil), rue des Rosiers (Rueil), place du 8 mai 1945 (Rueil), rue des Bons Raisins (Rueil), rue de la Chapelle (Rueil), avenue du Président Pompidou (Rueil), rue de la Paix (Rueil), rue des Bons Raisins (Rueil), rue Voltaire (Rueil), rue Danton (Rueil), rue Gambetta (Rueil), rue du docteur Charcot (Nanterre), rue de Saint Cloud (Nanterre), rue Pierre Sergent (Nanterre), rue Paul Vaillant Couturier (Nanterre), place de la Boule (Nanterre).

. longueurs (km), amplitude , fréquence ou intervalle des courses de chaque sous-ligne

longueur de la ligne : 11 km

amplitude :

lundi au vendredi = 2 services : matin (7h à 13h) et après-midi (14h à 19h45)

samedi = 1 service en continu de 14h00 à 19h30

fréquence : 30 minutes en heure creuse, 35 minutes en heure de pointe

nombre de tours prévus : 23 tours du lundi au vendredi, 12 tours le samedi

horaires :

### **Du lundi au vendredi :**

Départs de Nanterre – place de la Boule :

#### MATIN

7h - 7h30 - 8h05 - 8h40 - 9h15 - 9h45 - 10h15 - 10h45 - 11h15 - 11h45 - 12h15 - 12h45

#### APRES-MIDI

14h - 14h30 - 15h00 - 15h30 - 16h00 - 16h30 - 17h00 - 17h35 - 18h10 - 18h45 - 19h15

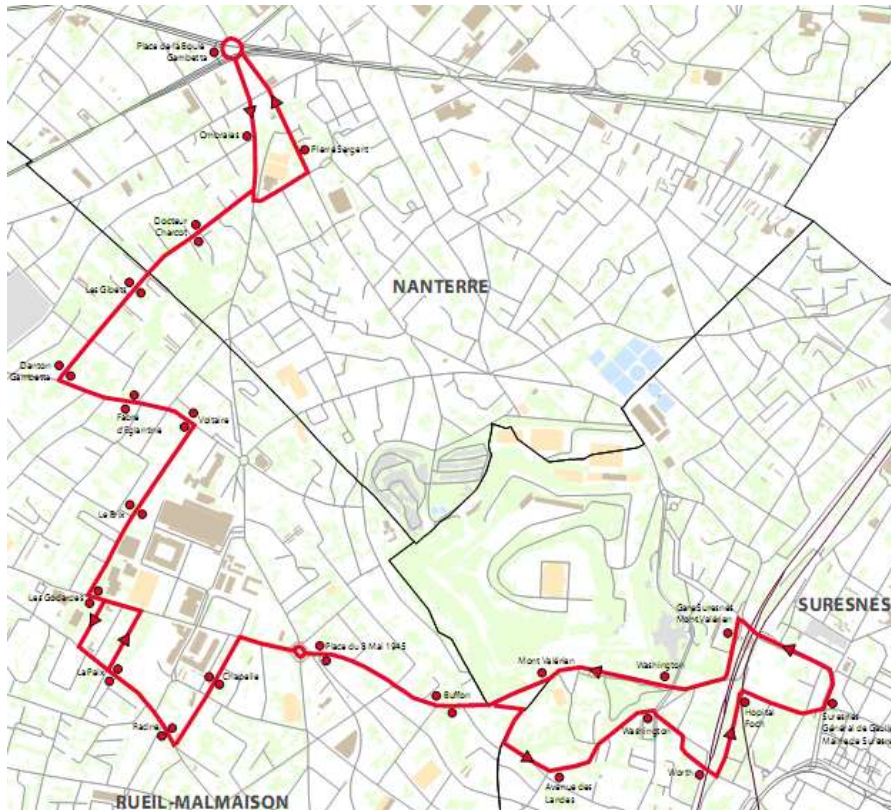
### **Le samedi :**

Départs de Nanterre – place de la Boule :

#### APRES-MIDI

13h30 - 14h00 - 14h30 - 15h00 - 15h30 - 16h00 - 16h30 - 17h00 - 17h30 - 18h00 - 18h30 - 19h00

. plan de la ligne



. niveau d'offre en fonction des périodes de l'année, en distinguant les différents niveaux de services

les navettes fonctionneront 11 mois de l'année (interruption de service entre le 20 juillet et le 20 août) du lundi au samedi (pas de service les dimanche et jours fériés)

- points d'arrêt desservis (noms arrêts proposés et adresses)

### 35 points d'arrêt

'place de la Boule/Gambetta' <i>départ</i>	1, place de la Boule
'Ombrées'	face au 57, rue de Saint-Cloud
'Docteur Charcot'	42, rue du Docteur Charcot
'Les Gibets'	75, rue Gambetta
'Danton Gambetta'	11, rue Gambetta
'Fabre d'Eglantine'	86, rue Danton
'Voltaire'	4/6, rue Voltaire
'Le Brix'	56, rue Voltaire
'Les Godardes'	54, rue des Bons Raisins
'La Paix' *	94, avenue du Président Pompidou
'Racine' *	120, avenue du Président Pompidou
'Chapelle' *	face au 25, rue de la Chapelle
'8 mai 1945'	8, rue des Rosiers
'Buffon'	100, rue des Rosiers
'Avenue des Landes'	58/60, avenue des Landes à Suresnes
'Washington'	avenue des Landes avant carrefour bd Mal de Lattre de Tassigny
'Worth'	rue Cluseret à Suresnes (sous le pont SNCF)
'Hôpital Foch'	30, rue Worth à Suresnes
'Suresnes - Général de Gaulle' ( <i>terminus</i> )	avenue Charles de Gaulle à Suresnes
'Gare de Suresnes - Mont Valérien'	rue Worth à Suresnes (devant la gare SNCF)
'Washington'	avenue du Professeur Léon Bernard après bd Washington
'Mont Valérien'	rue des Landes
'Buffon'	115, rue des Rosiers (devant la crèche)
'8 mai 1945'	1, rue des Rosiers
'Chapelle' *	27, rue de la Chapelle
'Racine' *	103, avenue du Président Pompidou

'La Paix' *	81, avenue du Président Pompidou
'Les Godardes'	face au 84/86, rue Voltaire
'Le Brix'	31, rue Voltaire
'Voltaire'	125, rue Danton
'Fabre d'Eglantine'	99, rue Danton
'Danton Gambetta'	8, rue Gambetta
'Les Gibets'	44, rue Gambetta
'Docteur Charcot'	35, rue du Docteur Charcot
'Pierre Sergent'	234, rue Paul Vaillant Couturier
'place de la Boule/ Gambetta' <i>arrivée</i>	1, place de la Boule

\* arrêts non desservis à 7h30, 8h05 et 8h40

## **B- Navette Jonchère Malmaison St Cucufa:**

- amplitude moyenne de la ligne, fréquence moyenne par type de jour :

. description de l'itinéraire (circuit)

Avenue du Château de Malmaison, place Osiris, avenue de l'Impératrice Joséphine, rue Jean Lecoq, rue du Château, rue Masséna, rue Charles Floquet, avenue de Versailles, chemin du Ponceau, rue de la Bergerie, rue des Hauts Bénards, rue des Pervenches, chemin des Cormaillons, chemin du Bois Béranger, chemin des Vignes, rue des Pervenches, rue des Hauts Bénards, rue de la Bergerie, chemin du Ponceau, avenue de Versailles, avenue Tück Stell, avenue du Château de Malmaison.

. longueurs (km), amplitude , fréquence ou intervalle des courses de chaque sous-ligne

longueur de la ligne : 7177 km

amplitude :

lundi au vendredi = 2 services : matin (7h16 à 13h) et après-midi (14h45 à 19h45)

samedi = 1 service entre 8h01 et 13h30

fréquence : 30 minutes en heures creuses, 45 minutes en heure de pointe

nombre de tours prévus : 19 tours en semaine, 11 tours le samedi

horaires :

### **Du lundi au vendredi :**

Départs du Collège La Malmaison :

#### MATIN

7h16\* - 7h55 - 8h35 - 9h15 - 9h45 - 10h15 - 10h45 - 11h15 – 11h45 - 12h15 – 12h45

#### APRES-MIDI

14h46\* - 15h15 – 15h45 – 16h15 - 16h55 – 17h55 - 18h35 – 19h15

\* départ de l'arrêt place Osiris

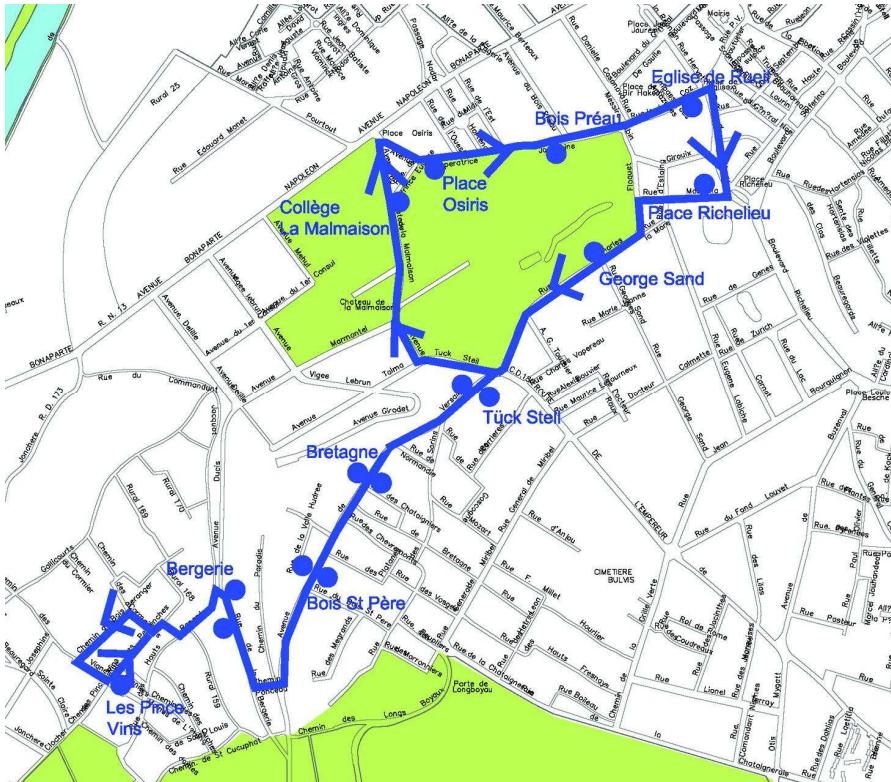
## Le samedi :

### Départs du Collège La Malmaison :

8h01\* - 8h30 - 9h00 - 9h30 - 10h00 – 10h30 - 11h00 - 11h30 - 12h00 – 12h30 - 13h00

\* départ de l'arrêt place Osiris

### plan de la ligne



### niveau d'offre en fonction des périodes de l'année, en distinguant les différents niveaux de services

les navettes fonctionneront 10 mois de l'année entre le 1er septembre et le 30 juin du lundi au samedi (pas de service les dimanche et jours fériés)

### points d'arrêt desservis (noms arrêts proposés et adresses)

#### 13 points d'arrêt

'Collège La Malmaison'

*terminus arrivée départ*

avenue du Château de la Malmaison au droit de la rue du Prince Eugène

'place Osiris'

avenue de l'Impératrice Joséphine

'Bois Préau'

avenue de l'Impératrice Joséphine face au n°4

'Eglise de Rueil'

rue Jean le Coz face au n°4

'Place Richelieu'

rue Masséna face au n°4

'George Sand'

rue Charles Floquet face au n°27

'Tück Stell'

avenue de Versailles après carrefour avenue Tück Stell

'Bretagne'

16 avenue de Versailles

'Bois St Père'

38, avenue de Versailles

'Bergerie'

3, rue de la Bergerie

'Les Pincès Vins'

rue des Pervenches

'Bergerie'

face au n° 15 rue de la Bergerie

'Bois St Père'

face au n° 38 avenue de Versailles



### **C- Navette Hauts de Rueil:**

- amplitude moyenne de la ligne, fréquence moyenne par type de jour :

. description de l'itinéraire (circuit)

Rue du Lieutenant du Colonel de Montbrison, avenue de Fouilleuse, rue du Général Carrey de Bellemare, place Besche, boulevard Richelieu, place Richelieu, boulevard Solférino, rue de la Libération, rue de Maurepas, boulevard du Maréchal Foch, rue Hervet, rue du Château, place Richelieu, boulevard Richelieu, place Besche, rue du Général Carrey de Bellemare, avenue de Fouilleuse, rue du Lieutenant Colonel de Montbrison, avenue du Maréchal Leclerc de Hauteclocque, place Henri Régnault, route de l'Empereur, rue du Colonel de Rochebrune, rue du Lieutenant Colonel de Montbrison

. longueurs (km), amplitude , fréquence ou intervalle des courses de chaque sous-ligne

longueur de la ligne : 7155 m

amplitude :

lundi au vendredi = 2 services : matin (7h15 à 12h30) et après-midi (14h20 à 20h30)

samedi = 2 services : matin (7h50 à 13h30) et après-midi (14h50 à 20h30)

fréquence : 35 à 40 minutes toute la journée

nombre de tours prévus : 19 tours du lundi au vendredi, 20 tours le samedi

horaires :

#### **Du lundi au vendredi :**

Départs de Eglise de Buzenval :

##### MATIN

(départ de Mairie de Rueil à 7h15) - 7h30 - 8h10 - 8h50 - 9h30 - 10h05 - 10h40 - 11h15 - 11h50 - 12h25 (limité à Mairie de Rueil à 12h38)

##### APRES-MIDI

(départ de Mairie de Rueil à 14h20) - 14h35 - 15h10 - 15h45 - 16h20 - 17h00 - 17h40 - 18h20 - 19h00 - 19h40 - 20h15 (limité à Mairie de Rueil à 20h30)

. plan de la ligne



. niveau d'offre en fonction des périodes de l'année, en distinguant les différents niveaux de services

les navettes fonctionneront 11 mois de l'année (interruption de service entre le 20 juillet et le 20 août) du lundi au samedi (pas de service les dimanche et jours fériés)

- points d'arrêt desservis (noms arrêts proposés et adresses)

**21 points d'arrêt**

'Eglise de Buzenval' <i>départ</i>	153bis, rue du Lieutenant Colonel de Montbrison
'Dumouriez'	en face du n°130, rue du Lieutenant Colonel de Montbrison
'Fouilleuse'	41/43, avenue de Fouilleuse
'19 janvier'	en face du n°78, rue du Général Carrey de Bellemare
'Primevères'	37, rue du Général Carrey de Bellemare
'Besche'	place Besche
'Zürich'	17, boulevard Richelieu
'Richelieu'	41/43, boulevard Solférino
'Libération'	27, rue de la Libération
'Mairie de Rueil'	25, rue de Maurepas
'Mairie de Rueil'	6/8, boulevard du Maréchal Foch
'Eglise de Rueil'	26, rue Hervet
'Richelieu'	14, boulevard Richelieu
'Zürich'	18bis, boulevard Richelieu
'Besche'	en face du n°7, avenue de Buzenval
'Primevères'	en face du n°37, rue du Général Carrey de Bellemare
'19 janvier'	78, rue du Général Carrey de Bellemare
'Fouilleuse'	50/56, avenue de Fouilleuse
'Dumouriez'	134, rue du Lieutenant Colonel de Montbrison
'Henri Régnault'	57, avenue du Maréchal Leclerc de Hautecloque

#### **2.1.4. Matériel roulant**

- type de matériel, caractéristique notamment d'accessibilité, âge, équipements attendus (télébillettique, girouette,...)

Les 4 véhicules (2 véhicules pour la ligne 563, 1 véhicule pour la ligne 564, 1 véhicule pour la ligne 565) qui seront mis en circulation sont des mini-bus d'une capacité de 22 places (selon normes constructeur). A partir de la deuxième année d'exploitation, la ville pourra demander leur remplacement par des véhicules accessibles aux UFR, voire propres. Les points d'arrêt et certaines sections de voirie (ralentisseurs) seront alors mis aux normes par la ville pour permettre l'accessibilité aux PMR et l'utilisation de véhicules à plancher bas.

- réserve véhicules

L'exploitant de la ligne devra assurer le service pendant toute la durée prévue et donc prévoir le remplacement des véhicules en cas de panne.

### **2.2 Qualité de service**

#### **2.2.1. Délais de réservation**

Il s'agit d'un service urbain payant à horaires fixes et non d'un service à la demande

#### **2.2.2. Information voyageurs**

Les points d'arrêt qui sont définis par la CAMV, seront équipés par l'exploitant de potelets indiquant le plan et les horaires de la ligne. L'entretien de ces potelets incombe au prestataire.

Les aménagements de voirie et la signalisation horizontale seront réalisés par la CAMV.

Les documents d'information (fiches horaires) seront élaborés et mis à jour par l'exploitant en accord avec la CAMV.

Les véhicules seront identifiés à l'extérieur (indice de ligne, nom du circuit et terminus). Le plan de la ligne sera également affiché à l'intérieur du véhicule.

#### **2.2.3. Contrôle du service**

Le contrôle sera assuré par le transporteur.

#### **2.2.4. Continuité du service et exigences de qualité**

Le personnel de conduite sera formé à la conduite et aux exigences de sécurité. Toute absence ou défaillance des conducteurs et/ou du matériel sera palliée, dans le respect du code du travail et de la disponibilité du véhicule de réserve.

L'exploitant devra 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 et de confort.

Pour s'assurer des exigences de qualité, le prestataire pourra proposer tout moyen pour mesurer la qualité de service ressenti par le voyageur, au moyen par exemple d'enquête clientèle et d'enquête satisfaction.

Les résultats de ces enquêtes seront communiqués par le prestataire à la commune

Les agents du prestataire en contact avec les voyageurs devront avoir une tenue correcte et faire preuve de courtoisie.

Pour s'assurer de la bonne exécution du service, la commune pourra procéder à des contrôles portant sur :

- l'état de propreté du matériel roulant,
- l'état et l'actualisation de l'information voyageur,
- l'attitude du personnel du prestataire vis-à-vis de la clientèle,
- la continuité du service en cas de défaillance du véhicule,
- la régularité de l'exploitation.

### **Les pénalités pour défaut de qualité de service**

#### ***Fiabilité du service : Respect des Horaires / Itinéraires / Points d'arrêt***

Sauf cas de force majeure, l'entreprise a obligation d'effectuer tous les services prévus par l'autorisation administrative. Elle doit respecter les points d'arrêts et les horaires. Aucune avance ne sera tolérée et aucun retard supérieur à 10 minutes du fait de l'exploitant, sauf cas de force majeure, grèves, intempéries ou problèmes de circulation.

#### ***Information des voyageurs : équipements des véhicules / points d'arrêt***

Le prestataire a l'obligation de mettre en place ou de fournir dans les véhicules et aux points d'arrêt, 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***

L'entreprise doit disposer à tout moment de matériel roulant permettant d'assurer normalement les services objet de la convention. Le matériel est tenu en bon état de propreté et d'entretien.

### **Conditions de mise en place d'un service de substitution**

Le prestataire est tenu d'assurer la continuité du service public. En cas de défaillance de matériel, un véhicule de réserve doit pouvoir pallier la défaillance en tenant compte du temps nécessaire au remplacement du véhicule.

### **Cas de force majeure**

Les cas de force majeure de même que les problèmes d'exploitation imputables à des conflits sociaux, ou à des travaux entraînant des difficultés d'exploitation, les conditions météorologiques difficiles, ne peuvent donner lieu à aucune pénalité.

### **3. ECONOMIE GLOBALE DU SERVICE**

#### **3.1 Estimation du trafic**

- estimation des trafics attendus :

navette plateau mont valérien : 390 voyageurs par jour du lundi au vendredi et 110 voyages par jour le samedi

navette jonchère malmaison saint cucufa : 100 voyages par jour du lundi au vendredi et 45 voyages le samedi

navette hauts de rueil: 310 voyageurs par jour du lundi au vendredi et 90 voyages par jour le samedi

- report modal :

Les deux navettes de Jonchère et du Plateau circulent dans des secteurs non desservis par des lignes de bus : il n'y aura donc pas de transfert de voyageurs des lignes existantes sur les deux nouvelles lignes. Par contre, les deux navettes pourront amener des voyageurs sur les lignes existantes car certains points d'arrêt sont situés à proximité d'arrêts existants (arrêt 'Le Château' desservi par les lignes 27 A et B et 258 pour la navette Jonchère Malmaison St Cucufa, arrêt '8 mai 1945' desservi par les lignes 241 et 244 pour la navette Plateau Mont Valérien).

#### **3.2 Niveau d'offre**

- kilomètres commerciaux annuels prévisionnels (base 7 jours fériés):

navette plateau mont valérien : 67 000 km

navette jonchère malmaison saint cucufa : 31 000 km

navette hauts de rueil: 38 500 km

- kilomètres HLP annuels prévisionnels : à déterminer par l'exploitant

#### **3.3 Tarification**

Les services sont payants (gamme tarifaire du STIF)

#### **3.4 Bilan économique prévisionnel**

Le coût prévisionnel d'exploitation des trois services qui est pris en charge par la communauté d'agglomération du Mont Valérien est évalué à 820 000 € HT annuel (valeur 2011).

Le taux de TVA actuellement en vigueur applicable à la présente convention est de 7%.

Il est expressément précisé que le taux de TVA applicable pendant la durée de la présente convention sera celui en vigueur au moment du fait générateur.

### **4. DESIGNATION DE L'EXPLOITANT**

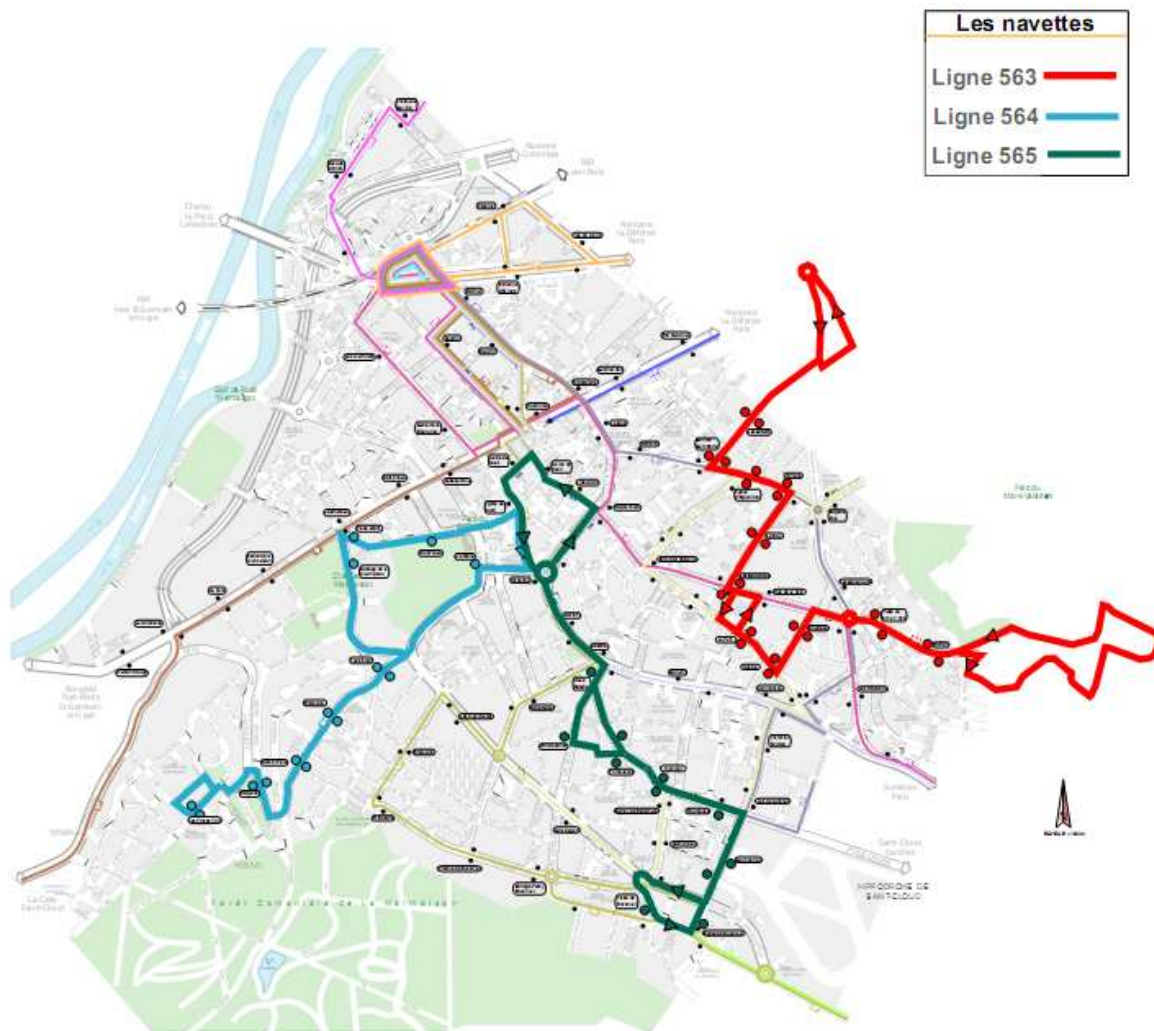
- type de contrat : il s'agit d'une convention d'exploitation de gré à gré
- sur l'évolution des coûts : la collectivité prendra à sa charge les surcoûts liés au renforcement éventuel des lignes ou au changement de matériel, notamment pour l'accessibilité aux UFR ou véhicules propres.
- modalités de paiement par la collectivité conformes aux règles de la comptabilité publique

ANNEXE 1.b: insertion des trois lignes dans le réseau existant

Rueil-Malmaison: Présentation des trois navettes



20 Juin 2012



**Délibération n° 2012/296  
Séance du 10 octobre 2012**

**DELEGATION DE COMPETENCE  
AU SYNDICAT INTERCOMMUNAL DU BASSIN CHELLOIS  
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), notamment ses articles L.1241 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 en Ile de France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°2009/1031 du 9 décembre 2009 du Conseil du STIF ;
- VU** la convention de délégation de compétence en matière de transport à la demande du 4 février 2010 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n° 2011/0497 du 1<sup>er</sup> juin 2011 concernant l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2011/0394 du 1<sup>er</sup> juin 2011 concernant l'avenant n°1 à la convention de délégation de compétence au SITBCCE ;
- VU** la délibération n°11/2012 du 19 juin 2012 du Conseil de SITBCCE ;
- VU** le rapport n° 2012/294 à 2012/296 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 4 octobre 2012 et de la commission économique et tarifaire du 5 octobre 2012 ;

**Considérant** que le Syndicat Intercommunal du Bassin Chellois avait précédemment reçu du STIF délégation de compétence pour le même service et que le Syndicat Intercommunal du Bassin Chellois en a demandé le renouvellement,

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** Le syndicat Intercommunal du Bassin Chellois 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 transport à la demande, telle que décrite ci-dessous :

- Le service de transport à la demande dessert le territoire du syndicat et les communes environnantes. Ce service est ouvert à tous les usagers et fonctionne toute l'année du lundi au samedi (hors 1<sup>er</sup> mai) de 20h00 à 23h00, les dimanches et jours fériés de 7h30 à 23h00. L'utilisation du service est obligatoirement soumise à une inscription préalable gratuite auprès du gestionnaire ;

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-296-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012

**ARTICLE 2 :** la tarification applicable demeure la tarification francilienne ;

**ARTICLE 3 :** la convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France au Syndicat Intercommunal du Bassin Chellois pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local de type transport à la demande telle que définie à l'article 1<sup>er</sup> de la présente délibération, est approuvée ;

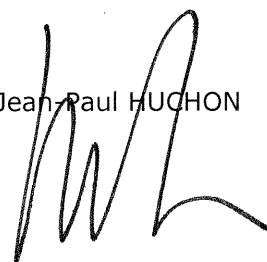
**ARTICLE 4 :** la participation du STIF au financement de cette desserte de niveau local demeure de 41 054€ TTC en année pleine (valeur 2012); elle est revalorisée chaque année en fonction de la formule de révision fixée dans l'avenant n°1 ;

**ARTICLE 5 :** la directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 3 de 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.

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

Jean-Paul HUCHON



Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-296-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012



# Convention de délégation de compétence en matière de service 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<sup>ème</sup>) (n° SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa Directrice Générale Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n°2012/xxxx du 10 octobre 2012, ci-après désigné le « STIF »,

## D'UNE PART,

## ET

- Le Syndicat Intercommunal de Transport du Bassin Chellois et des Communes Environnantes (SITBCCE), ayant son siège en mairie de Chelles, Parc du Souvenir Emile Fouchard, 77500 CHELLES et représenté par son Président, Monsieur Bernard GARNIER, en vertu de la délibération n°11/2012 du 19 juin 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 ;
- 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° 2007/0359 du 6 juin 2007 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n° 2009/1031 du 9 décembre 2009 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2011/0497 du 1<sup>er</sup> juin 2011 sur l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du comité syndical n°11/2012 du 19 juin 2012 ;
- VU** le rapport n° 2012/xxxx ;
- VU** les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 4 octobre 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 5 octobre 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 de transport 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 dont le service a été mis en place le 1<sup>er</sup> janvier 2010, cette nouvelle délégation de compétence s'inscrit dans une volonté d'améliorer l'offre de transport et de mieux répondre aux attentes des usagers.

Dans cette optique, la délégation de 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 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 pour une durée de 3 ans à compter de sa date de notification, 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<sup>er</sup> 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 transport 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 transport à la demande décrit ci-dessous :

- Service destiné à desservir le territoire du bassin chellois constitué de 7 communes (Brou sur Chantereine, Chelles, Claye-Souilly, Courtry, Le Pin, Vaires sur Marne et Villevaudé),
- Service de transport complémentaire au réseau local de lignes régulières de bus (le service de transport à la demande ne fonctionnant que dans les plages horaires peu ou pas desservies par les lignes régulières du réseau local APOLO7),
- Service fonctionnant sur inscription et réservation préalables,
- Service sans itinéraire ni horaires prédéfinis mais, dont l'origine et la destination des courses sont des points d'arrêt prédéfinis et matérialisés,
- Service assuré par 2 véhicules 9 places pouvant accueillir chacun une personne à mobilité réduite.

### **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 au 5.1 au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2013 inclus (voir annexe 2 à renvoyer au STIF).
- L'exploitation des services, soit directement en régie, soit par une entreprise désignée par l'AOP et ayant signé à cet effet avec elle un marché après mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'Article 5.3 et à l'Annexe I.
- Le financement des services, avec le concours du STIF, sur la base des modalités fixées à l'article 8 (dans le cas d'une tarification francilienne).
- 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 télébillettiques 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 du service pour lequel 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) de confier l'exploitation du service de transport à la demande à une entreprise après une procédure de mise en concurrence.

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 du marché d'exploitation. Dans ce cadre, elle s'engage à rechercher le meilleur rapport qualité/coût.

Le marché passé entre l'AOP et le transporteur retenu doit être transmis 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 :

- La délibération approuvant le choix de l'exploitant ainsi que les modalités d'exploitation du service et autorisant l'AOP à signer le marché,
- Les pièces du marché signées des parties accompagnées de l'acte constatant son entrée en vigueur.

### **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 Rubis,
- 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 III de la présente convention, et s'engage à la respecter.

L'AOP mandate le STIF pour se faire représenter au sein des comités mentionnés dans la charte.

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

### **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 du service de transport à la demande du bassin chellois est fixée à 41 054 € en année pleine (valeur 2012 TTC).

La participation du STIF sera actualisée chaque année à la date anniversaire du démarrage initial du service, à savoir le 1<sup>er</sup> janvier 2010, comme suit :

$$\begin{aligned} & \text{Valeur en année pleine pour l'année N} \\ & = \\ & \text{Valeur en année pleine pour l'année N-1} \times K_N \\ & \text{avec } K_N = 0,429 S_{N-1}/S_{N-2} + 0,088 C_{N-1}/C_{N-2} + 0,483 \text{ IPS}_{N-1}/\text{IPS}_{N-2} \end{aligned}$$

*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](http://www.indices.insee.fr); identifiant : 1567433)

*C* : indice mensuel Gazole ([www.indices.insee.fr](http://www.indices.insee.fr) ; identifiant : 0641310)

*IPS* : indice des prix des services ([www.indices.insee.fr](http://www.indices.insee.fr) ; identifiant : 641257)

Pour chaque indice *I*, *I<sub>N</sub>* 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 8.1 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.

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<sup>er</sup> 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 (voir annexe 2).

### Domiciliation bancaire :

Etablissement bancaire : Banque de France

Titulaire du compte : Trésorerie de Chelles

Domiciliation : BDF Meaux

Code banque : 30001

Code guichet : 00523

N° de compte : 0000RO50230

Clé RIB : 40

## **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 : 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 financier de l'exécution du service confié au 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<sup>er</sup> 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 d'un 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 Chelles

Le \_\_\_\_\_ 2012

En double exemplaire,

#### **Pour le STIF**

La Directrice Générale  
Madame Sophie MOUGARD

#### **Pour l'AOP**

Le Président  
Monsieur Bernard GARNIER

**ANNEXE I**  
**CAHIER DES CHARGES APPLICABLE AU SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE DU**  
**BASSIN CHELLOIS ET DES COMMUNES ENVIRONNANTES**  
**« PROXIBUS APOLO+ »**

**1 – RAPPELS**

**1.1 - Un service justifié par la nécessité**

La création de ce service en septembre 2007 a été motivée par les éléments suivants :

- Un territoire contrasté et étendu

Le bassin chellois, constitué de 7 communes de Seine et Marne (Chelles, Vaires sur Marne, Brou sur Chantereine, Le Pin, Courtry, Villevaudé et Claye-Souilly), regroupe 88 000 habitants. En dehors des communes de Chelles, Vaires sur Marne et Brou sur Chantereine qui constituent le noyau urbain du bassin, les autres communes sont excentrées et séparées par des zones rurales. A titre indicatif, la distance parcourue par les bus de la ligne E, entre la gare routière de Chelles et la mairie de Claye-Souilly, est de 20 kilomètres.

- Des besoins encore non satisfaits

Au cours de ces 14 dernières années, le réseau APOLO7 a connu de nombreuses évolutions. L'offre de transport a progressé de 90% faisant passer le nombre annuel de kilomètres parcourus de 825 000 en 1997 à 1 570 000 aujourd'hui. Cependant, le territoire a connu également une forte évolution sous l'effet de la construction de logements, de l'installation de nouvelles entreprises et de la réalisation d'équipements. Des besoins de déplacement en transport en commun se font encore sentir, notamment, en soirée et le week-end (particulièrement le dimanche), besoins auxquels les lignes régulières ne peuvent pas répondre de manière satisfaisante et nécessitent la mise en place de solutions « sur mesure ».

- Une nécessité liée au développement durable

Par ailleurs, l'enjeu pour les collectivités locales est également de lutter contre le tout voiture en recherchant les alternatives permettant de répondre à des besoins de déplacements de plus en plus éparses dans l'espace et dans le temps.

**1.2 – Un cadre juridique particulier**

Le service de transport à la demande mis en place par le Syndicat Intercommunal de Transport de Bassin Chellois et des Communes Environnantes (SITBCCE) s'inscrit dans le cadre juridique suivant :

- l'article 38 de la loi du 13 août 2004 qui prévoit que :

1) sur les périmètres ou pour les services définis d'un commun accord, le STIF peut déléguer tout ou partie de ses attributions à des collectivités territoriales ou à leurs groupements, à l'exception de la politique tarifaire ;

2) les services de transport à la demande dérogent au décret de 1949 et ne sont donc pas soumis au principe de coordination.

- la délibération du conseil du STIF du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local qui prévoit que les Autorités organisatrices de proximité doivent confier l'exploitation du service de transport à la demande à une entreprise après procédure de mise en concurrence.

## **2 - LANCEMENT D'UN MARCHÉ DE GESTION DU SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE POUR TROIS ANS**

Le service de transport à la demande Proxibus APOLO+ a été créé en septembre 2007. Après une phase expérimentale de 28 mois (1<sup>er</sup> septembre 2007 – 31 décembre 2009), le service a été géré sur la base de Marchés à Procédure Adaptée (MAPA) successifs d'une durée d'un an chacun. L'actuel MAPA arrive à échéance au 31 décembre 2012.

Proxibus APOLO+ ayant prouvé son utilité comme service complémentaire au réseau de lignes régulières APOLO7, permettant notamment de prendre le relais en soirée, le dimanche et les jours fériés, le syndicat de transport souhaite conforter le positionnement de ce service au sein du territoire et développer sa fonction de transport souple et de proximité pouvant également permettre une desserte des secteurs géographiques où le passage de bus classiques est difficile, voire impossible.

L'objectif du lancement de ce nouveau marché sur trois ans est donc de reprendre la consistance et les conditions du service réalisé en 2012 en y intégrant des réflexions visant à faire évoluer l'offre en l'articulant avec les lignes régulières.

## **3 - DESCRIPTION DU SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE ET FONCTIONNEMENT A ASSURER AU MINIMUM**

### **3.1 Conditions générales d'exploitation**

#### **3.1.1 Principe général**

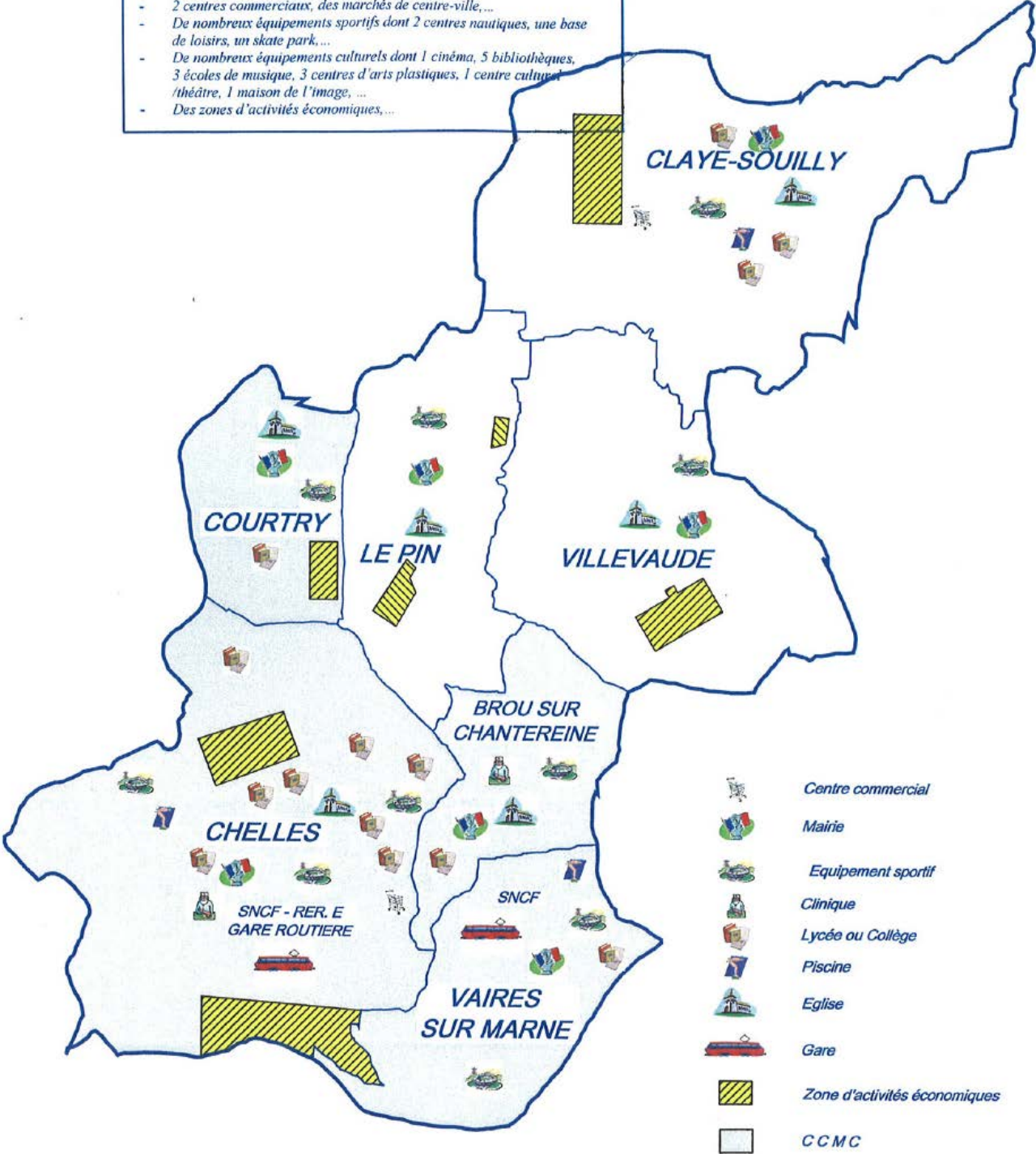
Le TAD Proxibus APOLO+ est destiné à apporter un service complémentaire au réseau de lignes régulières aux périodes et dans les secteurs où l'on observe peu ou pas de possibilités de déplacements.

#### **3.1.2 Territoire desservi**

Le territoire desservi est celui du Syndicat de Transport du Bassin Chellois et des Communes Environnantes (7 communes : Chelles, Vaires sur Marne, Brou sur Chantereine, Courtry, Le Pin, Villevaudé et Claye-Souilly).

Ce territoire est le suivant :

- 7 communes desservies, 6 613 hectares, 80 000 habitants,
- 2 gares SNCF,
- 14 collèges et lycées
- 2 cliniques
- 2 centres commerciaux, des marchés de centre-ville, ...
- De nombreux équipements sportifs dont 2 centres nautiques, une base de loisirs, un skate park, ...
- De nombreux équipements culturels dont 1 cinéma, 5 bibliothèques, 3 écoles de musique, 3 centres d'arts plastiques, 1 centre culturel / théâtre, 1 maison de l'image, ...
- Des zones d'activités économiques, ...



### **3.1.3 Ayants droit**

Les ayants droit à ce service de TAD sont tous les habitants des 7 communes qui composent le bassin de transport ainsi que les « visiteurs », c'est à dire toutes les personnes résidant hors des 7 communes du bassin mais se déplaçant à l'intérieur de celui-ci, pour quelque raison que ce soit.

Le service de TAD est destiné uniquement aux déplacements internes au bassin chellois.

Ce service est ouvert à tous les usagers :

- enfants à partir de 4 ans ; les enfants de moins de 11 ans devront être accompagnés d'un adulte ; pour les enfants de 11 à 17 ans voyageant seuls, une autorisation parentale doit être signée,
- adultes,
- personnes âgées,
- personnes à mobilité réduite.

### **3.1.4 Description de la consistance et de la nature du service**

#### **➤ Points d'arrêts desservis :**

Sont desservis, en origine et destination, tous les points d'arrêt du territoire du bassin dûment autorisés par le syndicat de transport et, en particulier, ceux du réseau de lignes régulières APOLO7 qui se situent sur le territoire du bassin chellois.

Sont également desservis, en origine et destination, les points d'arrêt spécialement créés pour le service de transport à la demande APOLO+. Ces points d'arrêt dédiés se situent dans des secteurs peu ou pas desservis par les transports en commun. La liste de ces points d'arrêt est la suivante :

- Sur la commune de Chelles : « Piscine de Chelles », « Base Canoë-kayak », « Maison de la petite enfance », « Pierre Curie » et « Albert Sarraut »,
- Sur la commune de Vaires sur Marne : « Nouveau cimetière », « Marché » et « Base UCPA »,
- Sur la commune du Pin : « Chemin de la Croix ».

#### **➤ Jours et horaires de fonctionnement :**

En dehors des horaires de desserte des lignes régulières du bassin de transport, le service APOLO+ répond aux objectifs suivants :

- 1) offrir une desserte de l'ensemble du territoire, les dimanches et jours fériés (hors 1<sup>er</sup> mai), de 7h30 à 23h00,
- 2) offrir une desserte de l'ensemble du territoire, en soirée, du lundi au samedi, de 20h00 à 23h00.

### **3.1.5 Matériel roulant**

Le service de TAD est réalisé par 2 véhicules 9 places de type « Renault Master ».

Ces véhicules, propriété du Syndicat Intercommunal de Transport du Bassin Chellois et des Communes Environnantes sont mis à disposition du transporteur gestionnaire du service pour toute la durée du marché et sont automatiquement restitués à la collectivité en cas de changement de gestionnaire. Ceci donne lieu à la signature d'une convention de mise à disposition.

En cas de nécessité, il pourra être étudié la possibilité d'équiper ces véhicules de système de validation télébilletique.

### **3.1.6 Inscription, réservation et gestion des demandes :**

#### **➤ Inscription/Abonnement**

L'utilisation du service est obligatoirement soumise à une inscription préalable gratuite auprès du gestionnaire. L'inscription s'effectue à l'aide d'un bulletin.

Une carte personnalisée d'abonnement au service (dite Carte Mobilité) est alors délivrée gratuitement par le gestionnaire au client APOLO+ dans les meilleurs délais. Cette carte est nominative, comporte la photo du client APOLO+ et permet l'ouverture du dossier et l'accès au service.

#### **➤ Réservation**

La réservation du service, également obligatoire, s'effectue auprès du gestionnaire qui devra mettre en place une centrale de réservation pour ce service mais également, une adresse mail et un site internet.

La centrale de réservation est ouverte tous les jours de l'année (sauf le 1<sup>er</sup> mai), de 7h30 à 22h00.

L'utilisation d'un logiciel spécialisé n'est pas obligatoire mais fortement conseillée dans la mesure où le développement d'une base de données informatisée est nécessaire pour gérer les réservations, la clientèle, optimiser l'utilisation d'APOLO+ et produire régulièrement des statistiques d'utilisation du service.

#### **➤ Etablissement d'un fichier clients et édition de statistiques**

Le développement d'une base de données informatique pour la gestion du fichier clients est nécessaire au suivi précis de l'utilisation et du fonctionnement de ce service. La base de données sera complétée à chaque nouvelle demande de réservation de la part d'un client. Cette base prendra en compte les données suivantes :

- 1) Nom, Prénom de l'utilisateur,
- 2) Son adresse postale, son numéro de téléphone (fixe et portable), son adresse mail,
- 3) Le motif de son appel (inscription, réservation, information, autre,...),
- 4) Le titre de transport à disposition ou que la personne compte acquérir pour son déplacement en TAD,
- 5) L'origine et la destination du déplacement (parmi la liste des arrêts possibles),
- 6) La date et l'heure de prise en charge.

Ce fichier, déclaré à la CNIL, ne peut être transmis à l'extérieur des services du gestionnaire du TAD et de la collectivité. Il permet l'édition de statistiques.

En cas de changement de gestionnaire et afin de permettre une continuité de service, ce fichier sera transmis à la collectivité, laquelle pourra à son tour le transmettre au nouveau gestionnaire.

Ces statistiques devront être trimestrielles et donner les indications suivantes :

- 1) Nombre de personnes transportées par minibus,
- 2) Catégories de personnes (scolaires, adultes, personnes âgées),
- 3) Motifs des déplacements (travail, loisirs, achats,...),
- 4) Jours, dates, heures des déplacements,
- 5) Origines et destinations des déplacements,
- 6) Nombre de refus et leur motif et, le cas échéant, si les personnes ont été redirigées vers une ligne régulière,
- 7) Nombre d'appels reçus par l'accueil du service et leurs motifs,
- 8) Kilomètres commerciaux réalisés,
- 9) Distance moyenne et durée du voyage,
- 10) Taux de co-voiturage,
- 11) Parmi les personnes inscrites, taux d'utilisation du service.

Ces statistiques devront être complétées par une analyse précise des chiffres (interprétation des chiffres).

### ➤ **Garantie de non-concurrence avec les lignes régulières de bus**

Le service de transport à la demande est complémentaire des lignes régulières de bus et, à ce titre, un voyageur ne pourra pas réserver le service si dans les 15 minutes qui précède ou qui suit la demande de réservation, le déplacement en origine et destination peut être assuré par une ou plusieurs lignes régulières de bus.

Compte tenu de ce cadre, toute demande qui pourra être satisfaite par les lignes régulières du bassin de transport sera systématiquement redirigée par l'agent en charge des réservations vers une de ces lignes régulières.

Cette règle est assouplie si l'origine et/ou la destination du déplacement du voyageur est un point d'arrêt dédié APOLO+ (secteur peu ou pas desservi par les lignes régulières de bus).

## **3.2 - Qualité de service**

### **3.2.1 Délais de réservation**

Les réservations peuvent s'effectuer entre 3 semaines et 1 heure avant le déplacement. La centrale de réservation doit être ouverte en conséquence.

Il est également possible de réserver pour plusieurs trajets de suite ou des déplacements réguliers.

### **3.2.2 Identité visuelle et Information voyageurs**

#### ➤ **Identité visuelle :**

Le service TAD est facilement identifiable par la clientèle de par l'identité visuelle des véhicules, lesquels répondent à la charte graphique créée par le Conseil Général de Seine et Marne qui intervient dans le financement du service.



#### ➤ **Information voyageurs :**

Un plan de communication est mis en place et relancé périodiquement par le gestionnaire du service, après présentation de celui-ci, pour avis, au Syndicat Intercommunal de Transport du Bassin Chellois et des Communes Environnantes. Il a pour but de mieux faire connaître le service pour conquérir la clientèle potentielle.

Il peut être général ou ciblé sur certaines catégories de population (personnes âgées, jeunes, personnes actives, habitants d'une commune en particulier, etc...). Ce plan de communication sera ajusté en fonction des constats d'utilisation ou de non utilisation du service (statistiques et analyses du service).



Cela se traduit par :

- la mise à disposition, notamment en gare routière et dans les lieux recevant du public, de toutes les informations relatives au service de TAD,
- une information voyageurs réalisée aux points d'arrêt des lignes régulières de bus,
- une information voyageurs réalisée ponctuellement dans les bus, sur les panneaux d'affichage communaux et intercommunaux, dans les magazines des collectivités locales et sur leur site internet, afin de sensibiliser la population à ce service.
- la possibilité de réaliser une information adressée ou un boîtage sur le territoire desservi par le service.

### **3.2.3 Continuité du service et exigence de qualité**

#### **➤ Continuité du service :**

L'exploitant est tenu d'assurer la continuité du service, quelles que soient les circonstances, sauf en cas de force majeure.

En cas de grève avec préavis réglementaire, l'exploitant doit prendre toutes les dispositions nécessaires visant à limiter la gêne occasionnée aux usagers.

L'exploitant recherche, avec la collectivité, les dispositions nécessaires à la mise en place d'un service de substitution.

Si, du fait de l'exploitant, la sécurité publique vient à être compromise par le mauvais état du matériel roulant, la collectivité peut prendre immédiatement, aux frais et risques de l'exploitant, les mesures nécessaires pour prévenir tout danger certain.

En cas d'insuffisance répétée, la collectivité peut mettre l'exploitant en demeure d'y remédier dans les délais fixés par l'expert qu'elle aura désigné et, à défaut d'exécution, la collectivité peut :

- soit faire assurer les remises en état ou le renouvellement des matériels défectueux aux frais de l'exploitant,
- soit résilier le contrat dans les conditions, formes et délais prévus par le présent cahier des charges.

#### **➤ Qualité de service :**

Le transport des voyageurs doit être effectué dans les meilleures conditions de ponctualité, de confort, de propreté et de sécurité.

Le personnel assurant le service de TAD doit se montrer aimable et courtois. Il doit être reconnaissable par le port d'une tenue correcte et uniforme, complétée d'un insigne au nom et visuel d'APOLO+. Il sera tenu de faire respecter les règles d'utilisation du service de TAD, à savoir que les usagers non inscrits et/ou qui n'auraient pas préalablement réservés leur course ne pourraient pas être transportés.

Il devra également être en mesure de savoir renseigner les usagers sur le service APOLO+ et, en cas de besoin, renvoyer vers l'accueil RézoPlus de la gare routière de Chelles les usagers en quête d'information sur les transports locaux existants.

Il est précisé qu'un cahier de doléances est tenu à la disposition des usagers à l'accueil RézoPlus de la gare routière de Chelles : ce cahier -multi-transporteurs- permet aux personnes qui souhaitent effectuer une réclamation écrite sur les services de transport en commun de s'exprimer librement. Le gestionnaire de la gare routière est ensuite chargé de transmettre les réclamations au transporteur correspondant, lequel sera tenu de répondre au requérant dans les meilleurs délais.

#### **4 – EVOLUTION DU SERVICE : REDEPLOIEMENT DU SERVICE, NOTAMMENT, AU REGARD DE L'EVOLUTION DE L'OFFRE DES LIGNES REGULIERES DE BUS**

L'offre des lignes régulières de bus présentes sur le territoire du bassin chellois est amenée à évoluer.

Dans ce cadre, ainsi que cela est spécifié à l'article 2, le gestionnaire du TAD devra faire des propositions visant à faire évoluer le service APOLO+. Il pourra notamment, en conservant les mêmes conditions d'utilisation et les mêmes principes de non-concurrence avec les lignes régulières, proposer :

- la création de nouveaux points d'arrêt dédiés afin d'aller progressivement vers une couverture encore plus fine du territoire et mieux adaptée à la particularité de certains secteurs.
- une amélioration de la desserte de quartiers particuliers aujourd'hui peu ou pas desservis par les transports en commun,
- une ouverture du service à d'autres créneaux horaires,
- une complémentarité entre le réseau de lignes régulières APOLO7 et le TAD Proxibus APOLO+ en trouvant des solutions souples de partenariat permettant, sur certaines lignes ne nécessitant pas un fonctionnement continu toute la journée, de « transformer » à certaines heures la ligne régulière en transport à la demande,...

#### **5 - ECONOMIE GLOBALE DU SERVICE**

##### **5.1 - Niveau d'offre**

	<b>Offre dimanches et jours fériés (hors 1<sup>er</sup> mai)</b>	<b>Offre de soirée lundi à samedi</b>	<b>Cumul</b>
<b>Nombre de jours par an</b>	<b>60</b>	<b>304</b>	<b>364</b>
<b>Horaires de fonctionnement</b>	<b>7h30 – 23h</b>	<b>20h – 23h</b>	
<b>Amplitude horaire</b>	<b>15h30</b>	<b>3h</b>	

##### **5.2 - Tarification**

Afin de faciliter l'accès au nouveau service de TAD, tous les titres de transport valables sur le réseau francilien sont acceptés (carte Navigo, Imagine4r, tickets t+, tickets jeunes, cartes solidarité transport, rubis...). Les personnes non munies de titre de transport devront acheter un ticket auprès du conducteur.

### 5.3 - Exemple de bilan économique annuel prévisionnel

<b>DEPENSES (en € HT)</b>			
	Coût unitaire	Quantité	Total
Sous total : véhicule			
Assurance véhicules			
Km (roulement/entretien+ 12% HLP)			
Sous total : personnel			
Coût conducteur conduite			
Coût lié aux réservations			
Communication			
Forfait dépliant, affiches, adaptation des points d'arrêt			
Marges et aléas			
Total			

<b>RECETTES (en € HT)</b>			
Vente de tickets à bord des véhicules			
Participation de la collectivité			
Subvention STIF			40 000 *
Subvention du Conseil Général de Seine et Marne			50% du déficit résiduel **
Total			

\* Valeur 2012 ; revalorisation annuelle selon formule [valeur année pleine N = valeur année pleine N-1 x  $K_N$  avec  $K_N = 0,429 S_{N-1}/S_{N-2} + 0,088 C_{N-1}/C_{N-2} + 0,483 IPS_{N-1}/IPS_{N-2}$  et où S= salaires, revenus et charges sociales, salaires mensuels de base de l'ensemble des salariés, activités économiques, transports et entreposage, [www.indices.insee.fr](http://www.indices.insee.fr), identifiant 1567433, où C= indice mensuel Gazole ([www.indice.insee.fr](http://www.indice.insee.fr), identifiant 641257. Pour chaque indice I, In est la moyenne arithmétique de janvier N-1 à décembre N-1]

\*\* [Coût du service pour la collectivité – subvention du STIF ] x 50%

### 5.4 - Modalités de financement

L'exploitant du service de TAD Proxibus APOLO+ adressera mensuellement à la collectivité une facture correspondant au 12<sup>ème</sup> du coût annuel du service prévisionnel. Il adressera à la fin de chaque exercice une facture de régularisation correspondant aux kilomètres réellement parcourus.

La collectivité effectuera auprès des partenaires financiers (STIF et Conseil +Général de Seine et Marne), conformément aux conventions signées respectivement avec ces derniers, les demandes de versement des subventions venant alléger sa participation au coût de fonctionnement du service.

## **6 – DESIGNATION DE L'EXPLOITANT, DUREE ET DELAI D'EXECUTION DU MARCHE**

Compte tenu du cadre juridique rappelé à l'article 1.2, le Syndicat de Transport du Bassin Chellois et des Communes Environnantes (SITBCCE) étant entité adjudicatrice dès lors qu'il a reçu délégation de compétence du STIF pour être opérateur de réseau, il lui est donc possible de lancer une procédure de mise en concurrence pour la gestion et l'exploitation du service de TAD Proxibus APOLO+, procédure devant aboutir à l'attribution du marché à un gestionnaire à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013 et pour une durée de trois ans.

## **7 - MODIFICATIONS INTERVENANT EN COURS DE VALIDITE DU MARCHE DE GESTION DU SERVICE DE TAD PROXIBUS APOLO+**

Toute modification substantielle, remettant en cause l'économie générale du service, fera l'objet d'un avenant au marché.

## **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,*

## ANNEXE III

# 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**<sup>1</sup>

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 : Pass Navigo) ;
  - tout équipement ayant pour fonction de lire, valider, vendre, contrôler, opérer une action de SAV sur un support Navigo ;

---

<sup>1</sup> Navigo est une marque du STIF

- tout module de sécurité correspondant aux différents composants électroniques contenant les secrets Navigo, c'est-à-dire les clés de chiffrement de l'application télébilletique 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.

## **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 autorisées 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 Adhérents les incidents à portée communautaire 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 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 présente 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 les 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.

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<sup>ère</sup> étape : la commission RCTIF/RTTIF rédige la nouvelle version pour tout ou partie selon l'évolution envisagée ;

2<sup>ème</sup> étape : le Comité d'Interopérabilité étudie et valide le document, en établissant une liste des implications techniques ;

3<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> 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 Adhérents 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 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 télébillettique 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 relèvent de la responsabilité de cet Adhérent et ne peuvent donner lieu à aucun financement supplémentaire accordé par le STIF.

## **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<sup>ère</sup> étape :** le traitement des Incidents est déclenché suite à la demande d'un (ou des) membre(s) du Comité concerné ;
- 2<sup>ème</sup> étape :** le Comité concerné demande des explications à l'Adhérent ou aux Adhérents concerné(s) par l'Incident ;
- 3<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> 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 TELEBILLETTE 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**

Pour la mise en œuvre de la présente Charte, les Adhérents à sont autorisés à faire référence aux termes REFERENTIEL COMMUN TELEBILLETIQUE 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°2012/297**

**Séance du 10 octobre 2012**

**AVENANT A LA DELEGATION DE COMPETENCE  
A LA COMMUNE DE PUISEUX EN FRANCE**

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 17 juin 2011 de la Commune de Puiseux en France ;
- Vu** la délibération du 6 juillet 2011 délégrant la compétence à la commune de Puiseux en France ;
- VU** le rapport n° 2012/297 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 04 octobre 2012 et de la commission économique et tarifaire du 05 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : est approuvée la modification de la convention de délégation de compétence du 18 juillet 2011, relative au financement du circuit spécial scolaire de la commune de Puiseux en France, remplissant dorénavant les critères d'un circuit subventionné par le STIF au sens du règlement régional ; l'avenant n°1 à la convention du 18 juillet 2011 relative au financement du circuit spécial scolaire de la commune de Puiseux en France est approuvé ;

**ARTICLE 2** : la directrice générale est autorisée à signer l'avenant à la convention visée à l'article 1<sup>er</sup> de 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-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-297-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012

# **AVENANT n° 1 à la convention de délégation de compétence en matière de circuit spécial scolaire**

## **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<sup>ème</sup>) - (n° SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa Directrice Générale Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n°2012/297 du 10 octobre 2012,  
ci-après désigné le « STIF » ,

**D'UNE PART ,**

## **ET**

- La commune de **PUISEUX-EN-FRANCE**, ayant son siège Place Jean Moulin 95380 Puisseux-en-France, et représentée par Monsieur Yves MURRU, Maire, en vertu de la délibération du Conseil municipal n° 11/38 du 17 juin 2011,  
ci-après désignée « L'autorité organisatrice de proximité » ou « L'AOP » ,

**D'AUTRE PART**

- VU** le code de l'éducation, notamment ses articles L.213-13, R.213-4 à R.213-9, R.213.20,
- VU** la loi n° 83-634 modifiée du 13 juillet 1983, la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1983, la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2010/0116 du 17 février 2010,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2011/0574 du 6 juillet 2011 portant délégation de compétences du STIF à la commune en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves,
- VU** la délibération du Conseil municipal de la commune de Puisseux en France n° 11/38 du 17 juin 2011 (*délibération de l'AOP*);
- VU** la délibération n°2012/297 du conseil du STIF du 10 octobre 2012 du concernant l'avenant n°1 à la convention de délégation de compétence à la ville de Puisseux en France ;

## **Préambule**

Par délibération du conseil du 06 juillet 2011, le STIF a délégué sa compétence à la commune de Puiseux en France pour l'organisation d'un circuit spécial scolaire non subventionné. La convention conclue le 18 juillet 2011, ci-après désignée convention initiale, est actuellement valide jusqu'au 30 juin 2020.

La fermeture de la classe du village nécessite une transformation du circuit spécial scolaire qui remplit désormais les critères d'un circuit subventionné par le STIF au sens du règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires.

C'est pourquoi, les services de l'AOP et le STIF se sont rapprochés pour conclure un avenant permettant de subventionner ce circuit pour un an, sur la base du marché passé par la commune, ce circuit sera ensuite inclus dans les marchés passés par le STIF et, le cas échéant, délégués à l'AOP.

Il est convenu comme suit :

## **ARTICLE 1<sup>er</sup> –OBJET DE L'AVENANT**

Le présent avenant a pour objet de permettre le financement du circuit spécial scolaire de la commune de Puiseux en France, remplissant dorénavant les critères d'un circuit subventionné par le STIF au sens du règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires.

## **ARTICLE 2 – MODIFICATIONS DES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION INITIALE RELATIVES A LA TARIFICATION ET AU FINANCEMENT**

**2.1.** A l'article 10.1. de la convention initiale, est supprimé le paragraphe suivant :

« 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. »

A l'article 10.2., après le 3<sup>ème</sup> tiret, est ajouté le tiret suivant :

« - diminué, pour les élèves non éligibles subventionnables tels que définis à l'article 11.2.1 et pour les accompagnateurs, de la réduction tarifaire accordée par le STIF, »

2.2. L'article 11 est modifié comme suit :

**Article 11 – Financement des circuits spéciaux scolaires par l'autorité organisatrice de proximité**

**Article 11.1 – Financement par l'AOP**

L'AOP assume les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées.

**Article 11.2 – Participation du STIF au financement des circuits spéciaux scolaires**

Article 11.2.1. - Dispositions spécifiques relatives aux élèves bénéficiant d'une subvention du STIF

Afin d'assurer une transition progressive du périmètre antérieur des ayants-droit vers le périmètre d'éligibilité régional tel que défini à l'article 2.2. de l'annexe I, le STIF accordera temporairement à certains élèves non éligibles, dans les conditions définies ci-après, une aide égale à la différence entre le tarif régional « élève non éligible » et le tarif régional « élève éligible ». Les élèves bénéficiaires de cette aide sont qualifiés de « subventionnables ».

Sont considérés comme « subventionnables » pour la campagne 2012/2013, les élèves habitant en deçà de 3 km de leur établissement de scolarisation et appartenant à une des trois catégories suivantes :

- élèves rattachés à un regroupement pédagogique intercommunal ;
- élèves devant emprunter un parcours dangereux pour se rendre à leur établissement (Un parcours est caractérisé comme dangereux par l'AOP, avec l'accord préalable du STIF, en raison du fort trafic routier, d'une vitesse de circulation élevée, et/ou d'un cheminement piéton inexistant ou insuffisant) ;
- élèves scolarisés dans une unité d'enseignement adapté ou spécialisé (SEGPA, EREA, CLIS, UPI), l'enseignement adapté étant destiné aux élèves en grave difficulté scolaire et l'enseignement spécialisé aux élèves handicapés.

L'AOP s'engage à fournir au STIF un état des lieux du nombre d'élèves relevant de chacune des trois catégories concernées – élèves rattachés à un regroupement pédagogique intercommunal, élèves devant emprunter un parcours dangereux pour se rendre à leur établissement, élèves scolarisés dans une unité d'enseignement adapté ou spécialisé - transportés sur la campagne 2012/2013 explicitant de manière précise la proportion d'entre eux qui ne respectent pas le critère de distance domicile-établissement, tel que défini dans l'annexe I. Sur la base de cet état des lieux, les parties s'engagent à examiner l'opportunité de poursuivre ou non cette disposition pour les campagnes suivantes.

Article 11.2.2. – Montant de la dotation financière du STIF

La dotation financière du STIF, versée à l'AOP en contrepartie de la délégation de compétence, pour l'année scolaire N/N+1 est déterminée par le calcul suivant :

- montant réel concernant le transport aller et retour du marché circuit spécial scolaire répertorié en annexe II,
- dont sont déduites les recettes tarifaires définies comme suit :
  - o Nombre d'élèves éligibles transportés arrêté au 31 décembre de l'année N

- \* (tarif régional des élèves éligibles – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
- o Nombre d'élèves non éligibles et subventionnables transportés arrêté au 31 décembre de l'année N
  - \* (tarif régional des élèves éligibles<sup>#</sup> – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
  - <sup>#</sup> NB : il s'agit en fait du tarif régional des élèves non éligibles dont on déduit la subvention du STIF pour les élèves non éligibles subventionnables conformément à l'article 12.1.
- o Nombre d'élèves non éligibles et non subventionnables transportés arrêté au 31 décembre de l'année N
  - \* (tarif régional des élèves non éligibles – le cas échéant, subvention financée par le conseil général pour cette catégorie d'élèves et gérée par le STIF)
- o Nombre de personnes « autres usagers » (n'ayant pas le statut d'accompagnateur) transportées arrêté au 31 décembre de l'année N
  - \* tarif régional des élèves non éligibles

Si ce calcul aboutit à un montant supérieur à 0 €, la dotation du STIF est égale à ce montant. Si ce calcul aboutit à un montant inférieur ou égal à 0 €, la dotation du STIF est nulle.

Article 11.2.3. – Modalités de règlement de la participation du STIF

La participation financière du STIF au titre de l'article 12 pour l'année scolaire N/N+1, sera versée sur le compte de l'AOP conformément aux modalités rappelées ci-après :

- à compter du 15 novembre 2012, un premier acompte pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire 2012-2013, correspondant à 30 % du montant de la dotation financière prévisionnelle du STIF (telle que définie à l'article 11.2.2,
- à compter du 15 février de l'année 2013, un second acompte pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire 2012-2013, correspondant à 50% du montant de la dotation financière prévisionnelle du STIF (telle que définie à l'article 11.2.2,
- à compter du 15 octobre de l'année 2013, le solde de la dotation financière du STIF, pour les circuits spéciaux scolaires au cours de l'année scolaire 2012-2013.

Le paiement du solde sera effectué sur présentation de l'état des dépenses effectives de l'AOP pour l'année scolaire considérée visé par le payeur de la collectivité locale, siège de l'AOP.

La participation du STIF sera faite sur le compte dont les coordonnées bancaires sont rappelées ci-après :

- Adresse bancaire : BDF PONTOISE
- Titulaire du compte : TRESORERIE DE LOUVRES
- N° de Banque : 30001
- N° de guichet : 00651
- N° de compte : D9550000000
- Clé RIB : 81



### **Article 3 – AUTRES MODIFICATIONS DE LA CONVENTION INITIALE**

**3.1.** - A l'article 2 de la convention initiale, la date du « 30 juin 2020 » est remplacée par la date du « 5 juillet 2013 inclus ».

**3.2.** - Il est inséré un article 13-bis rédigé comme suit :

#### **Article 13bis – Mise en place d'un système de gestion des transports scolaires**

Le STIF met en place et finance un système informatisé de gestion des transports scolaires œuvrant pour l'organisation des circuits spéciaux scolaires, la gestion des ayants droit aux aides financières sur lignes régulières et circuits spéciaux scolaires, le remboursement des frais de transport des élèves et étudiants handicapés, ainsi que l'ordonnancement des dépenses y afférents.

L'AOP assure elle-même la gestion de la relation-client, elle s'engage à transmettre au STIF, via l'accès distant web défini par le STIF, les informations relatives à l'ensemble des usagers des services concernés, ainsi qu'à remettre à chacun de ces usagers un titre de transport conforme au modèle défini par le STIF.

Les modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client figurent en annexe III.

**3.3.** – Sont annexées à la convention initiale les annexes suivantes jointes au présent avenant :

**Annexe III :** Modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client

**Annexe IV :** Réduction tarifaire accordée par le STIF aux accompagnateurs

### **Article 4 – ENTREE EN VIGUEUR DE L'AVENANT – DISPOSITIONS DIVERSES**

**4.1.** – Le présent avenant entre en vigueur au 1<sup>er</sup> septembre 2012.

**4.2.** – Toutes les clauses de la convention du 18 juillet 2011, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, restent applicables de plein droit jusqu'au 5 juillet 2013 inclus.

Fait à \_\_\_\_\_  
Le \_\_\_\_\_

En double exemplaire,

Pour le STIF

Pour l'AOP

La Directrice Générale

Le Maire

## ANNEXES

**Annexe III :** Modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client

**Annexe IV :** Réduction tarifaire accordée par le STIF aux accompagnateurs

## Annexe III

### Modalités d'alimentation du système de gestion des transports scolaires et de mise en œuvre de la relation client

#### 1. Information des familles

Afin de répondre à toute question des familles, l'AOP s'engage à être joignable pendant toute la durée de la délégation :

- par courriel,
- par courrier postal,
- par téléphone a minima aux plages horaires suivantes : de 9h-12h / 14h-17h du lundi au vendredi pendant toute la durée de la délégation.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible auprès des familles, à travers les différents moyens d'information possibles, de documents les informant sur le service, sur les modalités d'inscription et sur les conditions d'accès. Elle édite et met à disposition en mairie (ou autre lieu connu d'accueil et d'information), ainsi que dans les établissements scolaires, les plaquettes du STIF, les formulaires et les fiches horaires.

L'AOP s'engage à garantir une réponse aux familles au plus tard dans les 72 heures ouvrées à compter de la demande d'information.

#### 2. Gestion des inscriptions

##### a) Accueil physique des familles

L'AOP assure une permanence en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information, pour recevoir les familles des élèves et assurer l'inscription des élèves.

##### ✓ Nombre de permanence

Si les services délégués, figurant en annexe II, assurent le transport :

- de moins de 50 élèves : 3 permanences par mois au minimum ;
- de 50 à 150 élèves : 4 permanences par mois minimum ;
- de plus de 150 élèves : 6 permanences par mois minimum.

##### ✓ Plage horaire de la permanence

La permanence sera d'une demi-journée : selon le choix de l'AOP, soit le matin de 8h-13h, soit l'après-midi de 14h-19h.

##### ✓ Jours de permanence

Au moins une permanence par mois devra se tenir le mercredi ou le samedi.  
L'AOP est libre de fixer les autres jours de permanence.

##### ✓ Durée de la permanence

La permanence se tiendra du mois de juin au mois de septembre inclus.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible auprès des familles des dates d'ouverture du guichet ou de la permanence ; elle les met notamment à disposition en mairie, dans les établissements scolaires...

*b) Distribution des formulaires d'inscription*

L'AOP est chargée de l'impression des formulaires d'inscription pour l'obtention du titre de transport, selon un modèle fourni par le STIF.

L'AOP assure la diffusion la plus large possible des formulaires auprès des familles ; il les met notamment à disposition en mairie (ou autre lieu connu d'accueil et d'information), et dans les établissements scolaires.

*c) Réception des formulaires d'inscription*

L'AOP réceptionne les formulaires d'inscription remplis par les familles par courrier postal à la permanence assurée en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information.

*d) Saisie des formulaires d'inscription*

L'AOP saisit les données contenues dans les formulaires d'inscription remplis par les familles dans le système informatisé de gestion des transports scolaires, mis en place par le STIF et visé à l'article 16 de la convention de délégation de compétence, via un accès distant.

L'AOP doit obligatoirement être équipée des outils informatiques nécessaires à la réalisation de cette saisie de données et d'un accès à internet.

A compter de la saisie de ces données par l'AOP, le système informatisé de gestion des transports scolaires calcule le tarif régional, éventuellement diminué de la réduction tarifaire accordée par le Conseil Général, dans un délai de 48h maximum (durant la nuit suivante, dans la majorité des cas).

*e) Encaissement du montant du prix public local acquitté par les familles*

L'AOP encaisse le montant du prix public local acquitté par les familles, tel que défini à l'article 10.2 de la convention de délégation de compétence, selon les procédures financières qui lui sont propres.

*f) Edition du titre de transport*

L'AOP édite le titre de transport, à partir de son accès distant au logiciel, sur un courrier à adresser aux familles selon un modèle défini par le STIF. A titre d'information, le titre consistera en un support papier plastifié d'un format d'environ 8.5 x 5.5 cm.

L'AOP édite également les duplicata des titres de transport.

*g) Délivrance du titre de transport*

L'AOP délivre le titre de transport par courrier ou en main propre à la permanence assurée en mairie ou dans tout autre lieu connu d'accueil et d'information, sur demande de la famille, dans les 48 heures ouvrées à compter de l'encaissement effectif du montant du prix public local devant être acquitté par les familles.

## **Annexe IV**

### **Réduction tarifaire accordée par le STIF aux accompagnateurs**

Sur la durée de la convention de délégation, le STIF accorde une réduction tarifaire pour les accompagnateurs.

Cette réduction tarifaire est d'un montant unitaire égal au tarif régional des élèves non éligibles et conduit, par conséquent, à ce que l'accès au service soit gratuit pour les accompagnateurs.

Son financement est compris dans le montant global de la dotation financière du STIF, prévue à l'article 11.2 de l'avenant à la convention de délégation.

**Délibération n° 2012/298**

**Séance du 10 octobre 2012**

**ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES SUR LE RESEAU PARIS SAINT-LAZARE EN VUE DU DEPLOIEMENT DU FRANCILIEN**

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 du code de l'environnement et notamment l'article L121-13 et L.121.13.1 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France telle que codifiée dans le code des transports;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France tel que codifié dans le code des transports ;
- VU** le rapport n° 2012/298 ;
- VU** les avis de la commission de la qualité de service du 4 octobre 2012 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 8 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver la convention de financement des travaux d'adaptation des infrastructures sur le réseau Saint-Lazare en vue du déploiement du Francilien pour un montant de 10 477 952 € HT courants ;

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer la dite convention et à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

**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 est habilitée à signer tout document s'y référant.

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

Jean-Paul HUCHON  


Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-298-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012

**CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF**

-----

**Adaptation des infrastructures pour le déploiement du Francilien sur  
la ligne J & L**

-----

**Opération référencée : .....  
sur AP 2012**



**ENTRE :**

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9e, 39-41, rue de Châteaudun, 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°2011-0929 du 7 décembre 2011, dénommé ci après « le STIF ».

**ET :**

Réseau Ferré de France (RFF), 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 13<sup>ème</sup>, 92 avenue de France, représenté par Hubert du Mesnil, son Président, dénommé ci-après « le MOA » ou le « Maître d'ouvrage » ou « le Bénéficiaire ».

**IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIT :**

Le projet d'adaptation de l'infrastructure pour le déploiement du Francilien répond à l'objectif prioritaire de permettre la circulation des nouvelles rames du Francilien, lesquelles devraient progressivement être déployées à partir de 2013.

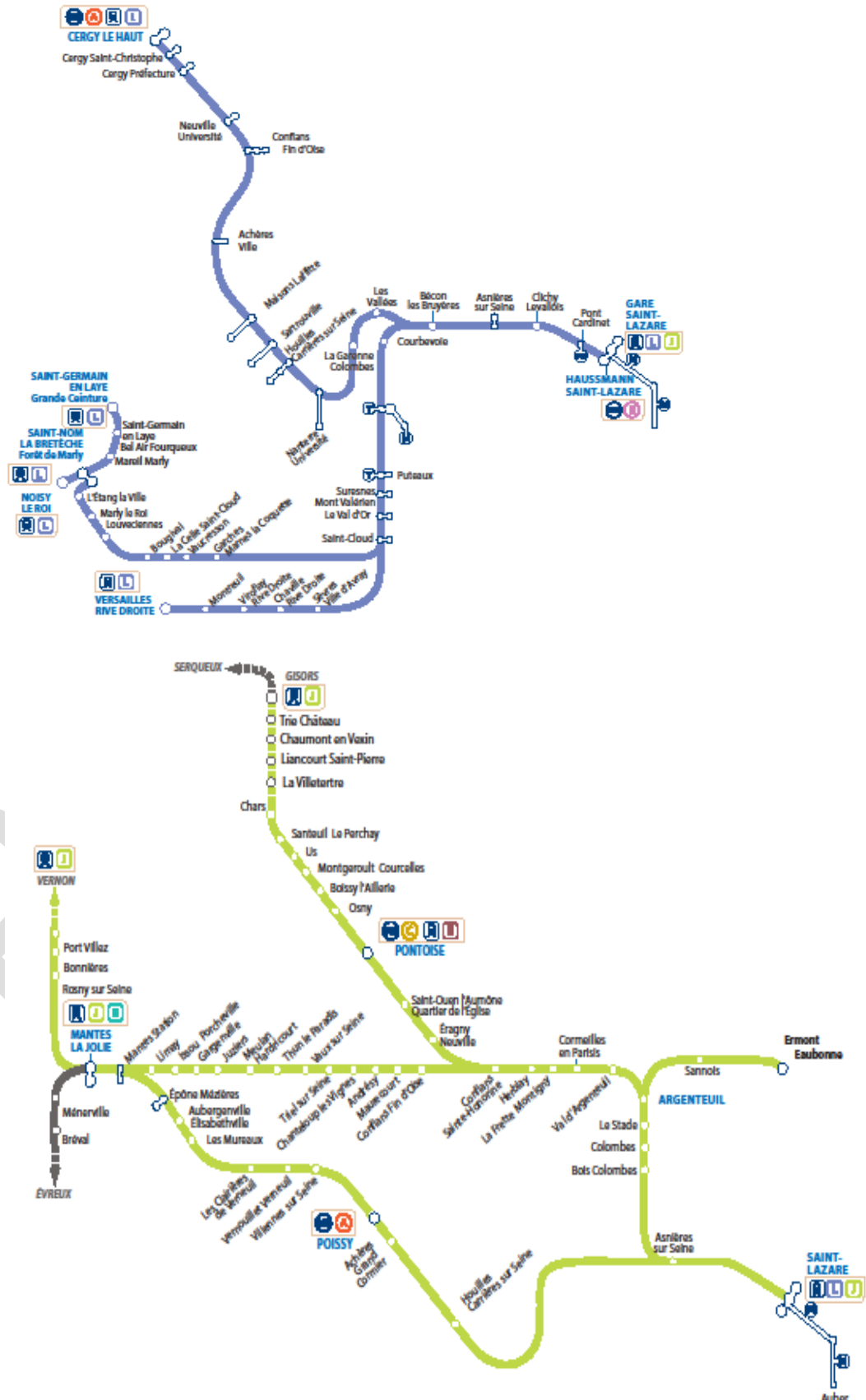
Les travaux de déploiement du Francilien sur les lignes J & L se décomposent en 6 sous-projets : AHQ (Adaptation de la Hauteur des Quais), points d'info KVB, pancartes d'arrêt et déplacement des signaux en gare de Paris Saint Lazare.

Une première subvention de 995 258 € a déjà été allouée par le STIF à RFF le 11 mai 2011.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties concernant la participation du STIF au financement de l'opération.

**EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :**

**ARTICLE 1 – DESCRIPTION DU PROJET**



## 1.1.AHQ

Les travaux d'adaptation de la hauteur des quais indispensables à la circulation des rames Francilien consistent, sans fausse manœuvre vis-à-vis du SDA, à soit ramener la hauteur des quais à une valeur compatible avec le déploiement de la marche mobile, soit empêcher le déploiement de la marche mobile tout en limitant le dénivelé entre le plancher du Francilien et le quai à une valeur acceptable par rapport aux référentiels PMR.

Deux types de travaux :

- travaux de nivellement des voies pour reprendre la géométrie des voies à quai ;
  - travaux de génie civil sur la structure des quais.
- **Gare de Paris-St Lazare** (inscrite au SDA)
- nivellement des quais des voies 1 à 12 au droit de la porte UFR.
  - les quais des voies 13 à 27 ont des hauteurs variables comprises entre 600 et 400mm. Ils nécessitent des interventions sur les quais et pour le relevage de la voie.
- **Gare d'Argenteuil** (inscrite au SDA) : relevage de la voie ;
- **Gare de Conflans-Sainte-Honorine** (inscrite au SDA) : relevage de la voie ;
- **Gare de Cormeilles-en-Parisis** (inscrite au SDA) : relevage de la voie ;
- **Gare de St Ouen l'Aumône** (non inscrite au SDA) : relevage de la voie ;
- **Gare de Houilles** (inscrite au SDA) : relevage de la voie ;
- **Gare de la Frette Montigny** (non inscrite au SDA) : rehaussement des quais à 55 cm.

## 1.2.Points d'information KVB

Dans le cadre de la mise en circulation du Francilien, il s'avère nécessaire de renseigner le « bord » (train) sur la hauteur du quai à desservir pour le déploiement ou non de la marche mobile. Cet échange d'informations se fait via la mise en place de balises KVB numériques. Certaines gares sont déjà équipées de balises numériques (N) elles devront être reprogrammées, d'autres sont équipées de balises analogiques (A), elles devront être remplacées par des balises numériques (N) et programmées en conséquence.

Il est prévu de renseigner le bord sur la position « droite » ou « gauche » du quai quand les balises prévues à cet effet ne sont pas disponibles.

Les gares concernées sont :

- lot 1 : PSL – Nanterre Université : Paris St Lazare, Pont Cardinet, Clichy Levallois, Asnières, Bécon les Bruyères, Les Vallées, La Garenne Colombes et Nanterre Université.
- lot2 : Bois Colombes Ermont Eaubonne ; Bois Colombes, Colombes, le Stade, Argenteuil, Sannois (N) et Ermont Eaubonne (N).
- lot 3 : Val d'Argenteuil – Pontoise : Val d'Argenteuil, Cormeilles en Parisis (N), La Frette-Montigny (N), Herblay (N), Conflans-Sainte-Honorine, Eragny, Saint-Ouen l'Aumône (N), Pontoise (N).
- lot 4 : Houilles – Cergy le Haut : Houilles, Sartrouville, Maison-Laffitte, Achères, Conflans fin d'Oise, Neuville U, Cergy Préfecture, Cergy St Christophe et Cergy-le-Haut.

### 1.3. Pancartes d'arrêt

La désignation d'un point d'arrêt spécifique aux Franciliens nécessite la création de pancartes dédiées au repérage de ce point d'arrêt spécifique dénommées pancartes « Z 50 ».

Les gares concernées sont celles de la ligne Paris St Lazare – Nanterre Université (lot 1), Paris St Lazare – Bois Colombes – Ermont Eaubonne (lot 2), Paris St Lazare – Val d'Argenteuil – Pontoise (lot 3) et Paris St Lazare – Houilles - Cergy le Haut (lot 4) dont la liste des gares est donnée au § 1.1 de ce document.

### 1.4. Déplacement des signaux en gare de Paris St Lazare

Le nouveau matériel roulant, plus long de 3 m et avec une nouvelle conception de la cabine, rend la visibilité des signaux des voies 1 à 15 non satisfaisante et présente des risques pour la sécurité ferroviaire. Le projet prévoit de reprendre les nacelles du portique A4 afin d'éloigner les signaux de sortie de gare au maximum.

## **ARTICLE 2 – PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DES TRAVAUX DE L'OPERATION**

Sur la base des études de niveau DI, AVP ou PRO, les dépenses totales prévisionnelles afférentes à la phase réalisation sont évaluées à 8 990 508 € HT constants aux conditions économiques 06/2008 soient 10 477 952 € HT courants en date d'achèvement.

Elles comprennent tous les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus. La part de financement de la maîtrise d'ouvrage de RFF pour les travaux est de 52 390 € HT courant, soit 0,5%.

Le montant total des travaux du projet se décompose selon le tableau suivant :

	Niveau étude	Estimation en € CE 06/2008	Estimation en € courants
<b>Pancartes</b>	DI	854 289	995 627
<b>Balises KVB</b>	AVP	1 717 517	2 001 674
<b>Quais - AHQ</b>	PRO	5 001 477	5 828 952
<b>Cibles PSL</b>	PRO	1 417 225	1 651 699
<b>Sous-total</b>		8 990 508	10 477 952

Une première subvention de 995 258 € a été allouée par le STIF à RFF le 11 mai 2011 pour conduire les études d'AVP-PRO, à l'exception des études relatives au déplacement des signaux en gare de Paris St Lazare qui ont été supervisées par SNCF TN : RFF étant MOA de la réalisation des travaux.

Le montant de la subvention allouée par le STIF dans le cadre de la présente convention s'élève à un montant maximum de 10 477 952 € HT courants.

Cette subvention est non assujettie à la TVA en vertu de l'instruction du 8 septembre 1994 publiée au BOI 3 CA 94.

Sans préjudice des précédents alinéas, le prorata de cofinancement du STIF est égal à 100 % du coût définitif de l'opération.

Si le coût définitif de l'opération prise en considération est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle le financement a été attribué, le montant du financement accordé par le STIF est ajusté à hauteur de son prorata de cofinancement.

### **ARTICLE 3 – CONDITIONS DE VERSEMENT DU FINANCEMENT DU STIF RELATIF A L'ENGAGEMENT DE L'OPERATION**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 7 décembre 2011, les Bénéficiaires doivent informer le STIF du commencement d'exécution des travaux.

Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification du financement, les Bénéficiaires n'ont pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, ledit financement devient caduc et est annulé.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la directrice du STIF, si les Bénéficiaires établissent auprès du STIF, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage des études ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue impossible est désengagée et annulée.

### **ARTICLE 4 – CONDITIONS DE VERSEMENT DU FINANCEMENT DU STIF RELATIF AUX DELAIS DE REALISATION DE L'OPERATION**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 7 décembre 2011, le Bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années à compter de la date de demande de premier acompte pour présenter le solde de l'opération désignée à l'article 1<sup>er</sup>.

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne pourra plus prétendre recevoir la part de financement non encore versée.

### **ARTICLE 5 – MODALITES DE VERSEMENT DU FINANCEMENT DU STIF**

#### **5.1. DEMANDES DE VERSEMENT**

Sans préjudice des dispositions des articles 3 et 4 ci-dessus, le financement du STIF fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur demande du Bénéficiaire, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte est de 15% du montant total de la subvention maximale du STIF alloué pour la réalisation de l'opération au vu de la déclaration de démarrage des études et travaux ;
- le versement d'acomptes intermédiaires est conditionné à la présentation des attestations d'avancement précisant le pourcentage des études et des travaux par le Bénéficiaire, dans la limite de 75 % du montant total de la subvention allouée par le STIF ;
- le règlement du solde, dès lors que l'opération sera achevée, sera subordonné à :
  - la production de la déclaration d'achèvement des travaux, sans réserve, datée, établie par le Bénéficiaire,
  - la production de l'état récapitulatif des dépenses HT comptabilisées, détaillant la liste des factures et précisant les numéros de factures, l'objet des factures, le montant des factures mandatées et les dates de mandatement. Cet état doit être

certifié exact et sincère par les services financiers du Bénéficiaire, permettant de déterminer le coût définitif de l'opération.

Les appels de fonds sont prévus en 2013 et 2015 selon l'échéancier joint en annexe. Cet échéancier peut être recalé dans les limites des délais du règlement budgétaire et financier du STIF mentionnés aux articles 3 et 4. Dans ce cas, le Bénéficiaire en informe le STIF.

Sans préjudice du précédent alinéa, RFF transmet au STIF l'actualisation de ses prévisions d'appels de fonds une fois par an, fin octobre de l'année n pour les prévisions d'appels de fonds actualisées pour les années n+1 et suivantes.

Les prévisions d'appels de fond du STIF présentent, pour chaque année civile :

- le total des fonds demandés sur l'ensemble des travaux financés,
- la ventilation des fonds demandés par opération et par exercice.

## 5.2. REGLEMENT DU SOLDE

Si le coût définitif de l'opération prise en considération est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle le financement a été attribué, le montant du financement accordé par le STIF est ajusté à hauteur de son prorata de financement de l'opération.

Le règlement du solde est effectué comme suit :

- Cas n°1 RFF doit reverser au STIF les montants trop-perçus :  
Dans le cas où le montant versé par le STIF au Bénéficiaire est supérieur au montant définitif de la subvention du STIF, le Bénéficiaire reverse spontanément au STIF le montant du trop-perçu au vu de l'état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé à l'article 5.1 de la présente convention, dans un délai de 40 jours après la transmission des pièces.
- Cas n° 2 : le STIF doit verser un solde à RFF :  
Dans le cas où le montant versé par le STIF à RFF est inférieur au montant définitif de la subvention du STIF aux travaux, le STIF procède au versement du solde dû à RFF selon les principes généraux définis dans la présente convention au vu de l'état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé à l'article 5.1 de la présente convention.

## 5.3. MANDATEMENT ET REGLEMENT

Le versement des paiements est effectué par virement bancaire portant numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) à :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	IBAN	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
RFF	Société Générale agence Opéra à Paris	FR76 30003 03620 00020062145 94	30003	03620	00020062145	94

Le versement des montants de subvention appelés par RFF doit être effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date d'émission des appels de fonds, sous réserve de la transmission complète des pièces mentionnées à l'article 5.1.

Les domiciliations des parties pour la gestion des flux financiers sont :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
STIF	41 rue de Châteaudun 75009 Paris	Direction de l'Exploitation Division IPDU	Sylvain MICHELON 014753 2889 sylvain.michelon@stif.info
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

## **ARTICLE 6 – INVARIABILITÉ DU PROJET**

Aucune modification substantielle non autorisée expressément par le STIF ne pourra être apportée au projet décrit dans le dossier de demande de subvention, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention et pendant la durée de l'opération.

Si une modification du projet initial apparaît nécessaire, le Bénéficiaire doit présenter au STIF une demande de modification, en précisant l'impact de la modification demandée sur le contenu de l'opération et sur le calendrier de réalisation. Les modifications mineures font l'objet d'une information préalable au STIF.

S'il est constaté à l'issue des travaux, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que la réalisation n'est pas conforme au projet décrit dans le dossier de demande de subvention ou au projet modifié après acceptation expresse du STIF, le Bénéficiaire sera mis en demeure de procéder aux adaptations nécessaires ou de reverser la subvention perçue. Le versement du solde sera suspendu.

Si au terme du délai fixé par le STIF, les adaptations demandées n'ont pas été réalisées ou ne sont pas satisfaisantes, les dispositions prévues à l'article 10 seront alors mises en œuvre.

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.

## **ARTICLE 7 – DUREE ET DEROULEMENT DU PROJET**

Les dates prévisionnelles de mise à disposition de l'Infrastructure sont les suivantes :

- ligne L groupe 3 : Paris – Nanterre Université : mars 2013 (sauf PSL le 21 janvier 2013),
- ligne J groupe 4 : Bois Colombes - Ermont Eaubonne : mars 2013,
- ligne J groupe 6 : Val d'Argenteuil – Pontoise : septembre 2013,
- ligne L groupe 3 : Houilles – Cergy le Haut : mai 2013.

Des réunions sont organisées en tant que de besoin par les Parties pour examiner l'avancement du programme ainsi que pour la présentation des études lorsqu'elles seront achevées.

## **ARTICLE 8 PROPRIETE INTELLECTUELLE DES ETUDES**

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention sont et restent la propriété exclusive du maître d'ouvrage.

Le STIF pourra communiquer sur les éléments de présentation générale de l'opération notamment le contenu fonctionnel, les travaux et le coût envisagés de l'opération en vu de rendre compte de l'utilisation des fonds qu'il a attribués.

Toute diffusion de ces éléments est subordonnée à l'accord préalable des parties contractantes.

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 communiqués par RFF autres que ceux nécessaires à la présentation générale du projet.

## **ARTICLE 9 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE 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 au Bénéficiaire.

La présente convention prend fin au versement de la totalité des financements dus au Bénéficiaire et au plus tard 5 ans après sa date de notification.

## **ARTICLE 10 – RESILIATION**

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.

Le Bénéficiaire s'engage notamment à transmettre au STIF les pièces relatives au règlement du solde visées à l'article 5.1 ci-avant, à la date de résiliation de la présente convention.

Sur cette base, le Bénéficiaire procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès du financeur à hauteur de son prorata de cofinancement.



Dans tous les cas, le financeur s'engage à rembourser au maître d'ouvrage, sur la base de l'état récapitulatif des dépenses comptabilisées, le montant des dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation de la présente convention dans le cadre de l'opération, à hauteur de son prorata de cofinancement.

#### **ARTICLE 11 – FRAIS ET DISPOSTIONS DIVERSES**

Tous les frais auxquels donnera lieu la présente convention (publication, enregistrement...) seront à la charge du Bénéficiaire.

#### **ARTICLE 12 – 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.

Fait à Paris, le

En deux exemplaires originaux.

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

La Directrice Générale

Date et signature

Sophie MOUGARD

Pour RFF,

Par Délégation, le Directeur Régional  
Ile-de-France

Date et signature

François-Régis ORIZET

**ANNEXE :**

**CALENDRIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS**

	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<b>RFF</b>	<b>75%</b>	<b>0%</b>	<b>25%</b>

PROJET

**Délibération n° 2012/299**

**Séance du 10 octobre 2012**

**MISE EN ŒUVRE DU SCHEMA DIRECTEUR DES GARES ROUTIERES**

**REAMENAGEMENT DE LA GARE ROUTIERE DE RUEIL-MALMAISON  
SOUS MAITRISE D'OUVRAGE SPLA RUEIL AMENAGEMENT**

**POLE DE RUEIL-MALMAISON (92)**

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

- 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° 2009/0406 du Conseil du 8 avril 2009 approuvant le Schéma Directeur des Gares Routières ;
- VU** le rapport n° 2012/299 ;
- VU** les avis de la commission qualité de service du 4 octobre 2012 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 8 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

- ARTICLE 1 :** est attribuée une subvention de 2 060 000 euros au bénéfice de la SPLA Rueil Aménagement pour le réaménagement de la gare routière de Rueil-Malmaison ;
- ARTICLE 2 :** la convention d'investissement et d'exploitation telle qu'annexée à la présente délibération est approuvée. La directrice générale est autorisée à signer cette convention avec la SPLA Rueil Aménagement ;
- 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  
075-287500078-20121010-2012-299-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012



## **CONVENTION DE FINANCEMENT ET D'EXPLOITATION**

-----

**Gare routière de RUEIL-MALMAISON**  
**Implantée sur la commune de RUEIL-MALMAISON**  
**En gare de RUEIL-MALMAISON,**

-----

Opération référencée : **B.**  
Sur AP de l'année **2012**

-----

**ENTRE :**

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9<sup>e</sup>, 39bis-41 rue de Châteaudun, 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°                    du                    dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

**ET :**

La SPLA RUEIL AMENAGEMENT, numéro de SIRET 339 915 035 00010, représentée par Monsieur François LE CLEC'H dûment habilité à cet effet, domiciliée en cette qualité au, 105 avenue Paul DOUMER 92500 RUEIL-MALMAISON, dénommée ci-après « le Bénéficiaire ».

d'autre part,

**IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIT :**

En vertu des dispositions de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. Conformément aux dispositions des articles L. 1241-1 et L. 1241-2 du code des transports, le STIF organise les services de transports publics réguliers de personnes. A ce titre, il soutient la création, l'extension, la réhabilitation ou la mise à niveau des gares routières. Afin d'assurer la cohérence et l'efficacité de cette politique, le STIF s'est notamment attaché à en définir les principes au travers du Schéma directeur des gares routières (SDGR), adopté par son Conseil dans sa séance du 8 avril 2009 (délibération n°2009-0406).

On entend par gare routière toute infrastructure accueillant des lignes de transport collectif routier dont certaines en terminus, implantée hors voirie et constituant une zone d'échanges.

De son côté, et dans le souci de faire face au déficit d'organisation des espaces de montées/descentes et d'échanges bus et à l'inadaptation de l'organisation des espaces de montées/descentes et d'échanges bus, le Bénéficiaire a décidé de réhabiliter, de remettre à niveau et de procéder à l'extension de la gare routière de 18 postes à quai hors voirie.

Il a sollicité pour ce faire le concours du STIF. Après avoir réalisé une analyse des besoins de dépose et reprise des voyageurs et de régulation des lignes de bus existantes en lien avec les transporteurs présents sur le site, et consulté le Cahier de références établi par le STIF, il a déposé un dossier en ce sens.

La Commission de Qualité de service dans sa séance du 4 octobre 2012, puis le Conseil du STIF dans sa séance du 10 octobre 2012, ont approuvé le projet présenté par le Bénéficiaire sous réserve du respect d'un certain nombre de conditions s'inscrivant dans le cadre de la politique concernant les gares routières.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties, concernant d'une part la participation du STIF au financement de l'opération et d'autre part les modalités d'exploitation de la gare routière en cause.

**EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :**

**TITRE I : SUBVENTION DU STIF**

**ARTICLE 1<sup>er</sup> – DESCRIPTION DU PROJET**

Le projet établi par le Bénéficiaire consiste en : la réalisation de travaux d'extension, de réhabilitation et de mise en œuvre de la gare routière de RUEIL-MALMAISON sur le pôle d'échanges de RUEIL-MALMAISON.

Le projet de gare routière compte 18 postes à quai dont 2 postes articulés et 16 standards.

Les aménagements à réaliser sont localisés sur la commune de RUEIL-MALMAISON, sur le tronçon situé entre le carrefour Avenue Colmar/Rue Albert 1<sup>er</sup> et le carrefour Avenue Colmar/Avenue Victor Hugo. Le périmètre de la gare routière est annexé à la présente convention (Annexe 3).

Le coût des travaux de cette opération a été estimé au montant de : 6.211.000,00 € HT.

**ARTICLE 2 – PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DE L'OPERATION**

Le montant maximal de la subvention accordée par le STIF au titre de l'opération, conformément au barème de financement des gares routières, s'élève à 2.060.000,00 € correspondant à un taux de cofinancement de 33% du coût total des travaux.

La subvention non révisable est allouée par le STIF au Bénéficiaire qui prendra en charge l'exploitation et l'entretien de l'ouvrage en respect du référentiel qualité de service définis au Titre II de la présente convention.

Cette subvention d'équipement est non assujettie à la TVA en vertu de l'instruction du 8 septembre 1994 publiée au BOI 3 CA 94.

**ARTICLE 3 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX**

Le Bénéficiaire s'engage à ne pas démarrer les travaux de l'opération avant réception de la présente convention notifiée par le STIF. Dans le cas contraire, il perd le bénéfice de la subvention votée par le Conseil du STIF.

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 7 décembre 2011, le Bénéficiaire a un délai de deux ans, à compter de la notification de la convention, pour transmettre au STIF un ordre de service de démarrage des travaux accompagné d'une demande de paiement d'un premier acompte. A l'expiration de ce délai, la subvention du STIF devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la directrice générale du STIF, si le Bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai, la subvention d'investissement rendue impossible est désengagée et annulée.

#### **ARTICLE 4 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A LA REALISATION DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 7 décembre 2011, le Bénéficiaire dispose, à compter de la date de demande de premier acompte, d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération désignée à l'article 1<sup>er</sup>.

Passé ce délai, le bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

#### **ARTICLE 5 – COMMUNICATION**

Le Bénéficiaire s'engage à mentionner le nom du STIF, cofinancier de l'opération ainsi, que son logotype :

- sur tout acte de communication ou d'information destiné au public concernant l'opération financée,
- sur les panneaux d'information de chantiers et notamment :
  - le taux et/ou montant de participation financière du STIF en tant que cofinancier de l'opération,
  - ainsi que son logo, dans les proportions d'affichage similaires à celles des autres financeurs.

S'il est constaté une pratique différente à ces principes, les paiements seront suspendus dans l'attente d'une modification, à la charge du Bénéficiaire, des supports de communication non conformes.

Un mois avant la fin des travaux, le Bénéficiaire informe le STIF des dates prévisionnelles d'inauguration et de mise en service de l'opération.

#### **ARTICLE 6 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

Sans préjudice des dispositions des articles 3, 4 et 5 ci-dessus, cette subvention fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur présentation d'un appel de fonds signé par le représentant légal du Bénéficiaire, dans les conditions suivantes :

- le versement du premier acompte est de 15% du montant total de la subvention maximale du STIF et est conditionné à la transmission préalable de l'ordre de service (ou bon de commande), de démarrer les travaux, signé par le représentant légal du Bénéficiaire ;
- le versement des acomptes suivants est conditionné à la présentation des attestations d'avancement précisant le pourcentage des travaux effectués, signées par le représentant légal du Bénéficiaire, dans la limite de 75% du montant total de la subvention maximale du STIF, comprenant les 15% au démarrage des travaux ;

- le règlement du solde sera subordonné à :
  - la production de l'avis d'achèvement des travaux, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire,
  - la communication de la date de mise en service de l'ouvrage et le montant des taxes au départ pratiqué,
  - la production de l'ensemble des factures acquittées, appuyé d'un état récapitulatif visé par le directeur financier du Bénéficiaire (numéro de facture, objet, montant HT et date de paiement) permettant de déterminer le coût définitif du projet),
  - un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés ;

Les versements sont effectués au profit du bénéficiaire, par virement auprès de :

- titulaire du compte : SPLA RUEIL AMENAGEMENT
- nom de la banque et localisation : Société Générale – 89 Avenue Paul Doumer à Rueil-Malmaison
- code guichet : 04110
- numéro de compte : 00020054049
- clé RIB : 57
- IBAN : FR7630003041100002005404957

Les domiciliations des parties pour la gestion des flux financiers figurent dans l'Annexe 1.

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds par le Bénéficiaire figure dans l'Annexe 1 de la convention. Cet échéancier peut être recalé dans les limites des délais du règlement budgétaire et financier du STIF mentionnés aux articles 3 et 4. Dans ce cas, le Bénéficiaire informe le STIF.

Si le coût définitif du projet pris en considération est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée telle que définie à l'article 1 de la présente convention, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté à hauteur de son prorata de cofinancement du projet et selon le cas :

- si le montant des paiements déjà effectués par le STIF est inférieur au montant de la subvention du STIF réévalué sur la base du coût final de l'opération, le solde à verser par le STIF au Bénéficiaire est réduit en conséquence.
- sinon, le Bénéficiaire devra reverser au STIF les sommes perçues en trop dans un délai maximum de 45 jours à compter de la détermination du coût définitif du projet. Dans ce cas, le STIF émet un titre de recettes.

## **ARTICLE 7 – INVARIABILITÉ DU PROJET**

Toute modification à apporter au projet par rapport au dossier de demande de subvention visé dans l'article 11, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention et avant sa mise en service, fait l'objet d'une information préalable du STIF.

Les modifications substantielles nécessitent l'accord préalable du STIF.

Dans le cas d'une modification substantielle, le Bénéficiaire doit présenter immédiatement au STIF une demande de modification précisant l'évolution du projet en termes de fonctionnalités, l'impact de la modification envisagée sur le projet correspondant et sur son calendrier.

Aucune modification non autorisée expressément par le STIF ne pourra être apportée au contenu du projet tel que décrit dans le dossier de demande de subvention.



S'il est constaté à l'issue de la réalisation du projet, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, à l'issue des travaux que le projet réalisé n'est pas conforme à celui présenté dans le dossier de demande de subvention ou au projet modifié après acceptation expresse du STIF, le Bénéficiaire devra procéder aux adaptations nécessaires ou reverser au STIF la subvention perçue. Le versement du solde sera suspendu.

Si au terme du délai fixé par le STIF, les adaptations demandées n'ont pas été réalisées ou ne sont pas satisfaisantes, les dispositions prévues à l'article 12 seront alors mises en œuvre.

Dans le cas contraire, le solde de la subvention sera normalement versé, sous réserve que les pièces nécessaires au paiement aient été également fournies.

#### **ARTICLE 8 – MAITRISE D'OUVRAGE DU « BENEFCIAIRE »**

Le Bénéficiaire, en tant que maître d'ouvrage, informe le STIF, par courrier, de la date effective de commencement des travaux et de mise en service de l'équipement.

Le Bénéficiaire assume l'entière responsabilité de l'équipement réalisé et de son exploitation pendant la durée de la convention, notamment en cas de recours formulés par un tiers.

Le STIF, n'étant pas propriétaire ni maître d'ouvrage de l'équipement subventionné, 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 des travaux, de la présence ou de l'exploitation de cet équipement.

Le Bénéficiaire se charge, seul ou par l'intermédiaire d'un tiers, de la réalisation de l'équipement et de son exploitation. Lorsque la réalisation de l'équipement ou son exploitation est confiée à un tiers par le Bénéficiaire, ce dernier s'engage à faire respecter les engagements de la présente convention audit tiers. Le Bénéficiaire ne saurait se prévaloir de la défaillance du tiers à qui il aurait confié la réalisation ou l'exploitation de l'équipement pour s'exonérer des engagements auxquels il a souscrit au titre de la présente convention.

#### **ARTICLE 9 : DEMOLITION OU MODIFICATION D'AFFECTATION DE LA GARE ROUTIERE**

En cas de démolition ou de modification d'affectation de l'équipement, le Bénéficiaire en informe préalablement le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception 6 mois avant la démolition ou la modification.

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 12 seront alors mises en œuvre.

#### **ARTICLE 10 : ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE 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 au Bénéficiaire.

La présente convention prend fin 15 ans après la date de mise en service effective de l'équipement dont il a préalablement informé le STIF conformément à l'article 7 ci-dessus.

## **ARTICLE 11 : DOCUMENTS CONTRACTUELS**

Les pièces constitutives de la convention sont les suivantes :

- le présent document, daté et signé ;
- le dossier de demande de subvention déposé au STIF, en date du 14 juin 2012 ;
- l'Annexe 1 – Calendrier appels de fonds ;
- l'Annexe 2 – Référentiel de qualité de service des gares routières ;
- l'Annexe 3 – Périmètre de la gare routière ;
- l'Annexe 4 – Redevance pour la mise à disposition de services : grille tarifaire ;
- l'Annexe 5 – Rapport annuel d'activités.

## **ARTICLE 12 - RESILIATION**

En cas de résiliation de la convention, le Bénéficiaire s'engage à transmettre au STIF l'état de solde visé à l'article 7 à la date de résiliation de la présente convention.

Nonobstant le précédent alinéa, dans l'hypothèse visée à l'article 7, la convention est résiliée de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire correspondant à la subvention devront être reversées au STIF.

Nonobstant le premier alinéa du présent article, dans l'hypothèse visée à l'article 9, la convention est résiliée de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et la subvention perçue par le Bénéficiaire est alors reversée au STIF au prorata de la durée en vue du reversement des sommes susvisées, selon les modalités définies ci-après :

x	: Montant de la subvention définitive du STIF tel que défini dans l'article 2
n	: Nombre d'années de fonctionnement
y	: Montant de la subvention perçue à rétrocéder au STIF
d	: Durée de la présente convention

$$y = (x/d) \times (d-n)$$

Dans de ces deux hypothèses, le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

## **ARTICLE 13 - FRAIS ET DISPOSTIONS DIVERSES**

Tous les frais auxquels donnera lieu la présente convention (publication, enregistrement, etc.) seront à la charge du Bénéficiaire.

## **ARTICLE 14 - 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.

## **TITRE II : EXPLOITATION DE L'OUVRAGE**

### **ARTICLE 15 – ROLE DU "BENEFICIAIRE"**

Le Bénéficiaire a l'obligation d'affecter, en priorité, la gare routière aux lignes régulières de transports collectifs de voyageurs inscrites au plan de transport et soumises à la tarification francilienne.

Le Bénéficiaire informe le STIF par courrier, de la date effective de mise en service de la gare routière.

Le Bénéficiaire s'engage à exploiter la gare routière dans les conditions de la présente convention, pour une durée de 15 ans à compter de la mise en service effective de la gare routière.

Le Bénéficiaire assume l'entière responsabilité de cet ouvrage et de son exploitation pendant la durée de la convention et notamment en cas de recours formulés par des tiers.

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 des travaux, de la présence ou de l'exploitation de cet ouvrage.

Le Bénéficiaire se charge, seul ou par l'intermédiaire d'un tiers, de l'exploitation de la gare routière. Il informe le STIF, un mois avant la mise en place de l'exploitation, des modalités qu'il envisage appliquer.

Lorsque l'exploitation de la gare routière est confiée à un tiers par le Bénéficiaire, ce dernier s'engage à faire respecter les engagements du présent titre audit tiers. Le Bénéficiaire ne saurait se prévaloir de la défaillance du tiers à qui il aurait confié l'exploitation de la gare routière pour s'exonérer des engagements auxquels il a souscrit au titre de la présente convention.

La notion de « gestion » de gare routière recouvre tout ou partie des tâches suivantes :

- l'entretien et la maintenance des quais, des pistes, du mobilier, des équipements
- la coordination des mouvements et la gestion des contrôles d'accès,
- la mise à disposition de l'information à l'échelle de la gare routière (panneau des départs, plan de réseau, signalétique...),
- l'accueil et l'information du public,
- les tâches administratives et de promotion du site.

Ces notions font l'objet de prescriptions et de recommandations détaillées dans le cahier de références pour la conception, la réalisation et la gestion des gares routières en Ile-de-France d'avril 2009. Le Bénéficiaire s'engage à les prendre en compte dans la conception et la gestion de la gare routière faisant l'objet de la présente convention.

## **ARTICLE 16 : UTILISATIONS AUTORISEES**

La réalisation du projet a été précédée d'une validation par les transporteurs utilisateurs de la gare routière de l'affectation des postes à quai aux lignes de transport collectif. Cette affectation ne sera pas modifiée sans accord du STIF.

Sont accueillies par ordre de priorité :

1. les lignes régulières de transport public de voyageurs inscrites au plan de transport, à vocation urbaine ou interurbaine, soumise à la tarification francilienne
2. les lignes de transport collectif à la demande et les lignes de transport exclusivement scolaire
3. les lignes privées de transport collectif

Les taxis ne sont pas autorisés à utiliser la gare routière, sauf configuration particulière du site, après accord du STIF.

La circulation des vélos est interdite sur les pistes et les quais de la gare routière.

Toute modification de la fréquentation de la gare routière du fait du STIF ou sur décision du Bénéficiaire doit être prise en compte par les transporteurs, par la signature d'un plan d'affectation des espaces de la gare routière et notamment des postes à quai.

## **ARTICLE 17 : REGLEMENT INTERIEUR**

Lorsque le Bénéficiaire exploite lui-même la gare routière ou lorsque l'exploitation de la gare routière est confiée à un tiers par convention, le Bénéficiaire s'engage à prévoir l'établissement d'un règlement intérieur ou d'exploitation de la gare routière. Ce dernier document est annexé, le cas échéant, à la convention établie entre le Bénéficiaire et le tiers.

Ce règlement fixera, a minima :

- les modalités d'organisation des mouvements, notamment en situation perturbée
- les équipements et services mis à disposition des conducteurs
- la vitesse de circulation maximale autorisée
- le cas échéant, les modalités de calcul et d'actualisation de la redevance au départ, dans le respect de l'Annexe 4.

## **ARTICLE 18 – REFERENTIEL DE QUALITE DE SERVICE DES GARES ROUTIERES**

### **ARTICLE 18.1 – OBJECTIFS DE QUALITÉ DE SERVICE**

Le Bénéficiaire s'engage à maintenir la qualité de service de la gare routière, objet de la présente convention et, en particulier, sur :

- L'information et le repérage dans la gare routière avec la mise en place et l'entretien d'un plan de repérage (affectation des quais), d'un plan ou schéma présentant l'offre de transport collectifs routiers desservant la gare, d'un plan de quartier, d'une signalétique et d'un jalonnement appropriés,
- L'accessibilité de la gare routière aux personnes à mobilité réduite avec la mise en œuvre de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.
- L'entretien et le maintien en état de propreté et de fonctionnement du site de la gare routière, de son mobilier, de ses équipements et de ses services.

Pour ce faire, il reconnaît avoir pris pleinement connaissance du référentiel de service figurant en Annexe 2 et met en œuvre les dispositions nécessaires pour le rendre

opérationnel dès la mise en service de la gare routière et jusqu'au terme de la présente convention.

Le STIF peut prendre, en cours de convention, l'initiative de proposer une évolution des critères de qualité de service, notamment en cas de révision du schéma directeur des gares routières.

## **ARTICLE 18.2 – SUBVENTION D'EXPLOITATION**

### **ARTICLE 18.2.1 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

Le STIF attribue au Bénéficiaire une subvention d'exploitation annuelle forfaitaire sous réserve des critères d'éligibilité précisés au présent article.

#### **a. Critères d'éligibilité**

Pour être éligible au versement de la subvention d'exploitation, le Bénéficiaire doit respecter les conditions et critères ci-après :

- Conformité à la grille tarifaire jointe en Annexe 4 à la présente convention pour la redevance de mise à disposition de services (« taxe au départ »),
- Conformité à l'ensemble des critères de la qualité décrits en Annexe 2 à la présente convention (numérotés de 1 à 5),
- Production et transmission d'un rapport d'activités (modèle en Annexe 5).

#### **b. Montant de la subvention**

Le montant de la subvention d'exploitation est de 1 000,00 euros par poste à quai (montée ou descente des voyageurs) et par an.

La subvention est attribuée par le STIF sous réserve des critères d'éligibilités visée ci-avant et au vu du rapport d'activités de l'année précédente.

En conséquence, aucune subvention ne pourra être versée la première année suivant la mise en service effective de la gare routière.

### **ARTICLE 18.2.2 – MODALITES DE CONTRÔLE**

Le Bénéficiaire adresse au STIF pour le 30 août au plus tard de l'année n+1, et chaque année suivante dans le même délai, un rapport d'activités permettant de justifier la conformité de l'ensemble des indicateurs de qualité figurant dans le référentiel de qualité de service des gares routières de l'Annexe 2, au titre de l'année n.

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il juge nécessaire (demande de documentation, contrôle sur place comme une visite de type « client mystère », audit) pour contrôler la bonne application de la présente convention et valider les critères d'éligibilité du Bénéficiaire.

Lorsque l'exploitation de la gare routière est confiée à un tiers par le Bénéficiaire, ce dernier s'engage à prévoir dans sa ou ses convention(s) avec ledit tiers des dispositions compatibles avec les engagements de la présente convention, et notamment des dispositions relatives à l'établissement d'un rapport annuel d'activité (Cf. Annexe 5) et permettant les contrôles et audits du STIF.

## **ARTICLE 19 – MODALITES DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS**

Après réception complète des informations visées aux articles 18.2.2 et 18.2.3, l'attribution des dites subventions sera notifiée au Bénéficiaire par le STIF

Le STIF versera le montant des subventions dans un délai de 45 jours à compter la notification de la décision susvisée.

Les versements sont effectués au profit du bénéficiaire, par virement auprès de :

- titulaire du compte : SPLA RUEIL AMENAGEMENT
- nom de la banque et localisation : Société Générale – 89 Avenue Paul Doumer à Rueil-Malmaison
- code guichet : 04110
- numéro de compte : 00020054049
- clé RIB : 57
- IBAN : FR7630003041100002005404957

## **ARTICLE 20 : BILAN ET PERSPECTIVES**

Le Bénéficiaire s'engage à informer par courrier le STIF des éventuelles évolutions des caractéristiques d'exploitation de la gare routière :

- Evolution des conditions d'exploitation de la gare routière (mise en place, renouvellement, modification d'une délégation de service public ou d'un marché de service...)
- Programme de travaux engagés sur les fonds propres du bénéficiaire,

Fait à Paris, le

en deux originaux.

Pour le Syndicat  
des Transports d'Ile-de-France,  
La Directrice Générale,

Pour la SPLA,  
Le Président,

**ANNEXE 1 – DOMICILIATION DES PARTIES POUR LA GESTION DE FLUX FINANCIERS ET CALENDRIER PREVISIONNEL**

	<b>% de la subvention</b>	<b>Montant</b>	<b>Année</b>
<b>Démarrage des travaux</b>	15%	309 000€	Décembre 2013
<b>Avancée</b>	60%	1 236 000€	Mars 2014
<b>Solde à l'achèvement des travaux</b>	25%	515 000€	Juillet 2014
<b>TOTAL</b>	100%	2 060 000 €	...

	<b>Adresse de facturation</b>	<b>Service Administratif responsable du suivi des paiements</b>	
		<b>Nom du service</b>	<b>Téléphone</b>
<b>STIF</b>	41 rue de Châteaudun 75 009 Paris	Direction de l'Exploitation Division IPDU	01.47.53.28.89
<b>Bénéficiaire de la subvention</b>	105 avenue Paul DOUMER 92500 RUEIL-MALMAISON	Société Publique Locale d'Aménagement	01.47.52.96.50

## ANNEXE 2 – REFERENTIEL DE QUALITE DE SERVICE DES GARES ROUTIERES

### a - Présentation du système d'application du référentiel

Le STIF considère que la **qualité de service est un élément majeur du service public**. Il importe que les voyageurs puissent trouver, quelque soit l'endroit où ils se trouvent en Ile-de-France, un service de qualité.

La qualité de service offerte en gare routière est déjà partiellement définie par le STIF au niveau des points d'arrêts (Cf. contrats qui lient le STIF aux transporteurs, cahier de références des points d'arrêts). Des réflexions sont en cours au niveau de l'information multimodale dans le schéma directeur de l'information voyageurs (SDIV) et de l'accessibilité PMR dans le schéma directeur de l'accessibilité (SDA).

Le **présent référentiel de qualité porte donc sur les besoins spécifiques des gares routières en matière d'information et de repérage, d'accueil et d'information, d'accessibilité, de maintenance et de propreté.**

Le **Bénéficiaire s'engage à maintenir la qualité de service** décrite ci-après et, en contre partie, le **STIF s'engage à soutenir financièrement les propriétaires** de gares routières avec l'attribution de subventions.

Le système prévu dans le cadre de la présente convention est le suivant :

- Des indicateurs de qualité de service et les modalités de leur mesure sont définis pour les différents thèmes de qualité de service,
- La conformité à l'ensemble d'indicateurs est requise pour obtenir les subventions au maintien de la qualité de service d'une part et à la présence de personnel en gare interurbaine d'autre part.

La qualité de service offerte est **évaluée annuellement**. Ce contrôle est effectué par le **propriétaire** de la gare routière sur la base minimale d'une visite de site trimestrielle. Il peut effectuer ce contrôle par ses propres moyens ou la confier à un tiers.

Le propriétaire s'engage à transmettre le résultat détaillé de cette évaluation au STIF dans son rapport annuel de gestion.

Les mesures de qualité ne s'appliquent pas :

- aux gares ou parties de gares en travaux ou ayant subies un événement exceptionnel ayant généré un besoin de rénovation important,
- les jours de grèves.

Le **STIF** se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il juge nécessaire (contrôle sur place, audit) pour contrôler la qualité de service rendue. Deux types de contrôle sont prévus :

- contrôles aléatoires de la qualité,
- contrôles des relevés de qualité.



Si lors d'un des contrôles aléatoires de la qualité, l'un ou plusieurs des manquements majeurs suivants étaient constatés :

- absence des supports permettant au client de se repérer dans la gare et d'information sur l'offre globale de transport (c'est-à-dire : absence cumulée du plan ou schéma de desserte de la gare, du plan d'affectation des quais, du jalonnement et de la signalétique),
- absence de personnel information-vente à l'heure de pointe sans justification à destination de la clientèle,
- aménagement de la gare routière non conforme aux normes d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite,

Le propriétaire de la gare disposerait alors d'un délai de 15 jours à compter de son information, pour apporter au STIF la justification de la situation et les moyens engagés pour la corriger, ainsi qu'éventuellement engager une procédure contradictoire.

Le propriétaire devra faire parvenir au STIF dans un délai d'un mois une preuve de la correction apportée (photo,...).

Si passé un mois, la preuve de la correction n'était pas apportée :

- pour l'absence des supports d'information et de repérage et/ou pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, la subvention au maintien de la qualité de service ne sera pas attribuée,
- pour l'absence de personnel d'information vente aux heures de pointe, la subvention relative à la présence de personnel ne sera pas attribuée.

Pour les contrôles du relevé de la qualité, le Bénéficiaire s'engage à transmettre au STIF, ou à son représentant, à sa demande, la date et l'heure du prochain relevé de qualité prévu.

Le STIF pourra effectuer une mesure à la même période. En cas de discordance des relevés, les subventions ne seront pas attribuées.

## **b - Indicateurs et mesure de la conformité pour les indicateurs de niveau 1 – qualité de service standard**

Les indicateurs sont définis pour chaque thème :

### **Indicateur n° 1 : information et repérage**

- > Service de référence La gare routière est équipée des 3 supports d'information suivants : plan de quartier ou d'agglomération, plan ou schéma (unique et non juxtaposé) de desserte de l'ensemble de l'offre desservant la gare, plan de repérage dans la gare routière (affectation des quais)
- > Conformité L'indicateur est jugé conforme lorsque les 3 plans sont présents concomitamment.
- > Niveau d'exigence Le service est conforme dans au moins 75% des cas (c'est-à-dire au moins lors de 3 visites sur les 4 effectuées annuellement).

### **Indicateur n° 2 : conditions d'attente**

- > Service de référence L'ensemble des espaces d'attente sont accessibles aux clients sur toute l'amplitude de fonctionnement de la gare routière
- > Conformité L'indicateur est jugé conforme lorsque le service de référence est réalisé.
- > Niveau d'exigence Le service est conforme dans au moins 75% des cas (c'est-à-dire au moins lors de 3 visites sur les 4 effectuées annuellement).

### **Indicateur n° 3 : accessibilité PMR**

- > Service de référence L'ensemble des postes à quais sont à une hauteur comprise entre 18 et 20 cm, a minima sur une longueur de 7 m depuis le nez du bus.
- > Conformité L'indicateur est jugé conforme lorsque le service de référence est réalisé.
- > Niveau d'exigence Le service est conforme dans 100% des cas (c'est-à-dire lors des 4 visites sur les 4 effectuées annuellement).

### **Indicateur n° 4 : maintenance des équipements**

- > Service de référence La totalité des équipements mécanisés facilitant le cheminement des voyageurs (escalier mécanique, ascenseurs...) et destinés à la gestion et au fonctionnement de la gare routière (barrières ou bornes d'accès, panneau d'affectation des quais...) sont en état de marche.
- > Conformité L'indicateur est jugé conforme lorsque le service de référence est réalisé.
- > Niveau d'exigence Le service est conforme dans 75% des cas (c'est-à-dire au moins lors de 3 visites sur les 4 effectuées annuellement).

### **Indicateur n° 5 : entretien et propreté**

- > Service de référence
  - L'ensemble des sièges est non dégradé et non taggé
  - L'ensemble du mobilier de protection des intempéries est non fissuré et non cassé
  - Les vitres des locaux et des abris-voyageurs présents sont non cassées, non fissurées et non taggées,
  - L'information présente dans les supports est lisible et visible
  - L'ensemble des candélabres fonctionnent
  - Les poubelles ne débordent pas
- > Conformité L'indicateur est jugé conforme lorsque le service de référence est réalisé pour 5 des 6 critères du service de référence.
- > Niveau d'exigence Le service est conforme dans 75% des cas (c'est-à-dire au moins lors de 3 visites sur les 4 effectuées annuellement).

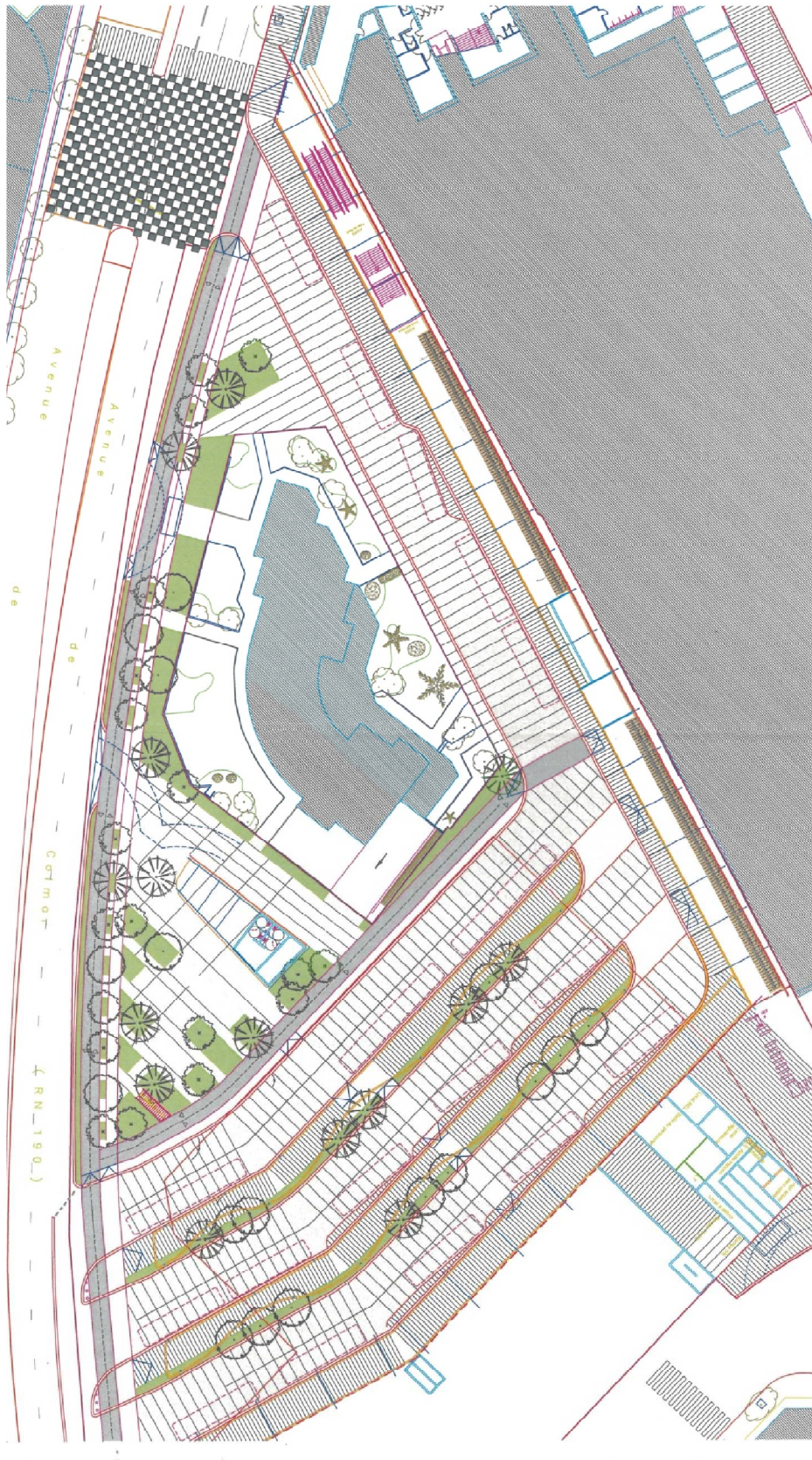
## **Indicateur n° 6 : accueil et information**

- > Service de référence
  - Le personnel est présent et disponible pour renseigner et informer les usagers aux heures de pointe de la gare routière.
  - L'information délivrée concerne l'ensemble des lignes de bus ou cars qui desservent la gare routière.
- > Conformité
  - L'indicateur est jugé conforme lorsque les deux critères du service de référence sont réalisés.
- > Niveau d'exigence
  - Le service est conforme dans au moins 75% des cas (c'est-à-dire au moins lors de 3 visites sur les 4 effectuées annuellement).

**La conformité de l'ensemble des indicateurs est nécessaire à l'obtention des subventions :**

- le service doit être conforme pour les indicateurs n°1 à 5 pour obtenir la subvention au maintien de la qualité de service,
- le service doit être conforme pour l'indicateur n°6 pour l'obtention de la subvention à la présence de personnel.

**ANNEXE 3 – PERIMETRE DE LA GARE ROUTIERE :  
PROPRIETE ET OCCUPATION (plan)**



## ANNEXE 4 – REDEVANCE POUR LA MISE A DISPOSITION DE SERVICES

Cette redevance, aussi appelée plus communément « **taxe au départ** », correspond au prix pour la mise à disposition de services.

Le STIF conditionne l'attribution des subventions relatives à la qualité de service et à la présence de personnel au respect de la grille tarifaire ci-dessous.

Le montant de la redevance est d'autant plus élevé que le niveau de services offerts aux transporteurs est important. Les lignes en passage ne sont pas concernées par cette taxe.

### 1. Calcul du niveau de service

Le niveau de service est évalué entre 0 et 3 sur la base de la présence des services. La présence de chaque service est noté 1.

<i>service</i>	<i>note</i>
présence des toilettes	A = 0 ou 1
mise à disposition d'une salle de pause	B = 0 ou 1
coordination des mouvements au sein de la gare routière (personnel affecté à cette tâche, au moins durant une partie de la journée) et/ou équipements de gestion des accès	C = 0 ou 1
<b>niveau de service</b>	<b>= A + B + C</b>

*Par exemple, une gare routière qui dispose juste de toilettes publiques sera notée 1.*

### 2. Calcul du montant maximal de la redevance perceptible par départ, en euros :

<i>type de ligne</i>	<i>niveau de service de la gare</i>	<i>prix / départ (en euros)</i>
lignes en passage	indifférent	0
lignes en terminus	0	0,5
	1	0,75
	2	1
	3	1,25
services privés	indifférent	libre

Remarque : toutes les lignes en terminus peuvent potentiellement payer une taxe minimale dans la mesure où l'ensemble des gares routières offre des possibilités de régulation des véhicules (espaces dédiés ou aux postes à quai commerciaux).

## Rapport annuel d'activité

Gare routière : .....

Année : .....

## Données de cadrage

Nom de la gare routière :

.....

### Localisation

Commune d'implantation :	
Adresse de la gare routière :	
Principal générateur desservi:	<input type="checkbox"/> gare ferrée, précisez : ..... <input type="checkbox"/> autre générateur, précisez : .....

### Domanialité et gestion

Propriétaire(s) du foncier :	
Propriétaires(s) des équipements :	<input type="checkbox"/> propriétaire public, précisez : ..... <input type="checkbox"/> propriétaire privé, précisez : .....
Gestionnaire de la gare routière :	
Relation contractuelle entre le propriétaire et le gestionnaire	<input type="checkbox"/> régie <input type="checkbox"/> filiale <input type="checkbox"/> marché propre à la gare routière <input type="checkbox"/> DSP propre à la gare routière <input type="checkbox"/> DSP réseau <input type="checkbox"/> autre, précisez : .....

### Catégorie de la gare routière

<input type="checkbox"/> <b>Catégorie 1 :</b> <i>quatre postes à quais ou moins</i>	<input type="checkbox"/> <b>Catégorie 2 :</b> <i>- cinq postes à quais ou plus</i> <i>- moins de 250 000 départs annuels</i>	<input type="checkbox"/> <b>Catégorie 3 :</b> <i>- cinq postes à quais ou plus</i> <i>- plus de 250 000 départs annuels</i>
--	--	---

### Personnel affecté à la gare routière

Equivalents temps plein affectés à l'accueil et à l'information des usagers :	
Autres tâches éventuelles	<input type="checkbox"/> vente, précisez les équivalents temps plein : ..... <input type="checkbox"/> coordination des mouvements en gare routière, précisez les équivalents temps plein : ..... <input type="checkbox"/> gestion, précisez les équivalents temps plein : ..... <input type="checkbox"/> sécurité, précisez les équivalents temps plein : ..... <input type="checkbox"/> entretien, précisez les équivalents temps plein : ..... <input type="checkbox"/> autre, précisez les tâches et les équivalents temps plein : .....

### Dimensionnement et activité

#### **Postes à quais**

Nombre de postes à quais commerciaux :	
- dont postes à quais montée et descente	
- dont postes à quai réservés à la montée	
- dont postes à quai réservés à la descente	





## Qualité de service offerte en gare routière

Visites de contrôle de la qualité de service menées par le propriétaire par un tiers pour son compte

Dates des quatre visites annuelles obligatoires :

Visite 1 :	
Visite 2 :	
Visite 3 :	
Visite 4 :	

Dates d'autres visites éventuelles :

Commentaires éventuels

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

## Niveau de qualité de service offert en gare routière

	Objectifs de qualité de service			Niveau de qualité de service atteint par la gare routière	
	Service de référence	Conformité	Niveau d'exigence	Résultats des visites	Objectifs atteints ?
<b>indicateur n° 1 : information et repérage</b>	La gare routière est équipée des 3 supports d'information suivants : plan de quartier ou d'agglomération, plan ou schéma de desserte de l'ensemble de l'offre desservant la gare, plan de repérage de la gare (affectation des quais) - Le personnel est présent et disponible pour renseigner et informer les usagers aux heures de pointe de la gare routière. - L'information délivrée concerne potentiellement l'ensemble des lignes qui desservent la gare routière.	L'indicateur est jugé conforme lorsque les 3 plans sont présents concomitamment.	75% des cas	Visite 1 : <input type="checkbox"/> conforme <input type="checkbox"/> non conforme Visite 2 : <input type="checkbox"/> conforme <input type="checkbox"/> non conforme Visite 3 : <input type="checkbox"/> conforme <input type="checkbox"/> non conforme Visite 4 : <input type="checkbox"/> conforme <input type="checkbox"/> non conforme	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non
<b>indicateur n° 2 : accueil et information</b>	- Le personnel est présent et disponible pour renseigner et informer les usagers aux heures de pointe de la gare routière. - L'information délivrée concerne potentiellement l'ensemble des lignes qui desservent la gare routière.	L'indicateur est jugé conforme lorsque les deux critères du service de référence sont réalisés.	75% des cas	Visite 1 : <input type="checkbox"/> conforme <input type="checkbox"/> non conforme Visite 2 : <input type="checkbox"/> conforme <input type="checkbox"/> non conforme Visite 3 : <input type="checkbox"/> conforme <input type="checkbox"/> non conforme Visite 4 : <input type="checkbox"/> conforme <input type="checkbox"/> non conforme	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non
<b>indicateur n° 3 : conditions d'attente</b>	L'ensemble des espaces d'attente sont accessibles aux clients	L'indicateur est jugé conforme lorsque le service de référence est réalisé.	75% des cas	Visite 1 : <input type="checkbox"/> conforme <input type="checkbox"/> non conforme Visite 2 : <input type="checkbox"/> conforme <input type="checkbox"/> non conforme Visite 3 : <input type="checkbox"/> conforme <input type="checkbox"/> non conforme Visite 4 : <input type="checkbox"/> conforme <input type="checkbox"/> non conforme	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non
<b>indicateur n° 4 : accessibilité PMR</b>	L'ensemble des postes à quais sont à une hauteur comprise entre 18 et 20 cm, a minima sur une longueur de x m depuis le nez du bus.	L'indicateur est jugé conforme lorsque le service de référence est réalisé.	100% des cas	Visite 1 : <input type="checkbox"/> conforme <input type="checkbox"/> non conforme Visite 2 : <input type="checkbox"/> conforme <input type="checkbox"/> non conforme Visite 3 : <input type="checkbox"/> conforme <input type="checkbox"/> non conforme Visite 4 : <input type="checkbox"/> conforme <input type="checkbox"/> non conforme	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non
<b>indicateur n° 5 : maintenance des équipements</b>	La totalité des équipements mécanisés facilitant le cheminement des voyageurs (escalier mécanique, ascenseurs...) et destinés à la gestion et au fonctionnement de la gare routière (barrières ou bornes d'accès, panneau d'affectation des quais...) sont en état de marche. - L'ensemble des sièges est non dégradé et non taggé - Le mobilier de protection des intempéries est non fissuré et non cassé - Les vitres des locaux et des abris-voyageurs présents sont non cassées, non fissurées et non taggées, - L'information présente dans les supports est lisible et visible - L'ensemble des candélabres fonctionnent - Les poubelles ne débordent pas	L'indicateur est jugé conforme lorsque le service de référence est réalisé.	75% des cas	Visite 1 : <input type="checkbox"/> conforme <input type="checkbox"/> non conforme Visite 2 : <input type="checkbox"/> conforme <input type="checkbox"/> non conforme Visite 3 : <input type="checkbox"/> conforme <input type="checkbox"/> non conforme Visite 4 : <input type="checkbox"/> conforme <input type="checkbox"/> non conforme	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non
<b>indicateur n° 6 : entretien et propreté</b>		L'indicateur est jugé conforme lorsque le service de référence est réalisé pour 5 des 6 critères du service de référence.	75% des cas	Visite 1 : <input type="checkbox"/> conforme <input type="checkbox"/> non conforme Visite 2 : <input type="checkbox"/> conforme <input type="checkbox"/> non conforme Visite 3 : <input type="checkbox"/> conforme <input type="checkbox"/> non conforme Visite 4 : <input type="checkbox"/> conforme <input type="checkbox"/> non conforme	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non

## Qualité de service aux points d'arrêt

### Information statique

		Nombre de points d'arrêts pour lesquels l'information est...		
		...complète (tous les items présents)	...partielle (une partie des items présents)	...absente (aucun item présent)
A chaque point d'arrêt, le voyageur dispose au minimum de toutes les informations suivantes lisibles et à jour : <ul style="list-style-type: none"> <li>- le nom de l'arrêt</li> <li>- le nom de l'entreprise ou le nom du réseau avec indication des coordonnées de l'entreprise</li> <li>- le code de la ligne</li> <li>- le schéma de la ligne ou le plan de réseau avec le nom de tous les arrêts desservis par la ligne et l'indication des correspondances avec les réseaux ferrés</li> <li>- l'indication de destination</li> <li>- les horaires de passage à l'arrêt ou la fréquence et l'amplitude de la ligne</li> </ul>	Visite 1			
	Visite 2			
	Visite 3			
	Visite 4			

### Information dynamique

Nombre de points d'arrêts desservis par des lignes équipées d'un SAEIV opérationnel: .....

<b>Uniquement pour les points d'arrêts desservis par des lignes équipées d'un SAEIV opérationnel</b>		Nombre de points d'arrêts...		
		...équipés d'une borne d'information fonctionnant correctement	...équipés d'une borne d'information ne fonctionnant pas	...dépourvus de borne d'information
Le point d'arrêt est équipé d'une borne d'information voyageurs lorsque la ligne qui le dessert bénéficie d'un SAEIV opérationnel. La borne d'information fonctionne, elle : <ul style="list-style-type: none"> <li>- annonce les 2 prochains départs</li> <li>- affiche une information d'exploitation en cas de situation perturbée</li> </ul>	Visite 1			
	Visite 2			
	Visite 3			
	Visite 4			

## Bilan financier annuel

### Méthode de détermination de la redevance au départ

Une redevance au départ est-elle perçue auprès des transporteurs desservant la gare routière ?

Oui,  non

Précisez son montant : ...../départ en terminus des lignes régulières

...../départ en terminus des services privés

Quels sont les services offerts permettant de justifier l'établissement de la redevance :

présence de toilettes	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non
mise à disposition d'une salle de pause	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non
coordination des mouvements au sein de la gare routière (personnel affecté à cette tâche, au moins durant une partie de la journée) et/ou équipements de gestion des accès	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non

## Compte d'exploitation de l'année écoulée

### 1- Charges hors taxes

	PU	Qté	Coût	Commentaire
<b>Personnel dédié au fonctionnement de la gare routière</b>	coordination des mouvements			
	sécurité			
	accueil / information / vente			
	administration, gestion			
	autre ; précisez : .....			
<b>total</b>				
<b>Entretien, maintenance</b>	pistes			
	quais			
	espaces verts			
	abri-voyageurs et espace d'attente			
	local information - vente			
	local conducteurs (salle de pause, toilettes)			
	local administration - gestion GR			
	autre mobilier			
	ascenseurs, escalators dédiés à la GR			
	tableau des départs			
	candélabres			
autre ; précisez : .....				
<b>total</b>				
<b>Amortissements</b>	acquisition foncier			
	infrastructures subventionnables			
	autres infrastructures non subventionnables			
	rénovation subventionnable			
	autre rénovation non subventionnable			
	précisez : ..... .....			
<b>total</b>				
<b>Eclairage des espaces extérieurs (pistes et quais)</b>	fourniture électricité			
<b>frais de fonctionnement des locaux</b>	électricité, téléphone, eau, fournitures...			

<b>affectés exclusivement au fonctionnement de la gare routière (1)</b>				
<b>mise à jour signalétique et information dédiées à la gare routière</b> (conception, impression, installation)	plan de quartier			
	plan ou schéma de desserte de la gare routière par les bus et/ou cars			
	plan d'affectation des quais			
	signalétique et jalonnement			
	autre ; précisez : .....			
	<b>total</b>			
<b>impôts, taxes, assurance</b>	impôts et taxes			
	assurances			
	<b>total</b>			
<b>marges et frais exceptionnels</b>	marges			
	frais exceptionnels et divers			
	précisez : .....			
	.....			
	<b>total</b>			

<b>Total des charges</b>	
--------------------------	--

## 2 - Recettes hors taxes

		rece ttes	Commentaires
<b>Recettes issues de l'activité de la gare routière</b>	redevance d'occupation du domaine public		
	redevance pour la mise à disposition de services (taxe au départ)		
	intéressement sur vente de titres		
	location d'espaces commerciaux		
	publicité		
	autre ; précisez : .....		
	<b>total</b>		
<b>Subventions</b>	STIF / investissement (valeur annuelle amortie)		
	STIF / présence de personnel d'information		

STIF / maintien de la qualité de services  
autre ; précisez :  
.....  
**total**

--	--	--

**Participation du  
propriétaire**

--	--	--

**Total des  
recettes**

--

Compte d'exploitation prévisionnel de l'année en cours  
idem

# Bilan du fonctionnement de la gare routière

## Principales évolutions intervenues au cours de l'année écoulée

<b>EVOLUTIONS DE DESSERTE</b>	
Des dessertes ont-elles été supprimées ?	<input type="checkbox"/> oui, précisez lesquelles et le nombre de départs annuels supprimés : ..... <input type="checkbox"/> non
Des dessertes nouvelles ont-elles été accueillies en gare routière ?	<input type="checkbox"/> oui, précisez lesquels et le nombre de départs annuels en plus : ..... <input type="checkbox"/> non
<b>TRAVAUX MENES EN GARE ROUTIERE</b>	
Des travaux importants ont-ils été menés en gare routière ?	<input type="checkbox"/> oui, précisez la nature des travaux et le maître d'ouvrage <input type="checkbox"/> non
<b>INCIDENTS MAJEURS</b>	
Des incidents majeurs ayant conduit à la fermeture de la gare routière ont-ils eu lieu au cours de l'année écoulée ?	<input type="checkbox"/> oui, précisez la nature des incidents..... <input type="checkbox"/> non
Des incidents majeurs ayant perturbé la desserte sans conduire à la fermeture de la gare routière ont-ils eu lieu au cours de l'année écoulée ?	<input type="checkbox"/> oui, précisez la nature des incidents..... <input type="checkbox"/> non
<b>EVOLUTIONS DE GESTION DE LA GARE ROUTIERE</b>	
Des évolutions dans la gestion de la gare routière ont-elles eu lieu ?	<input type="checkbox"/> oui, précisez la nature des évolutions ..... <input type="checkbox"/> non

## Projets

La gare routière fait-elle l'objet de projets majeurs ?

<input type="checkbox"/> oui, précisez la nature des projets et leur échéance : ..... ..... ..... ..... .....	<input type="checkbox"/> non
--	------------------------------

Souhaitez-vous souligner d'autres points concernant la gare routière ?

.....  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....



## ENQUETE DE SATISFACTION DES USAGERS DES GARES ROUTIÈRES

Bonjour ! Nous réalisons une enquête sur la qualité de service dans la gare routière ! Auriez-vous s'il vous plaît quelques minutes à m'accorder ?

**Nous allons parler de votre déplacement aujourd'hui et de la gare routière où nous sommes en ce moment**

1. Localisation de l'enquêteur dans la gare routière : ..... Heure de l'interview : ..... h .....

2. Quelle ligne de bus allez-vous prendre ? ....

3. Vous passez par cette gare routière :

1. <input type="checkbox"/> Tous les jours	2. <input type="checkbox"/> Plusieurs fois par semaine	4. <input type="checkbox"/> De temps en temps	5. <input type="checkbox"/> Exceptionnellement
--	--	---	--

3. Vous venez :

1. <input type="checkbox"/> de l'école (études)	2. <input type="checkbox"/> de votre domicile	3. <input type="checkbox"/> du travail	4. <input type="checkbox"/> d'un autre endroit
---	---	--	--

4. Vous vous rendez :

1. <input type="checkbox"/> à l'école (études)	2. <input type="checkbox"/> à votre domicile	3. <input type="checkbox"/> au travail	4. <input type="checkbox"/> à un autre endroit
--	--	--	--

5. Aujourd'hui comment êtes-vous venu(e) à la gare routière ?

1. <input type="checkbox"/> uniquement à pied (quartier)	2. <input type="checkbox"/> à vélo	3. <input type="checkbox"/> en "2 roues" motorisé
4. <input type="checkbox"/> en train ou en métro	5. <input type="checkbox"/> avec votre voiture (stationnement)	6. <input type="checkbox"/> on vous a déposé en voiture
7. <input type="checkbox"/> on vous a déposé en taxi	8. <input type="checkbox"/> autre	

### Votre avis sur la gare routière

#### A - Votre avis sur l'utilisation de la gare routière

Aujourd'hui	1. <input type="checkbox"/> oui	2. <input type="checkbox"/> Plutôt oui	3. <input type="checkbox"/> Plutôt non	4. <input type="checkbox"/> non
6. Vous avez trouvé facilement la gare routière				
7. Vous avez trouvé facilement la ligne que vous devez prendre				
8. Vous avez trouvé facilement l'endroit où prendre votre bus				
9. Vous avez trouvé facilement l'horaire de votre bus				

**Si la personne est venue en bus, RER ou train (Question 5 – réponse 4 ou 6)**

Diriez-vous du trajet entre vos deux bus (ou entre le métro / RER / train et votre bus) que vous en êtes	1. <input type="checkbox"/> Satisfait	2. <input type="checkbox"/> Plutôt satisfait	3. <input type="checkbox"/> Plutôt pas satisfait	4. <input type="checkbox"/> Pas satisfait
10. Diriez-vous du trajet entre vos deux bus (ou entre le métro / RER / train et votre bus) que vous en êtes				

**En règle générale,**

Lorsqu'il y a des perturbations sur votre ligne de bus, diriez-vous des informations qui vous sont données en gare routière que vous êtes	1. <input type="checkbox"/> Satisfait	2. <input type="checkbox"/> Plutôt satisfait	3. <input type="checkbox"/> Plutôt pas satisfait	4. <input type="checkbox"/> Pas satisfait
11. Lorsqu'il y a des perturbations sur votre ligne de bus, diriez-vous des informations qui vous sont données en gare routière que vous êtes				

#### B - Votre avis sur l'ambiance de la gare routière

A nouveau, je vais vous dire des phrases et vous demander si vous êtes "satisfait", "plutôt satisfait", "plutôt pas satisfait" ou "pas satisfait"

**Aujourd'hui,**

diriez-vous que vous êtes...	1. <input type="checkbox"/> Satisfait	2. <input type="checkbox"/> Plutôt satisfait	3. <input type="checkbox"/> Plutôt pas satisfait	4. <input type="checkbox"/> Pas satisfait
12. De l'état de la gare routière				
13. De la propreté de la gare routière				
14. De la sécurité dans la gare routière				
15. Des conditions d'attente du bus				
16. Des protections contre les intempéries				
17. De la facilité de trouver une place assise				
18. De l'ambiance de la gare routière				

## Repères sur l'enquête auprès des usagers

### ■ Principes

---

L'enquête de "perception des usagers" est réalisée annuellement dans l'ensemble des gares routières pour lesquelles les propriétaires ont conventionné avec le STIF afin de, notamment, maintenir la qualité de service.

Le questionnaire comprend :

- **des éléments non modifiables**, avec des questions qui sont posées de manière identique dans toutes les gares routière, pour permettre une analyse comparée de la perception des usagers et la consolidation des résultats à l'échelle de l'Ile-de-France,
- **des éléments à compléter ou adapter localement**, permettant :
  - > de prendre en compte la réalité des équipements et services proposés (dans la partie C, la liste des équipements et services sera ajustée / complétée par la collectivité locale pour chaque gare routière),
  - > d'intégrer des questions spécifiques sur lesquelles la collectivité souhaite recueillir la perception des usagers (parties A et B).

Dans les parties A et B, les questions complémentaires :

- seront ajoutées en fin de partie, c'est-à-dire après les questions "non modifiables", de manière à ne pas induire de biais sur les questions communes à l'ensemble du réseau,
- seront formulées de manière identique aux questions précédentes et avec la même échelle de notation.

On peut ainsi, localement, intégrer un questionnement plus approfondi :

- de manière permanente sur certains éléments des services proposés (ex : questions spécifiques sur l'espace d'attente ou l'espace d'information lorsque la gare routière en est pourvue, ou questions sur l'aménagement de la gare lorsque la configuration de la gare est complexe),
- ou de manière ponctuelle après réalisation de travaux dans la gare routière ou rénovation d'équipements (approfondir la perception des usagers sur les changements réalisés).

A titre d'exemples :

**Pour approfondir la perception des usagers sur l'espace d'attente**

Ces questions pourront être ajoutées à la fin de la partie A. On interrogera uniquement des usagers présents dans l'espace d'attente.

	Vous avez trouvé facilement l'espace d'attente	1. <input type="checkbox"/> Satisfait	2. <input type="checkbox"/> Plutôt satisfait	3. <input type="checkbox"/> Plutôt pas satisfait	4. <input type="checkbox"/> Pas satisfait
	Vous avez trouvé facilement une place pour vous asseoir	1. <input type="checkbox"/> Satisfait	2. <input type="checkbox"/> Plutôt satisfait	3. <input type="checkbox"/> Plutôt pas satisfait	4. <input type="checkbox"/> Pas satisfait
	L'espace d'attente est propre et bien entretenu	1. <input type="checkbox"/> Satisfait	2. <input type="checkbox"/> Plutôt satisfait	3. <input type="checkbox"/> Plutôt pas satisfait	4. <input type="checkbox"/> Pas satisfait
	On peut y attendre confortablement	1. <input type="checkbox"/> Satisfait	2. <input type="checkbox"/> Plutôt satisfait	3. <input type="checkbox"/> Plutôt pas satisfait	4. <input type="checkbox"/> Pas satisfait
	Vous y trouvez des services utiles	1. <input type="checkbox"/> Satisfait	2. <input type="checkbox"/> Plutôt satisfait	3. <input type="checkbox"/> Plutôt pas satisfait	4. <input type="checkbox"/> Pas satisfait
	On s'y sent en sécurité	1. <input type="checkbox"/> Satisfait	2. <input type="checkbox"/> Plutôt satisfait	3. <input type="checkbox"/> Plutôt pas satisfait	4. <input type="checkbox"/> Pas satisfait

**Pour approfondir la perception des usagers sur le guichet information ou vente**

Ces questions pourront être ajoutées en partie C, en complément des questions 22 et 23 sur l'accueil au guichet.

	Vous avez trouvé facilement le guichet	1. <input type="checkbox"/> Satisfait	2. <input type="checkbox"/> Plutôt satisfait	3. <input type="checkbox"/> Plutôt pas satisfait	4. <input type="checkbox"/> Pas satisfait
	Vous avez été pris(e) en charge (reçu) rapidement	1. <input type="checkbox"/> Satisfait	2. <input type="checkbox"/> Plutôt satisfait	3. <input type="checkbox"/> Plutôt pas satisfait	4. <input type="checkbox"/> Pas satisfait
	Le guichet est ouvert quand vous en avez besoin	1. <input type="checkbox"/> Satisfait	2. <input type="checkbox"/> Plutôt satisfait	3. <input type="checkbox"/> Plutôt pas satisfait	4. <input type="checkbox"/> Pas satisfait

**Pour approfondir la perception des usagers sur l'information dans la gare routière**

Ces questions pourront être ajoutées à la fin de la partie A.

	Dans la gare routière, vous avez trouvé facilement les informations dont vous aviez besoin aujourd'hui	1. <input type="checkbox"/> Satisfait	2. <input type="checkbox"/> Plutôt satisfait	3. <input type="checkbox"/> Plutôt pas satisfait	4. <input type="checkbox"/> Pas satisfait
	Les panneaux d'information sont clairs	1. <input type="checkbox"/> Satisfait	2. <input type="checkbox"/> Plutôt satisfait	3. <input type="checkbox"/> Plutôt pas satisfait	4. <input type="checkbox"/> Pas satisfait
	Les panneaux d'affichage des bus et horaires sont faciles à lire	1. <input type="checkbox"/> Satisfait	2. <input type="checkbox"/> Plutôt satisfait	3. <input type="checkbox"/> Plutôt pas satisfait	4. <input type="checkbox"/> Pas satisfait

**Pour approfondir la perception des usagers sur l'aménagement de la gare routière**

Ces questions pourront être ajoutées à la fin de la partie B.

	Les abords de la gare routière sont bien aménagés	1. <input type="checkbox"/> Satisfait	2. <input type="checkbox"/> Plutôt satisfait	3. <input type="checkbox"/> Plutôt pas satisfait	4. <input type="checkbox"/> Pas satisfait
	On se déplace facilement dans la gare routière	1. <input type="checkbox"/> Satisfait	2. <input type="checkbox"/> Plutôt satisfait	3. <input type="checkbox"/> Plutôt pas satisfait	4. <input type="checkbox"/> Pas satisfait
	Les panneaux d'information sont clairs	1. <input type="checkbox"/> Satisfait	2. <input type="checkbox"/> Plutôt satisfait	3. <input type="checkbox"/> Plutôt pas satisfait	4. <input type="checkbox"/> Pas satisfait
	Les voies où circulent les bus sont bien indiquées	1. <input type="checkbox"/> Satisfait	2. <input type="checkbox"/> Plutôt satisfait	3. <input type="checkbox"/> Plutôt pas satisfait	4. <input type="checkbox"/> Pas satisfait
	On peut aller à l'arrêt de bus sans danger malgré la circulation	1. <input type="checkbox"/> Satisfait	2. <input type="checkbox"/> Plutôt satisfait	3. <input type="checkbox"/> Plutôt pas satisfait	4. <input type="checkbox"/> Pas satisfait

## ■ Modalités de réalisation

---

- l'enquête doit être réalisée au même endroit et à la même époque d'une année sur l'autre (unité de lieu et de temps)
- l'enquête est réalisée à 70% en heures de pointe et à 30% en heures creuses (9h30 – 16h30),
- selon la fréquentation de la gare routière, 50 à 150 personnes sont interrogées dans chaque gare,
- seuls les voyageurs qui prennent un bus dans la gare routière (montants) sont interrogés. La question "quelle ligne de bus allez vous prendre" permet de filtrer les voyageurs. *Ne sont donc pas interrogés les voyageurs qui descendent dans la gare routière et sortent de la gare routière,*
- tous les voyageurs qui attendent pourront être interrogés, qu'ils attendent sur les quais (dans l'abri voyageurs ou à côté), dans l'espace d'attente de la gare routière (si la gare routière en est équipée), ou ailleurs dans la gare routière,
- lorsqu'il y a plusieurs quais / points d'arrêt dans la gare routière, on variera les points d'arrêts enquêtés un même jour.

## ■ Repères sur l'exploitation des résultats de l'enquête

---

L'enquête auprès des usagers permet de connaître la perception des usagers et de suivre son évolution année après année. Elle permet d'identifier les priorités d'action, d'orienter l'action, en mettant en évidence les principaux sujets d'insatisfaction des usagers. Mais l'analyse de la perception des usagers doit être réalisée en mettant en regard la mesure "objective" de la qualité de service.

On peut donc distinguer deux niveaux d'analyse :

- dans un premier temps, l'analyse de la perception des usagers elle-même et de son évolution,
- dans un deuxième temps, l'analyse "croisée" de la perception des usagers et de la qualité de service mesurée objectivement.

### 1 – l'analyse de la perception des usagers

On s'intéressera aux taux de réponses "satisfait", "plutôt satisfait", ... Si le taux de clients "satisfaits ou plutôt satisfaits" peut constituer un indicateur utile au départ, il ne peut être considéré comme suffisant. Il convient en effet d'analyser et suivre le taux de clients satisfaits pour se donner un niveau d'exigence élevé. Les réponses "plutôt satisfait" sont en effet le signe d'une satisfaction hésitante, donc fragile, qui peut facilement basculer en insatisfaction ("plutôt pas satisfait"). L'effort doit donc être maintenu de manière pérenne pour augmenter significativement le taux de réponses "satisfait".

L'analyse permettra de repérer les composantes du service jugées insatisfaisantes (qui constituent les priorités d'amélioration), les composantes "fragiles" (qui exigent mise sous contrôle et consolidation) et les composantes jugées satisfaisantes (qu'il faut maintenir).

### 2 – l'analyse croisée avec la mesure de la qualité de service

Un certain nombre d'items du questionnaire de satisfaction peuvent être mis au regard des critères de qualité de service. A titre d'exemple, à la perception des usagers sur "la gare routière est propre" correspond le critère de

qualité de service sur la "netteté". La corrélation n'est toutefois pas "binaire" car il n'y a pas de lien direct et unique entre un item de satisfaction et un critère de qualité de service.

L'analyse croisée doit permettre de comprendre la perception des usagers. Elle amène à s'interroger sur les éléments qui motivent la perception des usagers, et notamment sur les causes d'insatisfaction. Elle permet d'identifier la nature des actions à mener pour améliorer la satisfaction des usagers.

A titre d'exemple, si les usagers se déclarent non satisfaits de la propreté de la gare routière, il convient de regarder la conformité de la qualité de service sur le critère "netteté" :

- si la qualité de service sur le critère "netteté" est faible (taux de conformité faible par rapport à l'objectif visé), il faut s'attacher à améliorer la conformité du service sur le critère "netteté" : les modalités de nettoyage prévues sont-elles respectées, la fréquence de nettoyage est-elle suffisante, ... ?
- si, à l'inverse, la qualité du service mesurée objectivement sur le critère "netteté" est conforme à l'objectif visé, on devra s'interroger sur :
  - > les autres éléments pouvant concourir à la perception des usagers sur la netteté : faut-il agir sur d'autres éléments ? *A titre d'exemple, l'état de la gare (vétusté, entretien) peut influencer sur la perception des usagers sur la propreté, c'est peut-être sur ce point qu'il faut agir,*
  - > la nécessité d'augmenter le taux d'exigence (l'objectif) fixé en interne sur la propreté.

L'analyse croisée n'apporte pas toutes les réponses sur la compréhension de la perception des usagers, mais aide à se poser toutes les bonnes questions pour comprendre et agir.

Fonction à assurer	Qualité de service attendue	Perception des usagers
Information	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un plan de quartier</li> <li>• Un plan de repérage des quais</li> <li>• Une signalétique et un jalonnement Un tableau des départs</li> <li>• Un plan ou un schéma de l'offre en transport collectifs routiers desservant la gare est affiché et visible</li> <li>• L'information aux points d'arrêt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vous avez trouvé facilement la ligne que vous devez prendre</li> <li>• Vous avez trouvé facilement l'endroit où prendre votre bus</li> <li>• Vous avez trouvé facilement l'horaire de votre bus</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Information sonore sur les perturbations.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vous êtes bien informé dans la gare routière lorsqu'il y a des perturbations sur votre ligne de bus</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'accueil et l'information de la clientèle par des agents.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Au guichet d'information (/de vente) vous avez été bien accueilli(e)</li> <li>• Vous avez été bien informé(e)</li> </ul>
Attente	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un équipement permettant l'attente assise et protégée des intempéries</li> <li>• Un abri voyageurs à chaque poste à quai</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vous pouvez attendre votre bus dans de bonnes conditions</li> <li>• Vous pouvez vous protéger des intempéries</li> <li>• Vous pouvez trouver facilement une place pour vous asseoir</li> </ul>
Maintenance et entretien	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des équipements en état de fonctionnement</li> <li>• Le site de la gare routière est maintenu en état de propreté</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La gare routière est en bon état</li> <li>• La gare routière est propre</li> </ul>

**Délibération n° 2012/300**

**Séance du 10 octobre 2012**

**MISE EN ŒUVRE DU SCHEMA DIRECTEUR DU STATIONNEMENT VELOS**

**AMENAGEMENT DE STATIONNEMENTS SECURISES VELIGO  
SOUS MAITRISE D'OUVRAGE SPLA RUEIL AMENAGEMENT**

**POLE DE RUEIL-MALMAISON (92)**

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

- 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° 2011/0049 du Conseil du 9 février 2011 approuvant le Schéma Directeur du Stationnement Vélos ;
- VU** le rapport n° 2012/300 ;
- VU** les avis de la commission qualité de service du 4 octobre 2012 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 8 octobre 2012 ;

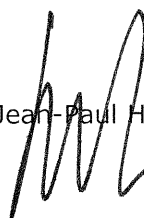
Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

- ARTICLE 1 :** est attribuée une subvention de 896.000,00 euros au bénéfice de la SPLA Rueil Aménagement pour l'aménagement de stationnements sécurisés Véligo à Rueil-Malmaison ;
- ARTICLE 2 :** la convention d'investissement et d'exploitation telle qu'annexée à la présente délibération est approuvée. La directrice générale est autorisée à signer cette convention avec la SPLA Rueil Aménagement ;
- 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 HUICHON



Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-300-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012



## **CONVENTION DE FINANCEMENT ET D'EXPLOITATION**

-----

**Consigne collective Véligo de 448 places**  
**Implantée sur la commune de RUEIL-MALMAISON**  
**En gare de RUEIL-MALMAISON**

-----

Opération référencée : **A.**  
Sur AP de l'année **2012**

-----

**ENTRE :**

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9<sup>e</sup>, 41, rue de Châteaudun, 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 ».

d'une part,

**ET :**

La SPLA RUEIL AMENAGEMENT, numéro de SIRET 339 915 035 00010, représentée par Monsieur François LE CLEC'H dûment habilité à cet effet, domiciliée en cette qualité au, 105 avenue Paul DOUMER 92500 RUEIL-MALMAISON, dénommée ci-après « le Bénéficiaire ».

d'autre part,

**IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIT :**

En vertu des dispositions de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. Conformément aux dispositions des articles L. 1241-1 et L. 1241-2 du code des transports, il intervient dans le domaine du rabattement et de l'intermodalité en gare. Afin d'assurer la cohérence et l'efficacité de cette politique, le STIF s'est notamment attaché à en définir les principes au travers du Schéma Directeur du Stationnement Vélos, adopté par son Conseil dans sa séance du 9 février 2011 (délibération n°2011-0049).

De son côté, et dans le souci de développer les modes actifs et proposer une offre de stationnement vélo sécurisée aux usagers aux abords de sa gare, le Bénéficiaire a décidé d'aménager 448 places de stationnement Véligo en consigne collective sécurisée.

Il a sollicité pour ce faire le concours du STIF. Après avoir transmis au STIF les éléments permettant de justifier le potentiel de ce nouvel aménagement en terme de fréquentation et consulté le référentiel de qualité de service des stationnements Véligo établi par le STIF (Annexe 2), il a déposé un dossier en ce sens.

Le STIF envisage de participer financièrement à ce projet, sous réserve du respect d'un certain nombre de conditions s'inscrivant dans le cadre de la politique de stationnement vélos en gare.

La Commission de Qualité de service dans sa séance du 4 octobre 2012, puis le Conseil du STIF dans sa séance du 10 octobre 2012, ont approuvé le projet présenté par le Bénéficiaire sous réserve du respect d'un certain nombre de conditions s'inscrivant dans le cadre de la politique concernant les stationnements Véligo.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties, concernant d'une part la participation du STIF au financement de l'opération et d'autre part les modalités d'exploitation de la consigne collective en cause.



## **EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **TITRE I : SUBVENTION DU STIF**

#### **ARTICLE 1<sup>er</sup> – DESCRIPTION DU PROJET**

Le projet établi par la SPLA Rueil Aménagement consiste à équiper la gare de Rueil-Malmaison en stationnements Véligo sur la commune de RUEIL-MALMAISON. Il consiste plus précisément à aménager :

- 448 places de stationnements Véligo en consigne collective et sécurisée. La consigne, d'un linéaire d'environ 41 sur 2 mètres, est implantée le long du maçonnerie soutenant les quais du RER. Elle est protégée par des auvents supportant des plantations et prolongée par une marquise survolant le chemin d'accès.

Le coût des travaux de cette opération a été estimé au montant de : 1.620.000,00 € HT.

#### **ARTICLE 2 – PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DE L'OPERATION**

Le montant de la subvention accordée à le STIF au titre de l'opération, conformément au barème de financement du stationnement vélos, s'élève à un montant maximum de 896.000,00 € correspondant à taux de cofinancement de 55% du coût total des travaux.

La subvention non révisable est allouée par le STIF au Bénéficiaire qui prendra en charge l'exploitation et l'entretien de l'ouvrage en respect du référentiel qualité de service définis au Titre II de la présente convention.

Cette subvention d'équipement est non assujettie à la TVA en vertu de l'instruction du 8 septembre 1994 publiée au BOI 3 CA 94.

#### **ARTICLE 3 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX**

Le Bénéficiaire s'engage à ne pas démarrer les travaux de l'opération avant réception de la présente convention notifiée par le STIF. Dans le cas contraire, il perd le bénéfice de la subvention votée par le Conseil du STIF.

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 7 décembre 2011, le Bénéficiaire a un délai de deux ans, à compter de la notification de la convention, pour transmettre au STIF un ordre de service de démarrage des travaux accompagné d'une demande de paiement d'un premier acompte. A l'expiration de ce délai, la subvention du STIF devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la directrice générale du STIF, si le Bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai, la subvention d'investissement rendue impossible est désengagée et annulée.

#### **ARTICLE 4 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A LA REALISATION DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 7 décembre 2011, le Bénéficiaire dispose, à compter de la date de demande de premier acompte, d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération désignée à l'article 1<sup>er</sup>.

Passé ce délai, le bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

#### **ARTICLE 5 – COMMUNICATION**

Le Bénéficiaire s'engage à mentionner le nom du STIF, cofinancier de l'opération ainsi, que son logotype :

- sur tout acte de communication ou d'information destiné au public concernant l'opération financée,
- sur les panneaux d'information de chantiers et notamment
  - le taux et/ou montant de participation financière du STIF en tant que cofinancier de l'opération,
  - ainsi que son logo, dans les proportions d'affichage similaires à celles des autres financeurs.

S'il est constaté une pratique différente à ces principes, les paiements seront suspendus dans l'attente d'une modification, à la charge du Bénéficiaire, des supports de communication non conformes.

Un mois avant la fin des travaux, le Bénéficiaire informe le STIF des dates prévisionnelles d'inauguration et de mise en service de l'opération.

#### **ARTICLE 6 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

Sans préjudice des dispositions des articles 3, 4 et 5 ci-dessus, cette subvention fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur présentation d'un appel de fonds signé par le représentant légal du Bénéficiaire, dans les conditions suivantes :

- le versement du premier acompte est de 15% du montant total de la subvention maximale du STIF et est conditionné à la transmission préalable de l'ordre de service (ou bon de commande), de démarrer les travaux, signé par le représentant légal du Bénéficiaire ;
- le versement des acomptes suivants est conditionné à la présentation des attestations d'avancement précisant le pourcentage des travaux effectués, signées par le représentant légal du Bénéficiaire, dans la limite de 75% du montant total de la subvention maximale du STIF, comprenant les 15% au démarrage des travaux ;
- le règlement du solde sera subordonné à :
  - la production de l'avis d'achèvement des travaux, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire,
  - la communication de la date de mise en service de l'ouvrage,

- o la production de l'ensemble des factures acquittées, appuyé d'un état récapitulatif visé par le directeur financier du Bénéficiaire (numéro de facture, objet, montant HT et date de paiement) permettant de déterminer le coût définitif du projet),
- o un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés ;

Les versements sont effectués au profit du bénéficiaire, par virement auprès de :

- titulaire du compte : SPLA RUEIL AMENAGEMENT
- nom de la banque et localisation : Société Générale – 89 Avenue Paul Doumer à Rueil-Malmaison
- code guichet : 04110
- numéro de compte : 00020054049
- clé RIB : 57
- IBAN : FR7630003041100002005404957

Les domiciliations des parties pour la gestion des flux financiers figurent dans l'Annexe 1.

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds par le Bénéficiaire figure dans l'Annexe 1 de la convention. Cet échéancier peut être recalé dans les limites des délais du règlement budgétaire et financier du STIF mentionnés aux articles 3 et 4. Dans ce cas, le Bénéficiaire informe le STIF.

Si le coût définitif du projet pris en considération est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée telle que définie à l'article 1 de la présente convention, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté à hauteur de son prorata de cofinancement du projet et selon le cas :

- si le montant des paiements déjà effectués par le STIF est inférieur au montant de la subvention du STIF réévalué sur la base du coût final de l'opération, le solde à verser par le STIF au Bénéficiaire est réduit en conséquence.
- sinon, le Bénéficiaire devra reverser au STIF les sommes perçues en trop dans un délai maximum de 45 jours à compter de la détermination du coût définitif du projet. Dans ce cas, le STIF émet un titre de recettes.

## **ARTICLE 7 – INVARIABILITÉ DU PROJET**

Toute modification à apporter au projet par rapport au dossier de demande de subvention visé dans l'article 11, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention et avant sa mise en service, fait l'objet d'une information préalable du STIF.

Les modifications substantielles nécessitent l'accord préalable du STIF.

Dans le cas d'une modification substantielle, le Bénéficiaire doit présenter immédiatement au STIF une demande de modification précisant l'évolution du projet en termes de fonctionnalités, l'impact de la modification envisagée sur le projet correspondant et sur son calendrier.

Aucune modification non autorisée expressément par le STIF ne pourra être apportée au contenu du projet tel que décrit dans le dossier de demande de subvention.

S'il est constaté à l'issue de la réalisation du projet, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, à l'issue des travaux que le projet réalisé n'est pas conforme à celui présenté dans le dossier de demande de subvention ou au projet modifié après acceptation expresse du STIF, le Bénéficiaire devra procéder aux adaptations nécessaires ou reverser au STIF la subvention perçue. Le versement du solde sera suspendu.

Si au terme du délai fixé par le STIF, les adaptations demandées n'ont pas été réalisées ou ne sont pas satisfaisantes, les dispositions prévues à l'article 12 seront alors mises en œuvre.

Dans le cas contraire, le solde de la subvention sera normalement versé, sous réserve que les pièces nécessaires au paiement aient été également fournies.

#### **ARTICLE 8 – MAITRISE D'OUVRAGE DU "BENEFICIAIRE"**

Le Bénéficiaire, en tant que maître d'ouvrage, informe le STIF, par courrier, de la date effective de commencement des travaux et de mise en service de l'équipement.

Le Bénéficiaire assume l'entière responsabilité de l'équipement réalisé et de son exploitation pendant la durée de la convention, notamment en cas de recours formulés par un tiers.

Le STIF, n'étant pas propriétaire ni maître d'ouvrage de l'équipement subventionné, 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 des travaux, de la présence ou de l'exploitation de cet équipement.

Le Bénéficiaire se charge, seul ou par l'intermédiaire d'un tiers, de la réalisation de l'équipement et de son exploitation. Lorsque la réalisation de l'équipement ou son exploitation est confiée à un tiers par le Bénéficiaire, ce dernier s'engage à faire respecter les engagements de la présente convention audit tiers. Le Bénéficiaire ne saurait se prévaloir de la défaillance du tiers à qui il aurait confié la réalisation ou l'exploitation de l'équipement pour s'exonérer des engagements auxquels il a souscrit au titre de la présente convention.

#### **ARTICLE 9 : DEMOLITION OU MODIFICATION D'AFFECTION**

En cas de démolition ou de modification d'affectation de l'équipement, le Bénéficiaire en informe préalablement le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception 6 mois avant la démolition ou la modification.

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 12 seront alors mises en œuvre.

#### **ARTICLE 10 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE 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 au Bénéficiaire.

La présente convention prend fin 10 ans après la date de mise en service effective de l'équipement dont il a préalablement informé le STIF conformément à l'article 7 ci-dessus.

## **ARTICLE 11 - DOCUMENTS CONTRACTUELS**

Les pièces constitutives de la convention sont les suivantes :

- le présent document, daté et signé ;
- le dossier de demande de subvention déposé au STIF, en date du 14 juin 2012 ;
- l'Annexe 1 : Domiciliation des parties et calendrier appel de fonds ;
- l'Annexe 2 : Référentiel de qualité de service du cahier de références technique du SDSV ;
- l'Annexe 3 : Barème des contributions financières ;
- l'Annexe 4 : Modalités de mise en place et d'usage du Passe Navigo.

## **ARTICLE 12 - RESILIATION**

En cas de résiliation de la convention, le Bénéficiaire s'engage à transmettre au STIF l'état de solde visé à l'article 7 à la date de résiliation de la présente convention.

Nonobstant le précédent alinéa, dans l'hypothèse visée à l'article 7, la convention est résiliée de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire correspondant à la subvention devront être reversées au STIF.

Nonobstant le premier alinéa du présent article, dans l'hypothèse visée à l'article 9, la convention est résiliée de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et la subvention perçue par le Bénéficiaire est alors reversée au STIF au prorata de la durée en vue du reversement des sommes susvisées, selon les modalités définies ci-après :

x	: Montant de la subvention définitive du STIF tel que défini dans l'article 2
n	: Nombre d'années de fonctionnement
y	: Montant de la subvention perçue à rétrocéder au STIF
d	: Durée de la présente convention

$$y = (x/d) \times (d-n)$$

Dans de ces deux hypothèses, le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

## **ARTICLE 13 - FRAIS ET DISPOSTIONS DIVERSES**

Tous les frais auxquels donnera lieu la présente convention (publication, enregistrement, etc.) seront à la charge du Bénéficiaire.

## **ARTICLE 14 - 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.

## **TITRE II : EXPLOITATION DE L'OUVRAGE**

### **ARTICLE 15 – REFERENTIEL DE QUALITÉ DE SERVICE**

#### **ARTICLE 15.1 – ITEMS DU REFERENTIEL**

Le Bénéficiaire s'engage à respecter les objectifs de qualité de service objets de la présente convention définis par le Schéma Directeur régional. Pour ce faire, il reconnaît avoir pris pleinement connaissance du référentiel de qualité de service figurant en Annexe 2 et met en œuvre les dispositions nécessaires pour le rendre opérationnel dès la mise en service de la consigne collective.

Le référentiel de service du cahier de références technique du stationnement vélos comporte 6 items :

- Item 1 : La mise en place de l'identité régionale de ce service
- Item 2 : Propreté et entretien
- Item 3 : Sécurité et sûreté
- Item 4 : Accessibilité, accueil et information voyageurs
- Item 5 : Tarifs et abonnements
- Item 6 : Fréquentation et transparence de l'exploitation

A la mise en service de la consigne collective et jusqu'au terme de la présente convention, le Bénéficiaire veille à ce que la consigne collective financée soit conforme au référentiel régional de qualité.

#### **ARTICLE 15.2 – MODALITÉS DE CONTRÔLE DES ITEMS**

Le Bénéficiaire adresse au STIF pour le 30 juin au plus tard de l'année n+1, les éléments d'appréciation permettant de justifier le respect de l'ensemble des 6 items définis dans l'article 15.1 au titre de l'année n.

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il juge nécessaire (demande de documentation, contrôle sur place comme une visite de type « client mystère », audit) pour contrôler la bonne application de la présente convention et les critères d'éligibilité du Bénéficiaire.

### **ARTICLE 16 – FRÉQUENTATION DE LA CONSIGNE COLLECTIVE**

#### **ARTICLE 16.1 – OBJECTIF DE FREQUENTATION**

Le dimensionnement de la consigne collective est défini par le Bénéficiaire, en conformité avec les principes du référentiel du Schéma Directeur du Stationnement Vélos dans les pôles d'échanges et stations du STIF. Il communique alors au STIF les éléments justificatifs joints au rapport d'activités annuel.

Le Bénéficiaire doit justifier chaque année que la fréquentation de la consigne collective.

## **ARTICLE 16.2 – MODALITÉS DE CONTRÔLE**

La mesure de l'objectif est effectuée sur la base de comptages par le Bénéficiaire ou le gestionnaire. Les modalités de comptage de l'usage (item 6 du référentiel de qualité de service) sont définies dans l'Annexe 2.

Les comptages sont transmis par le Bénéficiaire au STIF avant le 30 juin de l'année n+1.

## **ARTICLE 17 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION DU STIF**

Le STIF attribue au Bénéficiaire une subvention d'exploitation annuelle forfaitaire dans les conditions précisées au présent article sur transmission d'un rapport d'activités regroupant l'ensemble des pièces demandées de la présente convention.

Le montant de cette subvention est calculé conformément au barème figurant en Annexe 3 et se décompose en deux éléments : subvention de qualité de service et subvention fréquence d'exploitation.

### **ARTICLE 17.1 – CRITERE D'ELIGIBILITE**

Qualité de service (S1) : le Bénéficiaire est éligible à la subvention qualité de service dans le cas où le Bénéficiaire satisfait à l'ensemble des items du référentiel de qualité de service défini à l'article 15.

Fréquence d'exploitation (S2) : le Bénéficiaire est éligible à la subvention fréquence d'exploitation si la fréquentation répond aux modalités citées de l'item 6 du référentiel qualité de service définis en Annexes 2.

### **ARTICLE 17.2 – MONTANT DE LA SUBVENTION**

Le montant de la subvention d'exploitation annuelle est calculé conformément au barème figurant en Annexes 3 comme la somme des subventions S1 et S2 :

- S1 : le montant de la subvention qualité de service du STIF est de 100€/place et par an.
- S2 : le montant de la subvention fréquence d'exploitation est de 100€/place et par an, plafonné à 3 000 € par an et par consigne collective.

En application de l'alinéa précédent, et après réception complète des documents des informations visées aux articles 15.2 et 16.2, l'attribution de la contribution financière, en fixant le montant, sera notifiée au Bénéficiaire par le STIF.

Le STIF versera le montant de la contribution financière dans un délai de 45 jours à compter la notification de la décision susvisée.

Les versements sont effectués au profit du Bénéficiaire, par virement auprès de :

- titulaire du compte : SPLA RUEIL AMENAGEMENT
- nom de la banque et localisation : Société Générale – 89 Avenue Paul Doumer à Rueil-Malmaison
- code guichet : 04110
- numéro de compte : 00020054049
- clé RIB : 57
- IBAN : FR7630003041100002005404957

Fait à Paris, le

en deux originaux.

Pour le Syndicat  
des Transports d'Île-de-France,  
La Directrice Générale,

Pour la SPLA,  
Le Président,



**ANNEXE 1 – DOMICILIATION DES PARTIES POUR LA GESTION DE FLUX FINANCIERS ET CALENDRIER PREVISIONNEL**

	<b>% de la subvention</b>	<b>Montant</b>	<b>Mois/Année</b>
<b>Démarrage des travaux</b>	15%	134 400 €	Décembre 2013
<b>Avancée</b>	65%	582 400 €	Juin 2014
<b>Solde à l'achèvement des travaux</b>	20%	179 200 €	Décembre 2014
<b>TOTAL</b>	100%	896 000 €	

	<b>Adresse de facturation</b>	<b>Service Administratif responsable du suivi des paiements</b>	
		<b>Nom du service</b>	<b>Téléphone</b>
<b>STIF</b>	41 rue de Châteaudun 75 009 Paris	Direction de l'Exploitation Division IPDU	01.47.53.28.89
<b>Bénéficiaire de la subvention</b>	105 avenue Paul DOUMER 92500 RUEIL-MALMAISON	Société Publique Locale d'Aménagement	01.47.52.96.50

## ANNEXE 2 – REFERENTIEL DE SERVICE DES CONSIGNES COLLECTIVES DE STATIONNEMENT VELO

### Item 1 : Identité de la consigne collective

#### **Termes de référence**

L'identité proposée par le STIF doit contribuer à résorber l'hétérogénéité qui caractérise le dispositif francilien du stationnement vélo de rabattement sur les pôles pour en optimiser le fonctionnement au niveau local et améliorer sa visibilité au niveau régional.

L'identité proposée par le STIF ne pourra être utilisée que dans les consignes collectives financées par le STIF. L'objectif est d'associer l'image des consignes collectives à un bon niveau de qualité de service sur des ouvrages dont le STIF a reconnu la valeur intermodale.

#### **Référentiel de service**

Les mentions autres que la mention du STIF et sa dénomination sont impérativement à proscrire.

L'identité des consignes collective reposera sur un logo portant la dénomination choisie par le STIF qui sera apposée en entrée de local et repris sur chaque panneau de signalisation (piéton et cyclable) les panneaux d'information, à l'intérieur de la consigne,

Le STIF préconise au MOA de mettre en place une signalétique de jalonnement sur voirie, en respect de la charte graphique.

La signalétique de position ou panneau de positionnement, et la signalétique de jalonnement sur le pôle est en revanche obligatoire.

Le logo sur l'ensemble des panneaux de signalisation, de jalonnement et d'information sera apposé de façon à être visible, à une position avancée par rapport à celles d'éventuels autres logos. Le MOA entretiendra régulièrement les panneaux.

Pour le panneau de positionnement uniquement

- Le logo de positionnement accompagnera la mention suivante « nom STIF de la consigne collective de la gare de.... ».
- La mention pourra être complétée du nom de la consigne collective s'il en a un. Elle le sera obligatoirement si le pôle dispose de plusieurs consignes collectives nécessitant d'être distinguées.
- Le logo de la collectivité MOA et éventuellement celui de la société exploitante pourront compléter le logo proposé par le STIF. En aucun cas le nom de la consigne collective ne sera associé à celui de la commune d'implantation si celui-ci n'est pas aussi celui de la gare, l'objectif étant de lier le plus étroitement possible la consigne collective à sa gare.

## **Item 2 : Propreté et entretien sommaire**

### **Termes de référence**

Le confort d'usage et au-delà le sentiment de sécurité dépendent directement de la propreté d'un ouvrage et du maintien des installations au quotidien. La suspension de ces efforts peut dissuader certaines catégories d'utilisateurs d'utiliser la consigne collective, provoquer une baisse de la fréquentation etc.

### **Référentiel de service**

La satisfaction de cet item dépend essentiellement de la fréquence de passage des équipes en charge du nettoyage et de l'entretien sommaire. Les MOA devront prendre les mesures nécessaires pour que cette fréquence soit adaptée à la configuration du local concerné.

Nettoyage hebdomadaire de l'ensemble des espaces piétons et cyclables (consigne collective, sortie de la consigne, cages d'escalier, sas des cages d'escalier, ascenseurs), enlèvement des débris, nettoyage anti-déjection (urine et traitement des odeurs), mesure anti-tags.

Réparations sommaires à jour (porte abîmée, renouvellement des néons, poignée cassée, panneau d'information, mobilier vandalisés, système de ventilation, du ou des ascenseurs, vérification du bon fonctionnement de la montée / descente des racks et des systèmes de sécurité).

Pour les consignes collectives implantées sous forme de consignes modulables, la solidité et la résistance du matériel devront être prouvées par le fournisseur en amont. En moyenne, 3 à 4 interventions par an sont nécessaires dans le cadre de la maintenance curative de l'équipement

**Dans tous les cas, le maître d'ouvrage veillera à maintenir en permanence :**

- La propreté du local (murs, sols...),
- Le dispositif d'éclairage en parfait état de marche,
- La continuité des cheminements piétons et cyclables.
- L'information destinée aux cyclistes sur la nécessité de mettre pied à terre (consignes collectives au sein d'un parc relais).

## **Item 3 : Sécurité / sûreté**

### **Termes de référence**

Les usagers doivent avoir un complet sentiment de sûreté dans les consignes collectives pour eux-mêmes et pour leurs biens. Outre la qualité de l'entretien courant, objet du précédent item, le MOA s'engagera à maintenir en bon état les dispositifs d'accès et de sécurité de la consigne collective.

La satisfaction de cet item dépend de la conception du local. Pour les locaux existants adaptés pour accueillir du stationnement vélo, le maître d'ouvrage veillera à neutraliser sinon à traiter le maximum de délaissés.

## **Référentiel de service**

La consigne collective ne présentera aucune trace de dégradation due à des actes de malveillance ou d'incivilité. En cas de dégradation (tag, déjection, vitre brisée, mat d'éclairage, candélabre, mobilier rack/arceau dégradé), celles-ci devront être traitées dans un maximum d'une semaine.

Les dispositifs de sécurisation de la consigne collective ne présenteront aucune lacune :

- dispositif anti-intrusion en façades et dispositif anti-incendie,
- dispositif anti-deux-roues motorisées,
- dispositif anti-stationnement longue durée (enlèvement des vélos ventouses)
- pour les consignes collectives concernées, le dispositif de vidéo-protection devra être en état de marche.

## **Item 4 : Accessibilité, accueil et information voyageurs**

### **Termes de référence**

La consigne collective devra être constamment accessible à l'ensemble des usagers et leur proposer des informations visibles, lisibles et à jour.

### **Référentiel de service**

#### Accueil et accessibilité

Le MOA veillera à maintenir en permanence l'accessibilité complète pour toutes les catégories d'usagers :

- des cyclistes depuis la voirie jusqu'à chacune des places de stationnement,
- des piétons dans la consigne collective puis jusqu'au domaine ferroviaire conformément à la réglementation.

Le MOA procèdera à l'enlèvement dans les meilleurs délais des obstacles entravant la circulation des vélos et des piétons.

#### Information voyageurs

L'utilisateur de la consigne collective devra pouvoir accéder facilement à une information visible, lisible et à jour :

- sur le fonctionnement de la consigne collective :
  - règles de sécurité et règlement intérieur,
  - tarifs et conditions générales de vente,
  - modalités d'accès (un maximum de pictogrammes sera utilisé afin de mettre en avant les étapes d'accès au service)
  - coordonnées de l'exploitant (de préférence le gestionnaire de l'ouvrage directement),
  - horaires d'ouverture de la consigne collective et éventuellement de présence des agents d'exploitation,
  - événements ponctuels (travaux, fermetures). Un panneau spécifique sera mis en place pour ce type d'informations.
- sur les itinéraires cyclables dans un rayon de 3 Km autour de la consigne collective.
- sur les transports franciliens.

## **Item 5 : Tarifs et Abonnements**

### **Termes de référence**

L'objet de cet item est d'encadrer les tarifs pratiqués dans les consignes collectives pour répondre à de multiples objectifs :

- plafonner les tarifs pour rendre attractifs les consignes collectives (notamment en comparaison du coût de l'abonnement au sein d'un parc relais) ;
- atteindre un équilibre entre niveau de tarif et niveau de prestation pour développer le rabattement vélos vers le pôle et dissuader les usagers résidant à proximité du pôle de se rabattre en voiture sur le pôle ;
- harmoniser les tarifs pratiqués dans les consignes collectives à l'échelle régionale ;
- garantir aux maîtres d'ouvrage des recettes nécessaires pour contribuer au financement des coûts d'entretien de l'ouvrage

Le tarif annuel à la consigne collective sera compris entre 10 et 30 €, son versement s'accompagnera de la signature, par l'utilisateur, du règlement intérieur de la consigne collective.

Aucun tarif préférentiel ne pourra être pratiqué :

- pour d'autres types d'usages que le rabattement (résidents, stationnement de centre-ville, activités),
- en fonction du lieu de résidence des rabattants.

Le maître d'ouvrage devra s'acquitter des tâches de suivi usagers, de la commercialisation de l'abonnement, au suivi des usagers, jusqu'au SAV.

## **Item 6 : Transparence de l'exploitation**

### **Termes de référence**

Le MOA communiquera au STIF chaque année certaines données sur l'exploitation ainsi que des comptages. Ces données devront permettre au STIF :

- de prendre connaissance des dispositions mises en œuvre pour maintenir la qualité de service,
- de s'assurer que la fonction de rabattement reste prépondérante dans la consigne collective,
- de prendre connaissance des éventuelles difficultés liées à l'activité d'exploitation de la consigne collective.

### **Référentiel de service**

Le MOA adressera au STIF pour le 31 juillet au plus tard de chaque année civile, les éléments suivants :

- les comptages (cf. items 6)
- le nombre total d'abonnements et son évolution annuelle
- un état récapitulatif faisant connaître le montant global des recettes HT de l'année écoulée
- l'évolution générale de l'état des ouvrages et matériels exploités, les travaux d'entretien de renouvellement et de modernisation effectués
- les effectifs mobilisés pour l'exploitation de la consigne collective

Le MOA devra, sur demande du STIF, fournir tous justificatifs complémentaires qui s'avèreraient nécessaires.

### **Items 6 : la fréquentation de la consigne collective**

Le MOA effectuera une fois par an deux comptages horaires du nombre de vélos présents 5 heures consécutivement dans la consigne collective (distinction entre les vélos en situation de rabattement et les autres).

Ces comptages auront lieu chaque année, le mardi et le jeudi de la semaine 25, hors journées exceptionnelles (grèves, manifestations...), entre 7 h et 10 h et entre 15 h et 17 h.

Les différents types d'usages de la consigne collective sont décrits dans le tableau ci-dessous.

Type de stationnement	Remarques
Rabattement en gare diurne	Cible prioritaire du SDSV. La durée moyenne est d'au moins 5 heures
Rabattement nocturne	La durée moyenne du stationnement est supérieure 8h
Résident	Pour les pôles situés en milieu urbain dense, l'offre mise en gare risque de devenir une alternative au manque d'offre dans les lieux d'habitation. La durée moyenne de stationnement est supérieure à 8h
Courte durée	La durée de stationnement est inférieure à 1h30. A priori, ce type de stationnement sera marginal. L'essentiel de cette demande se concentrera sur l'offre d'abris vélos
Moyenne durée	La durée de stationnement est comprise entre 1h30 et 3h.

Les modalités d'enquêtes sont les suivantes :

- un enquêteur avec une fréquence de passage de 1 à 2h par consigne collective.
- Le premier passage doit avoir lieu avant l'heure de pointe du matin (environ 7h du matin) et l'avant dernier passage après l'heure de pointe du soir (environ 20h). Ces horaires ont pour objectif de permettre l'identification du rabattement nocturne et du stationnement résidentiel
- Le dernier passage doit avoir lieu entre 22h et 23h afin d'identifier le rabattement nocturne.

### ANNEXE 3 – BAREMES DES CONTRIBUTIONS FINANCIERES DU STIF

Ce barème est commun aux contributions financières de respect du référentiel de qualité de service et de fréquentation. Il s'applique distinctement à chacun d'entre eux.

Consigne collective :

	CONTRIBUTION FINANCIERE ANNUEL	
INDICATEURS	Formule de calcul de la contribution financière	contribution financière maximale
Items du Label	Nb total de places de la consigne collective x 100 €	-
Fréquentation des usagers de la consigne collective	Nb total de places de la consigne collective x 100 €	3 000€

## **ANNEXE 4 – MODALITES DE MISE EN PLACE ET D'USAGE DE NAVIGO**

### **Définition**

Les titres de transport public francilien télébilletiques sont chargeables sur deux types de carte à puce sans contact créées par le Syndicat des transports d'Ile-de-France, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, et distribuées par les entreprises exploitant le réseau : le passe Navigo (passe personnalisé) et le passe Navigo Découverte (passe déclaratif).

Le système Navigo est le système d'information en charge de la gestion des Produits tarifaires télébilletiques de transports publics franciliens, dont les passes mentionnés ci-dessus et les titres de transport pouvant y être chargés. Il s'appuie notamment sur la technologie sans contact (norme ISO14443), la spécification Calypso et les normes françaises et européennes de codage des données (Intercode, ENV 1545...). Le STIF en a confié la gestion commune aux exploitants du réseau de transport collectif

L'utilisation des passes Navigo dans les consignes collectives répond à plusieurs objectifs :

- Améliorer le service rendu aux usagers des transports publics en renforçant l'intégration modale et en affirmant le caractère intermodal des consignes collectives ;
- Converger vers une lisibilité et cohérence de la gestion des consignes collectives par une homogénéisation de leurs conditions d'accès d'une part, de la collecte et de la gestion des informations sur leur fréquentation d'autres part, grâce au système Navigo.

### **Périmètre fonctionnel et technique du service expérimenté**

#### **Personnes concernées**

Les personnes concernées sont les porteurs des passes Navigo, désireux d'utiliser leur passe Navigo pour accéder à la consigne collective.

#### **Définition du passe Navigo**

Peuvent être utilisés pour l'accès aux consignes collectives :

- le passe Navigo, en circulation depuis 1998, chargeable en forfaits Intégrale, imagine R, Orange mensuel, Orange hebdomadaire, Gratuité Transport et Solidarité Transport, et bénéficiant de services après vente tels que la reconstitution des titres en cas de perte du passe, moyennant l'enregistrement de l'utilisateur dans un fichier ;
- le passe Navigo Découverte, en service depuis septembre 2007, chargeable en forfaits Orange mensuel et Orange hebdomadaire, sans enregistrement de l'utilisateur dans un fichier.

#### **Description fonctionnelle du service**

Le maître d'ouvrage s'engage à fournir au STIF le mode de gestion du fichier client de la consigne collective et la gestion de l'interface avec le passe Navigo

Les usagers pourront choisir d'accéder à la consigne collective via leur passe Navigo ou via une carte indépendante fournie par le maître d'ouvrage.



## Interopérabilité et sécurité

Pour l'usage de Navigo, le maître d'ouvrage et le gestionnaire de la consigne collective s'engagent à respecter la Charte du système télébilletique Navigo et à prendre connaissance de ses éventuelles évolutions.

### Gestion du risque

En cas de problème de sécurité susceptible d'avoir un impact sur l'intégrité du système Navigo, le maître d'ouvrage informe le STIF dans un délai maximum de douze heures après en avoir eu connaissance. Une fois le STIF informé, le maître d'ouvrage dispose de 48 heures pour mettre en œuvre les mesures conservatoires et correctives.

### Périmètre technique du service

Le dispositif nécessite uniquement l'enregistrement des numéros de série des passes concernés dans le système d'information local vélo. Cet enregistrement est effectué dans des conditions strictement encadrées

Aucune donnée ne sera inscrite sur les passes Navigo et les passes Navigo Découverte dans le cadre de ce service. Seul le numéro de série du passe est lu par l'équipement. Aucune donnée n'est transmise entre le SI du maître d'ouvrage et le SI Navigo du STIF.

L'accès au parc de stationnement vélos est contrôlé par un lecteur situé à l'entrée du local. Ce lecteur est certifié RCTIF par application de la Charte du système télébilletique Navigo. Le client présente son passe Navigo, son passe Navigo Découverte ou la carte fournie par le maître d'ouvrage devant ce lecteur afin d'ouvrir les portes.

La base de données est placée sous la responsabilité d'un hébergeur professionnel reconnu. Cette base est uniquement accessible via un tunnel SSH. Le maître d'ouvrage transmet au STIF les détails du poste de gestion et le nombre d'accès à ce dernier.

Le poste de gestion modifie les données dans sa base et met à jour celles du serveur. L'accès aux fonctionnalités de ces postes est protégé par des identifiants chiffrés en 3DES. Le poste passerelle formate les données issues de sa base de données dans un fichier binaire transféré via le réseau local au système de contrôle d'accès local de garage à vélos.

Le poste de gestion et le poste passerelle disposent de leur propre base de données locale qui est une copie de la base du serveur épurée des informations personnelles des clients.

### Utilisation des marques Navigo et Navigo Découverte

#### Titularité des Marques STIF

Le STIF déclare être et demeurer titulaire des marques Navigo et Navigo Découverte.

#### Reproduction des Marques STIF par le Maître d'ouvrage

Le STIF autorise le Maître d'ouvrage à reproduire gratuitement les Marques STIF, conformément aux dispositions, couleurs et conditions précisées dans la charte graphique du STIF et intégré au cahier de références techniques du schéma directeur du stationnement vélos.

Tout projet incluant une ou plusieurs reproductions des Marques STIF ou d'un de ses éléments, seul ou associé à d'autres marques, dans le cadre d'une communication (communiqué de presse, affiches, brochures)

## Informatique et Libertés

En application de la délibération n°03-083 du 16 septembre 2003 de la Commission nationale de l'informatique et des libertés portant adoption d'une recommandation relative à la collecte et au traitement d'informations nominatives par les sociétés de transports collectifs dans le cadre d'applications billettiques, dont les principes sont repris dans la délibération n°2008-161 du 3 juin 2008 portant autorisation unique, le maître d'ouvrage s'engage à ce qu'aucune donnée relative aux personnes ne soit enregistrée ni traitée en lien avec les numéros de série des passes télébillettiques Navigo.

Le Maître d'ouvrage s'engage à transmettre au STIF avant la mise en service :

- avant le lancement du processus de déclaration à la CNIL, une note d'information précisant notamment la nature, les traitements et la finalité des données conservées ainsi que le mode de conservation de ces données (durée, processus de sécurisation utilisés, ...),
- une copie de tous les documents relatifs aux formalités mises en œuvre vis-à-vis de la CNIL.

## Responsabilités

### Opposabilité des modalités d'utilisation des passes Navigo

Les modalités d'utilisation des passes Navigo dans le cadre de la consigne collective sont opposables au maître d'ouvrage et au gestionnaire.

### Dysfonctionnement

Le maître d'ouvrage est responsable des dysfonctionnements liés à la consigne collective, notamment des pannes de passes lorsque l'origine de celles-ci provient de la lecture par les équipements de la consigne collective.

### Sécurité des utilisateurs du service

Le maître d'ouvrage s'engage à prendre toutes les mesures de sécurité et de responsabilité vis-à-vis des utilisateurs de la consigne collective. Le STIF ne pourra, en aucun cas, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient.

Le maître d'ouvrage assume l'entière responsabilité pouvant résulter des accidents, dégâts ou dommages relatifs à l'exploitation du service, quelle qu'en soit la cause.

**Délibération n° 2012/301**  
**Séance du 10 octobre 2012**

**DEPLOIEMENT DE NOUVEAUX AFFICHEURS INFOGARE TFT/TLED SUR  
LES LIGNES C, D, H, L&J, N ET P**

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

- VU** le code des transports (partie législative), notamment ses articles L.1241-1 et suivants et L.2142-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** La délibération n°2011/0765 portant adoption du mandat de négociation du contrat SNCF, notamment ses quatre axes prioritaires visant à
- Placer le voyageurs au cœur du dispositif d'incitation à la régulation et à la qualité du service ;
  - Instaurer une gouvernance des investissements adaptée aux enjeux franciliens ;
  - Mieux prendre en compte les enjeux sociaux et environnementaux associés au développement des transports ;
  - Préserver les équilibres financiers du STIF et des collectivités territoriales qui composent son Conseil d'Administration.
- VU** le rapport n° 2012/301 ;
- VU** les avis de la Commission de qualité de service du 4 octobre 2012 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 8 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver l'octroi de la subvention référencée au PQI SNCF 2012-2015 par l'identifiant 181, consistant au déploiement de nouveaux afficheurs infogare TFT/TLED sur la ligne C, la ligne D, la ligne H, les lignes L&J, la ligne N et la ligne P ;

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer lesdites conventions et leurs 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 et notamment de la mise en jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture  
075287500078-20121010-2012-301-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012



## **CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF**

-----

### **DEPLOIEMENT DE NOUVEAUX AFFICHEURS INFOGARE TFT/TLED LIGNE C Volet information Voyageurs : Identifiant PQI 181**

-----

Opération référencée : [code opération PA]  
sur AP 2012

## **ENTRE :**

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9<sup>e</sup>, 41 rue de Châteaudun, 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° 2012/ [REDACTED] du Conseil du STIF en date du 10 octobre 2012 (art . 1. 10. 2), dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

## **ET :**

**La SNCF**, Société Nationale des Chemins de fer Français, 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<sup>ème</sup>, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par Rachel PICARD, Directrice générale de gares & connexions dûment habilitée par le conseil d'administration du 31 mai 2012, domiciliée ès qualités 16 avenue d'Ivry paris 13<sup>ème</sup>.

Ci-après désigné par « la SNCF » ou le « Bénéficiaire »

d'autre part,

## **VISAS**

**Vu** le code des transports (partie législative),

**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** 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** la délibération n°2007/0222 en date du 6 juin 2007 par laquelle le Conseil du STIF a décidé des orientations pour un schéma directeur d'information voyageur,

**Vu** la délibération n°2009/1032 en date du 9 décembre 2009 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé la charte des supports et contenus du schéma directeur d'information voyageur,

**Vu** la délibération n°2011-0886 en date du 7 décembre 2011 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé les modifications de son règlements budgétaire et financier,

**Vu** la délibération n°2012/[REDACTED] en date du 10 octobre 2012par laquelle le Conseil du STIF a approuvé

## PREAMBULE

En vertu des dispositions de l'article L.1241-1 et suivants du code des transports relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF est l'autorité organisatrice des transports de voyageurs en Ile-de-France. A ce titre, il intervient dans le domaine de l'information voyageur par une politique de soutien à la création et à la mise à niveau des équipements d'information voyageur.

Pour mieux répondre à l'une des attentes majeures des voyageurs, à savoir être informés en temps réel et tout au long de leur trajet sur l'ensemble de l'offre de transport à leur disposition et les éventuelles perturbations, le STIF a approuvé, le 6 juin 2007, son Schéma Directeur de l'Information Voyageur.

Celui-ci s'articule autour de cinq orientations:

1. mettre en valeur l'offre globale de transport,
2. diminuer l'impact des situations perturbées,
3. construire la continuité de service dans les zones d'échanges,
4. tirer le meilleur parti de l'offre dans les zones peu denses,
5. donner une information pour tous et la rendre accessible à tous.

Sa mise en œuvre a déjà donné lieu à la création d'un document de référence – la Charte des Supports et des Contenus de l'Information voyageur validée par le Conseil du STIF du 9 décembre 2009 – et sera, à terme, complétée par un cahier de préconisations spécifiques au volet cartographies ainsi que par une « charte des domaines de responsabilité et des processus d'échange ».

En application de ce Schéma Directeur, le précédent PQI du contrat STIF-SNCF 2008-2011 a permis de réaliser une première tranche d'investissements qui consistaient à remplacer par des écrans modernes à base de technologies récentes (TFT et TLED) :

- une partie du parc des afficheurs vidéo (écrans CRT)
- en quasi totalité les autres types d'afficheurs (panneaux à palettes, panneaux à plots lumineux, Périphériques Uniques d'Information de la marque Sagem, dits PUI).

Ces divers types d'afficheurs avaient été installés dans les gares du réseau de Transilien au gré des évolutions technologiques. Ils représentent le principal canal de diffusion de l'information voyageur dynamique en gare et sont par définition particulièrement visibles et porteurs d'image.

Du point de vue des voyageurs, ces investissements ont permis de faire un saut qualitatif dans l'information délivrée dans 78 gares au travers d'un des vecteurs le plus visible, l'écran. Les résultats d'enquêtes menées en 2008 avant ce déploiement sur les sites expérimentaux de Montparnasse, Chelles et Yerres étaient très positifs, que ce soit pour les personnes valides ou les personnes présentant un handicap (dont les personnes malvoyantes). En outre par rapport à un écran CRT, les nouveaux écrans disposent de fonctionnalités nettement améliorées (surface d'affichage, luminosité et contraste augmentés, valorisation et facilitation de l'information par l'usage de la couleur, augmentation de la capacité d'affichage des noms de gares à 24 caractères, agrandissement de l'information sur les deux premiers trains, très bonne visibilité en extérieur pour les écrans TLED...).

A l'occasion des études voyageurs réalisées en 2011 pour l'expérimentation d'affichage en temps d'attente, certaines questions relatives à la qualité globale de l'affichage nous ont permis de mesurer que les écrans Infogare sont très appréciés des voyageurs pour la clarté, la lisibilité et organisation des informations affichées. Une note de 8/10 environ a été attribuée sur ces items.

Selon l'étude, les écrans dynamiques sont la source principale d'accès à l'information en gare. Les voyageurs Transilien y sont très attachés.

Ces investissements ont permis d'anticiper les difficultés de maintenance des écrans vidéo, liées à leur obsolescence.

**L'investissement relatif à la présente convention de financement traite d'une nouvelle tranche d'investissements pour la ligne C permettant de poursuivre cette modernisation en remplaçant l'ensemble du parc des afficheurs vidéo (écrans CRT) restant.**

Les déploiements réalisés ou engagés lors du précédent PQI (subvention sus citée portant sur 78 gares, portant sur la subvention des extrémités de lignes) et le déploiement correspondant à cette nouvelle tranche d'investissements du PQI 2012-2015 permettront d'équiper l'ensemble des gares en Ile-de-France.

Concernant le nombre d'écrans à déployer gare par gare, la SNCF s'engage à prendre dans les projets les mesures conservatoires nécessaires, c'est-à-dire pour les aspects les plus dimensionnant des équipements Infogare :

- prendre en compte la réservation d'emplacements pour l'implantation d'écrans supplémentaires, si nécessaire, à l'issue de l'étude d'implantation ;
- Concevoir les installations de distribution d'énergie avec une capacité d'évolution en vue d'écrans supplémentaires ;
- Concevoir les installations de transmission d'information vers les écrans avec une capacité d'évolution pour gérer des écrans supplémentaires ;

Par ailleurs, la SNCF s'engage à ce que le remplacement des équipements d'information voyageurs se fasse avec des niveaux de service et de qualité au moins égaux à ceux actuels. Ces supports d'information dynamique répondent aux prescriptions du SDIV.

La Commission Qualité de service, dans sa séance du 04 Octobre 2012, puis le Conseil du STIF dans sa séance du 10 Octobre 2012 ont approuvé le projet présenté.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties concernant la participation du STIF au financement du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne C.

## **EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **ARTICLE 1 – OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION**

La présente convention a pour objet de définir entre les parties les modalités de financement et de réalisation techniques du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne C inscrit au contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF pour la période 2012-2015.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à cette opération qui constitue l'objet principal de la présente convention, la dénomination unique suivante :

**« DEPLOIEMENT DE NOUVEAUX AFFICHEURS INFOGARE TFT/TLED  
LIGNE C ».**

## **ARTICLE 2 – MAITRISE D'OUVRAGE DE LA SNCF**

Le Bénéficiaire assurera la mission de maîtrise d'ouvrage visant à la réalisation du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne C, objet de la présente convention.

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

Le Bénéficiaire assume, en tant que maître d'ouvrage du programme, l'entière responsabilité de l'ensemble des travaux du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne C, et notamment en cas de recours formulés par des tiers.

Le Bénéficiaire se charge, seul ou par l'intermédiaire d'un tiers, de la réalisation des travaux et de l'exploitation des installations impactées par ces travaux. Lorsque la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations impactées par ceux-ci est confiée à un tiers par le Bénéficiaire, ce dernier s'engage à faire respecter les engagements de la présente convention audit tiers. Le Bénéficiaire ne saurait se prévaloir de la défaillance du tiers à qui il aurait confié la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations pour s'exonérer des engagements auxquels il a souscrit au titre de la présente convention.

Le Bénéficiaire assume par ailleurs l'entière responsabilité de l'exploitation des équipements prévus par ce programme dont il est propriétaire pendant la durée de la convention.

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 des opérations de ce programme objet de la présente convention.

## **ARTICLE 3 – DESCRIPTION DU PROGRAMME ET CALENDRIER DE REALISATION**

### **3.1. OBJECTIFS**

Le programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne C vise à remplacer l'ensemble du parc des afficheurs vidéo (écran CRT) restant par des écrans modernes à base de technologie récente (TFT et TLED).

### **3.2. CONTENU DE LA PROGRAMMATION**

Le détail de la liste des gares figure en annexe 1 de la présente convention.

Le détail des équipements à remplacer figure en annexe 2 de la présente convention.

### **3.3. CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DU PROGRAMME**

Le calendrier prévisionnel de livraison du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne C s'inscrit sur la période 2012-2016.

Pour cette opération, le Bénéficiaire informe officiellement le STIF, au plus tard quatre semaines avant la date effective de mise en service de l'opération.

## **ARTICLE 4 – COUT DU PROGRAMME**

Les dépenses afférentes à l'ensemble du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne C sont évaluées à 7 637,12 K€ exprimés en euros courants hors taxe.



Elles comprennent tous les frais normaux de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus.

#### **4.1. ENGAGEMENT SUR LA REALISATION DU PROGRAMME INFOGARE TFT/TLED DE LA LIGNE C.**

La SNCF s'engage à respecter le calendrier de réalisation du programme Infogare TFT/TLED de la ligne C et de respecter le découpage de programmation par branche ci-dessous :

- Branches Choisy/Versailles Chantier, Choisy/St Michel sur Orge et Massy, un total de 19 gares pour 2,43 M€.
- Branches Brétigny/Dourdan et Brétigny/St Martin d'Etampes, un total de 16 gares pour 2,16 M€.
- Branches Chaville Vélizy et Porte de Clichy/Les Ardoines, un total de 19 gares pour 3,05 M€.

Une vérification faisant état de la réalisation finale des travaux et de la mise en service par branches sera effectuée par le STIF. Tout écart avec le calendrier de réalisation du programme pourra entraîner des pénalités conformément au contrat STIF/SNCF 2012-2015.

### **ARTICLE 5 – FINANCEMENT DU PROGRAMME**

#### **5.1. PLAN DE FINANCEMENT DU PROGRAMME**

Le plan de financement du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne C est le suivant :

<b>DEMANDE SUBVENTION</b>	<b>DE</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>TOTAL PROJET</b>
<b>Dépenses prévisionnelles K€ constants 01/2011</b>		<b>180,25</b>	<b>1632,01</b>	<b>2668,00</b>	<b>1439,50</b>	<b>1044,50</b>	<b>6964,26</b>
<b>Dépenses prévisionnelles K€ courants</b>		<b>185,66</b>	<b>1729,93</b>	<b>2908,12</b>	<b>1612,24</b>	<b>1201,18</b>	<b>7637,12</b>

#### **5.2. PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DU PROGRAMME**

Une subvention non révisable d'un montant maximal de 7 637,12 K€ HT est allouée par le STIF au Bénéficiaire, qui fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien des installations faisant l'objet des investissements de la présente convention.

Il est expressément convenu que cette subvention est non soumise à TVA en vertu de l'instruction du 8 septembre 1994 au BOI 3 CA 94.

Le STIF finance à 100% le programme Infogare (TLED – TFT) de la ligne C.

#### **5.3. COUTS DE MAINTENANCE DES NOUVEAUX ECRANS INFOGARE**

Le programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne C conduit au déploiement de 179 nouveaux écrans de type TFT et 272 nouveaux écrans de type TLED.

La prise en compte des coûts de maintenance afférents sera intégrée dans le contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF.

## **ARTICLE 6 –CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 7 décembre 2011, le Bénéficiaire doit informer le STIF du commencement d'exécution du programme objet de la présente convention.

Si, à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la convention du STIF, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, la dite subvention du STIF devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision du comité des investissements et/ou de la Directrice Générale du STIF sur sollicitation écrite du Bénéficiaire avant expiration de ce délai, si celui-ci établit auprès du STIF que les retards de démarrage du programme ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai, la subvention du STIF rendue impossible est désengagée et annulée.

## **ARTICLE 7 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006, et modifié le 7 décembre 2011, le bénéficiaire dispose à compter de la date de demande du premier acompte, d'un délai maximum de quatre années pour achever la totalité des travaux de l'opération désignée à l'article 1 et présenter son solde.

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

## **ARTICLE 8 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

### **8.1. DEMANDES DE VERSEMENT**

Sans préjudice des les dispositions des articles 6 et 7 ci-dessus, la subvention du STIF fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur présentation d'un appel de fonds par le représentant légal du Bénéficiaire, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% du montant total maximal de la subvention du STIF allouée pour la réalisation de la totalité du programme engagée est conditionné à la transmission de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux signé par le représentant légal du Bénéficiaire ;
- le versement d'acomptes intermédiaires, dans la limite de 75 % du montant total de la subvention est subordonné à :
  - ° la transmission d'un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées ; nombre d'équipements déposés)
  - ° la transmission d'un état des dépenses acquittées par la SNCF pour ces réalisations certifié par le service financier de la SNCF et de la liste des dépenses acquittées sous format papier et électronique (tableur) précisant, par facture, les éléments suivants :

- le numéro de facture ;
  - l'objet de la facture
  - le montant HT ;
  - la date de paiement.
- le règlement du solde de la subvention est subordonné à :
- ° la production de l'avis d'achèvement des travaux du programme réalisé, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
  - ° un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées; nombre d'équipements déposés)
  - ° la production de l'état récapitulatif des dépenses HT acquittées, certifié exact et sincère par le service financier de la SNCF pour l'intégralité du programme et de la liste des dépenses acquittées sous format papier et électronique (tableur) précisant, par facture, les éléments suivants,
    - le numéro de facture ;
    - l'objet de la facture
    - le montant HT ;
    - la date de paiement.
  - ° la production d'un tableau récapitulatif du coût final du programme,
    - Les montants dépensés ;
    - Les écarts éventuels avec les prévisions du PQI 2012-2015.
  - ° un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport aux phases du programme financé,
  - ° le respect des modalités de communication définies à l'article 9.2.

## **8.2. MODALITES DE PAIEMENT**

Sous réserve des conditions de l'article 8.1, les versements de subvention au Bénéficiaire sont effectués par le STIF dans les 45 jours suivant la transmission de l'appel de fonds sur le compte ouvert à son nom à l'Agence centrale de la Banque de France, à Paris, dont les références du compte sont les suivantes :

- Code Banque : 30001
- Code guichet : 00064
- N° compte : 00 000 062 471
- Clé : 31
- IBAN : FR76 3000 1000 6400 0000 6247 131

## **8.3. MODALITES DE REGLEMENT DU SOLDE**

Si le coût définitif du programme pris en considération est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté sur la base du coût définitif du programme à hauteur de sa quote-part de financement telle que définie à l'article 5.2 de la présente convention.

Le règlement du solde est effectué comme suit :

- Cas n°1 : la SNCF doit reverser au STIF les montants trop-perçus.

Dans le cas où le montant versé par le STIF à la SNCF est supérieur au montant définitif du programme du STIF, la SNCF reverse spontanément au STIF le

montant du trop-perçu au vu des pièces visées à l'article 8.1 relative au règlement du 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 du programme du STIF aux travaux, le STIF procède au versement du solde dû à la SNCF selon les principes généraux définis dans la présente convention au vu des pièces visées à l'article 8.1 relative au règlement du solde.

#### **8.4. ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES**

Le Bénéficiaire a programmé, dans sa demande de subvention au STIF, ses appels de fonds selon le calendrier figurant en annexe n°3.

Cet échéancier peut être recalé à l'occasion des suivis d'opérations réalisés conformément aux dispositions de l'article 9, dans les limites des délais du règlement budgétaire et financier du STIF mentionnés aux articles 6 et 7.

Sans préjudice du précédent alinéa, la SNCF transmet au STIF l'actualisation de ses prévisions d'appels de fonds une fois par an, fin octobre de l'année n pour les prévisions d'appels de fonds actualisées pour les années n+1 et suivantes.

Les prévisions d'appels de fond de la SNCF présentent, pour chaque année civile :

- le total des fonds demandés sur l'ensemble des travaux et études financés,
- la ventilation des fonds demandés par exercice, présentée selon le format du calendrier prévisionnel joint en annexe 3.

#### **8.5. ANALYSE DES ECARTS ENTRE LE COUT OBJECTIF GLOBAL DU PROGRAMME ET L'EVOLUTION DES COUTS**

S'il apparaît un dépassement prévisible du coût objectif initial du programme indiqué dans l'article 4, la SNCF en informe le STIF, en indiquant notamment le montant du dépassement prévu et l'impact possible de ces dépassements sur la réalisation des différents projets du programme.

Pour chacun des projets, 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 des projets
- 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.
- sous évaluation ou sur estimation de gares dont la précision des études effectuées pour les dossiers d'initialisation ne permettaient pas d'identifier toutes les contraintes.

L'analyse des écarts est présentée au comité de programme Information Voyageurs.

#### **8.6. TRAITEMENT DES ECARTS ENTRE LE COUT OBJECTIF GLOBAL DU PROGRAMME ET LE COUT PREVISIONNEL FINAL**

Dans le cas d'un dépassement prévisionnel du coût objectif initial du programme, la SNCF présente au comité de programme, puis au CSPQI, les mesures de toutes natures

pouvant être mises en œuvre pour qu'à échéance de la convention, le coût prévisionnel final du programme ne dépasse pas son coût objectif initial indiqué dans l'article 5.

Ces mesures doivent permettre :

- sur les projets dépassant leur coût objectif initial, de trouver des économies par des solutions techniques particulières ou des modifications de programmes, sans dénaturer pour autant les objectifs et fonctionnalités attendues de ces projets pour les voyageurs
- sur l'ensemble du programme, de redéployer les éventuelles économies réalisées sur les autres projets, de façon à ce que le coût final prévisionnel du programme ne dépasse pas son coût objectif initial.

S'il apparaît, après validation de ces mesures correctives par le Comité de programme, que les subventions octroyées par le STIF ne permettent pas de couvrir les dépenses prévisionnelles réajustées pour la réalisation du programme, 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 programme peut être proposé sans subvention supplémentaire du STIF.

## **ARTICLE 9 – DISPOSITIF DE SUIVI DE LA REALISATION DU PROGRAMME**

### **9.1. INSTANCE DE SUIVI DE LA REALISATION DU PROGRAMME**

Dans le cadre du comité de programme « information voyageurs » prévu dans le contrat d'exploitation 2012-2015 entre le STIF et la SNCF (art. 75-2), les parties conviennent d'assurer un suivi de la mise en œuvre de ces investissements, de la notification de la présente convention jusqu'à la clôture administrative de l'ensemble des financements liés à cette convention.

**Le comité de programme « information voyageurs » aura 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 du programme,
- de suivre les difficultés rencontrées,
- d'examiner des adaptations éventuelles des investissements, les modifications substantielles de programme
- 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 des investissements du programme gares.

Le comité de programme, est composé de la SNCF et du STIF. Il a lieu au moins deux fois par an. 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 des comités de programme sont établis en accord entre la SNCF et le STIF et les documents d'études permettant une instruction des parties sont transmis par la SNCF au moins 6 jours ouvrables avant la tenue des comités. Les parties peuvent décaler 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.

Les points nécessitant des prises de décision du comité des investissements 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.

Chaque comité de programme fait l'objet d'un compte-rendu proposé par la SNCF. Ce compte rendu est diffusé aux parties avant le comité de programme suivant, après avoir été validé par chacune d'entre elles.

## **9.2. COMMUNICATION, INAUGURATIONS**

Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne C, à :

- mentionner le nom du STIF en tant que financeur de l'opération en indiquant son taux de financement, sur tout acte de publicité ou d'information concernant l'opération et y faire figurer son logo,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des financeurs,
- rapporter, en tant que de besoin, les réactions de la population concernant les travaux entrepris,
- informer le STIF, quatre semaines avant au minimum, de la date de fin des travaux de chaque phase.

## **9.3. EVALUATION DU PROJET**

Le Bénéficiaire transmet au STIF au fur et à mesure de leur production :

- l'évaluation de l'impact des travaux sur la base de critères tels que le suivi des réclamations, la satisfaction des clients ;
- les indicateurs permettant d'évaluer le fonctionnement des équipements ; les dysfonctionnements constatés et les mesures prises pour y remédier feront l'objet d'un rapport spécifique ;
- les rapports présentant les bilans effectués à l'issue du déploiement ;

A compter de la date de mise en service du système, le Bénéficiaire transmet au STIF un bilan final qui permettra d'évaluer :

- la satisfaction des voyageurs (enquête voyageurs) ;
- le bon fonctionnement du système et des différents équipements le composant (conditions d'exploitation : disponibilité, pannes, interopérabilité) ;
- le rapport qualité-coût (notamment pour la maintenance) ;
- l'amélioration globale de la ligne ;
- les enjeux technologiques de chaque projet et/ou système.

Le STIF a toute latitude pour utiliser, communiquer ou diffuser les divers rapports et notamment le bilan final de l'opération susvisé, sauf pour les données sensibles ou considérées comme confidentielles contenus dans lesdits rapports.

## **9.4. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROGRAMME**

Le Bénéficiaire établit sous sa responsabilité, au plus tard deux ans après la réalisation du programme, un bilan physique et financier des aménagements réalisés dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant plus particulièrement le descriptif des déploiements réalisés, retraçant l'évolution éventuelle du coût et des

- principales décisions concernant les déploiements dont il assure la maîtrise d'ouvrage, le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres).

## **ARTICLE 10 - INVARIABILITÉ DU PROGRAMME**

Toute modification substantielle et contraire au programme autorisé au annexe 1 et 2, ou impactant significativement le service offert aux voyageurs que le Bénéficiaire souhaite effectuer par rapport au contenu du programme remis avec les études détaillées ne pourra être apportée sans être expressément autorisée par le STIF ou par le comité de programme Information Voyageurs, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention et pendant la durée des travaux.

Les demandes de modification substantielle effectuées par le Bénéficiaire font l'objet d'un descriptif détaillé, qui indique notamment leur impact sur le contenu et le périmètre des déploiements à réaliser, sur le service offert aux voyageurs, et sur le calendrier de réalisation de l'opération.

En cas de modification des données de programme de la part de l'une des Parties, la présente convention devra faire l'objet d'une validation au comité de programme Information Voyageurs.

S'il est constaté à l'issue des travaux, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que la réalisation n'est pas conforme au contenu du programme subventionné par la présente convention ou modifié conformément aux dispositions de l'article 9.1, le Bénéficiaire sera mis en demeure de communiquer au STIF les raisons détaillées justifiant les écarts constatés. Le versement du solde sera dans ce cas suspendu à un examen contradictoire par les Parties.

Si au terme de cet examen, un accord n'est pas trouvé entre les Parties sur les adaptations nécessaires pour solder l'opération, le comité de suivi des investissements du contrat d'exploitation 2012-2015 STIF-SNCF se prononcera sur la mise en œuvre de la procédure de conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF.

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.

## **ARTICLE 11 – DEMOLITION OU MODIFICATION D’AFFECTATION DES AMENAGEMENTS REALISES**

En cas de démolition ou de modification d'affectation des équipements réalisés dans le cadre de la présente convention et dont la propriété relève du Bénéficiaire, le Bénéficiaire en informe préalablement le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception 6 mois avant la démolition ou la modification.

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 14 seront alors mises en œuvre.

## **ARTICLE 12 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE 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 au Bénéficiaire.

La présente convention s'étend sur la durée du programme quadriennal d'investissement 2012-2015 signé par le STIF et la SNCF en 2012 et après la date de mise en service effective des installations réalisées dans chaque gare et dont le financement fait l'objet

de la présente convention. Le Bénéficiaire informe le STIF de cette date de mise en service.

La présente convention prend fin au plus tard le 31/12/2016.

## **ARTICLE 13 – Droit d’information et d’audit du STIF**

### **13.1 ACCES AUX DONNEES RELATIVES A LA REALISATION PHYSIQUE ET FINANCIERE DU PROGRAMME**

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.

### **13.2 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 le STIF de la bonne exécution par la SNCF du programme objet de la présente convention. Il consiste à vérifier, sur pièces et 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 aux études ayant servies de base à l’octroi des subventions. Dans le cas contraire, il peut être procédé au reversement de tout ou partie de la subvention du STIF.

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 14 - RESILIATION**

En cas de résiliation de la convention, Bénéficiaire s’engage à transmettre au STIF l’état de solde visé à l’article 8.1 à la date de résiliation de la présente convention.

Nonobstant le précédent alinéa, dans l’hypothèse visée à l’article 10 d’une modification substantielle du programme non autorisée par le STIF ou par le comité de programme « information voyageurs » et en cas d’échec de la procédure de conciliation, l’engagement des autorisations de programmes et le paiement de la subvention sont annulés. Les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire devront être reversées au STIF pour le montant des équipements impactés par la modification.

Nonobstant le premier alinéa du présent article, l’hypothèse visée à l’article 11 et à défaut d’accord, en dernier recours, le paiement du solde de la subvention est annulé, et



la subvention perçue par le Bénéficiaire est alors reversée au STIF au prorata de la durée d'amortissement non exécutée sans pouvoir excéder dix ans.

Dans ces deux hypothèses et à défaut d'accord, les différentes dispositions de la présente convention sont considérées comme résiliées de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

#### **ARTICLE 15 - FRAIS ET DISPOSITIONS DIVERSES**

Tous les frais auxquels donnera lieu la présente convention (publication, enregistrement, etc...) seront à la charge du Bénéficiaire.

#### **ARTICLE 16 - 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.

Fait à Paris, le  
en deux originaux.

La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD,	
La Directrice Générale de Gares et Connexions Rachel PICARD,	

#### **ANNEXE 1**

#### **Liste des gares concernées par le présent programme**

Lignes	Section de lignes Projet	Gares	Nombre de Montants
C	Ligne C - Intra muros 19 gares	AVENUE DU PRESIDENT KENNEDY	3710
C		AVENUE FOCH	2200
C		AVENUE HENRI MARTIN	1600
C		BOULAINVILLIERS	7310
C		BOULEVARD VICTOR	5880
C		CHAMP DE MARS / TOUR EIFFEL	13130
C		CHAVILLE VELIZY	3370
C		INVALIDES	17110
C		ISSY	4450
C		IVRY SUR SEINE	7590
C		JAVEL	5550
C		LES ARDOINES	3690
C		MEUDON VAL FLEURY	4890
C		MUSEE D'ORSAY	7840
C		NEUILLY PORTE MAILLOT	12320
C		PERREIRE LEVALLOIS	10200
C		PONT DE L'ALMA	6830
C		PORTE DE CLICHY	6480
C		VITRY SUR SEINE	7650
C	Ligne C - 19 gares	ABLON	2340
C		ATHIS MONS	2620
C		BIEVRES	870
C		CHEMIN D'ANTONY	580
C		EPINAY SUR ORGE	5080
C		IGNY	1090
C		JOUY EN JOSAS	1490
C		LES SAULES	1830
C		MASSY VERRIERES	390
C		ORLY VILLE	2740
C		PETIT JOUY LES LOGES	220
C		PETIT VAUX	710
C		PONT DE RUNGIS AEROPORT D'ORLY	1470
C		RUNGIS LA FRATERNELLE	1370
C		SAINTE-GENEVIEVE DES BOIS	6290
C		SAINT-MICHEL SUR ORGE	5340
C		SAVIGNY SUR ORGE	12410
C		VAUBOYEN	290
C		VILLENEUVE LE ROI	2510
C	Ligne C - 16 gares	ARPAJON	2490
C		BOURAY	2660
C		BREUILLET BRUYERES LE CHATEL	1010
C		BREUILLET VILLAGE	1200
C		CHAMARANDE	380
C		DOURDAN	1370
C		DOURDAN LA FORET	940
C		EGLY	970
C		ETAMPES	3470
C		ETRECHY	1510
C		LA NORVILLE SAINT-GERMAIN LES ARPAJON	1010
C		LARDY	880
C		MAROLLES EN HUREPOIX	1990
C		SAINT-CHERON	910
C		SAINT-MARTIN D'ETAMPES	1020
C		SERMAISE	200

**ANNEXE 2**

## DETAIL DES EQUIPEMENTS A REMPLACER

Gares	Lignes	Type de raccordement F.O ou V11	Nombre écrans posés Projet			Nombre écrans et/ou tableau de téléaffichage déposés		
			TFT 32"	TFT 46"	TLED	CRT 68	CRT 41	Tableau de Téléaffichage (TAF)
AVENUE DU PRESIDENT KENNEDY	C	V11	6		0	6		
AVENUE FOCH	C	V11	10		0	10		
AVENUE HENRI MARTIN	C	V11	8		0	8		
BOULAINVILLIERS	C	V11	14		0	14		
BOULEVARD VICTOR	C	V11	4		7	11		
CHAMP DE MARS / TOUR EIFFEL	C	V11	10		0	10		
CHAVILLE VELIZY	C	V11	4		12	16		
INVALIDES	C	V11	20		0	20		
ISSY	C	V11	2		8	10		
IVRY SUR SEINE	C	V11	2		5	7		
JAVEL	C	V11	2		4	6		
LES ARDOINES	C	V11	2		6	8		
MEUDON VAL FLEURY	C	V11	4		8	12		
MUSEE D'ORSAY	C	V11	12		0	12		
NEUILLY PORTE MAILLOT	C	V11	8		0	8		
PERREIRE LEVALLOIS	C	V11	8		0	8		
PONT DE L'ALMA	C	V11	8		0	8		
PORTE DE CLICHY	C	V11	6		0	6		
VITRY SUR SEINE	C	V11	2		8	10		
ABLON	C	V11	2		4	6		
ATHIS MONS	C	V11	2		6	8		
BIEVRES	C	F.O			5	5		
CHEMIN D'ANTONY	C	V11	2		6	8		
EPINAY SUR ORGE	C	V11	1		6	7		
IGNY	C	F.O			6	6		
JOUY EN JOSAS	C	F.O			7	7		
LES SAULES	C	V11	2		4	6		
MASSY VERRIERES	C	V11	2		5	7		
ORLY VILLE	C	F.O	2		7	9		
PETIT JOUY LES LOGES	C	V11			4	4		
PETIT VAUX	C	F.O			4	4		
PONT DE RUNGIS AEROPORT D'ORLY	C	V11	3		9	12		
RUNGIS LA FRATERNELLE	C	F.O	2		4	6		
SAINTE-GENEVIEVE DES BOIS	C	V11	1		11	12		
SAINT-MICHEL SUR ORGE	C	V11	1		10	11		
SAVIGNY SUR ORGE	C	V11	2		7	9		
VAUBOYEN	C	V11			4	4		
VILLENEUVE LE ROI	C	V11	2		3	5		
ARPAJON	C	V11	1		7	8		
BOURAY	C	F.O	2		8	10		
BREUILLET BRUYERES LE CHATELAIN	C	F.O	2		7	9		
BREUILLET VILLAGE	C	F.O	2		5	7		
CHAMARANDE	C	F.O	2		6	8		
DOURDAN	C	F.O	2		7	9		
DOURDAN LA FORET	C	F.O	0		2	2		
EGLY	C	V11	1		3	4		
ETAMPES	C	V11	0		23	23		
ETRECHY	C	F.O	2		5	7		
LA NORVILLE SAINT-GERMAIN LES MOINES	C	V11	1		4	4		
LARDY	C	F.O	2		5	7		
MAROLLES EN HUREPOIX	C	F.O	2		7	9		
SAINT-CHERON	C	F.O	2		6	8		
SAINT-MARTIN D'ETAMPES	C	F.O	1		2	2		
SERMAISE	C	F.O	1		5	5		
<b>Total Ligne</b>	<b>C</b>		<b>179</b>	<b>0</b>	<b>272</b>	<b>448</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

451

448

### ANNEXE 3

#### *Appels de fonds et le calendrier*

***Echéancier des dépenses en K€ courants***

<b><i>Ligne</i></b>	<b><i>2012</i></b>	<b><i>2013</i></b>	<b><i>2014</i></b>	<b><i>2015</i></b>	<b><i>2016</i></b>	<b><i>Total</i></b>
<b><i>C</i></b>	<b><i>185,66</i></b>	<b><i>1 729,93</i></b>	<b><i>2 908,12</i></b>	<b><i>1 612,24</i></b>	<b><i>1 201,18</i></b>	<b><i>7 637,12</i></b>



## **CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF**

-----

### **DEPLOIEMENT DE NOUVEAUX AFFICHEURS INFOGARE TFT/TLED LIGNE D Volet information Voyageurs : Identifiant PQI 181**

-----

Opération référencée : [code opération PA]  
sur AP 2012

**ENTRE :**

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9<sup>e</sup>, 41 rue de Châteaudun, 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° 2012/ [ ] du Conseil du STIF en date du 10 octobre 2012, dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

**ET :**

**La SNCF**, Société Nationale des Chemins de fer Français, 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<sup>ème</sup>, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par Rachel PICARD, Directrice générale de gares & connexions dûment habilitée par le conseil d'administration du 31 mai 2012, domiciliée ès qualités 16 avenue d'Ivry paris 13<sup>ème</sup>.

Ci-après désigné par « la SNCF » ou le « Bénéficiaire »

d'autre part,

**VISAS**

**Vu** le code des transports (partie législative),

**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** 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** la délibération n°2007/0222 en date du 6 juin 2007 par laquelle le Conseil du STIF a décidé des orientations pour un schéma directeur d'information voyageur,

**Vu** la délibération n°2009/1032 en date du 9 décembre 2009 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé la charte des supports et contenus du schéma directeur d'information voyageur,

**Vu** la délibération n°2011-0886 en date du 7 décembre 2011 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé les modifications de son règlements budgétaire et financier,

**Vu** la délibération n°2012/ [ ] en date du 10 octobre 2012 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé

## PREAMBULE

En vertu des dispositions de l'article L.1241-1 et suivants du code des transports relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF est l'autorité organisatrice des transports de voyageurs en Ile-de-France. A ce titre, il intervient dans le domaine de l'information voyageur par une politique de soutien à la création et à la mise à niveau des équipements d'information voyageur.

Pour mieux répondre à l'une des attentes majeures des voyageurs, à savoir être informés en temps réel et tout au long de leur trajet sur l'ensemble de l'offre de transport à leur disposition et les éventuelles perturbations, le STIF a approuvé, le 6 juin 2007, son Schéma Directeur de l'Information Voyageur.

Celui-ci s'articule autour de cinq orientations:

1. mettre en valeur l'offre globale de transport,
2. diminuer l'impact des situations perturbées,
3. construire la continuité de service dans les zones d'échanges,
4. tirer le meilleur parti de l'offre dans les zones peu denses,
5. donner une information pour tous et la rendre accessible à tous.

Sa mise en œuvre a déjà donné lieu à la création d'un document de référence – la Charte des Supports et des Contenus de l'Information voyageur validée par le Conseil du STIF du 9 décembre 2009 – et sera, à terme, complétée par un cahier de préconisations spécifiques au volet cartographies ainsi que par une « charte des domaines de responsabilité et des processus d'échange ».

En application de ce Schéma Directeur, le précédent PQI du contrat STIF-SNCF 2008-2011 a permis de réaliser une première tranche d'investissements qui consistaient à remplacer par des écrans modernes à base de technologies récentes (TFT et TLED) :

- une partie du parc des afficheurs vidéo (écrans CRT)
- en quasi totalité les autres types d'afficheurs (panneaux à palettes, panneaux à plots lumineux, Périphériques Uniques d'Information de la marque Sagem, dits PUI).

Ces divers types d'afficheurs avaient été installés dans les gares du réseau de Transilien au gré des évolutions technologiques. Ils représentent le principal canal de diffusion de l'information voyageur dynamique en gare et sont par définition particulièrement visibles et porteurs d'image.

Du point de vue des voyageurs, ces investissements ont permis de faire un saut qualitatif dans l'information délivrée dans 78 gares au travers d'un des vecteurs le plus visible, l'écran. Les résultats d'enquêtes menées en 2008 avant ce déploiement sur les sites expérimentaux de Montparnasse, Chelles et Yerres étaient très positifs, que ce soit pour les personnes valides ou les personnes présentant un handicap (dont les personnes malvoyantes). En outre par rapport à un écran CRT, les nouveaux écrans disposent de fonctionnalités nettement améliorées (surface d'affichage, luminosité et contraste augmentés, valorisation et facilitation de l'information par l'usage de la couleur, augmentation de la capacité d'affichage des noms de gares à 24 caractères, agrandissement de l'information sur les deux premiers trains, très bonne visibilité en extérieur pour les écrans TLED...).

A l'occasion des études voyageurs réalisées en 2011 pour l'expérimentation d'affichage en temps d'attente, certaines questions relatives à la qualité globale de l'affichage nous ont permis de mesurer que les écrans Infogare sont très appréciés des voyageurs pour la clarté, la lisibilité et l'organisation des informations affichées. Une note de 8/10 environ a été attribuée sur ces items.

De plus, selon l'étude, les écrans dynamiques sont la source principale d'accès à l'information en gare. Les voyageurs Transilien y sont très attachés.

Enfin, ces investissements ont permis d'anticiper les difficultés de maintenance des écrans vidéo, liées à leur obsolescence.

**L'investissement relatif à la présente convention de financement traite d'une nouvelle tranche d'investissements pour la Ligne D permettant de poursuivre cette modernisation en remplaçant l'ensemble du parc des afficheurs vidéo (écrans CRT) restant.**

Les déploiements réalisés ou engagés lors du précédent PQI (subvention sus citée portant sur 78 gares, portant sur la subvention des extrémités de lignes) et le déploiement correspondant à cette nouvelle tranche d'investissements du PQI 2012-2015 permettront d'équiper l'ensemble des gares en Ile-de-France.

Concernant le nombre d'écrans à déployer gare par gare, la SNCF s'engage dans les projets les mesures conservatoires nécessaires, c'est-à-dire pour les aspects les plus dimensionnant des équipements Infogare :

- prendre en compte la réservation d'emplacements pour l'implantation d'écrans supplémentaires, si nécessaire, à l'issue de l'étude d'implantation ;
- Concevoir les installations de distribution d'énergie avec une capacité d'évolution en vue d'écrans supplémentaires ;
- Concevoir les installations de transmission d'information vers les écrans avec une capacité d'évolution pour gérer des écrans supplémentaires ;

Par ailleurs, la SNCF s'engage à ce que le remplacement des équipements d'information voyageurs se fasse avec des niveaux de service et de qualité au moins égaux à ceux actuels. Ces supports d'information dynamique répondent aux prescriptions du SDIV.

La Commission Qualité de service, dans sa séance du 04 Octobre 2012, puis le Conseil du STIF dans sa séance du 10 Octobre 2012 ont approuvé le projet présenté.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties concernant la participation du STIF au financement du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne D.

## **EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **ARTICLE 1 – OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION**

La présente convention a pour objet de définir entre les parties les modalités de financement et de réalisation techniques du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne D inscrit au contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF pour la période 2012-2015.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à cette opération qui constitue l'objet principal de la présente convention, la dénomination unique suivante :

**« DEPLOIEMENT DE NOUVEAUX AFFICHEURS INFOGARE TFT/TLED  
LIGNE D ».**



## **ARTICLE 2 – MAITRISE D'OUVRAGE DE LA SNCF**

Le Bénéficiaire assurera la mission de maîtrise d'ouvrage visant à la réalisation du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne D, objet de la présente convention.

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

Le Bénéficiaire assume, en tant que maître d'ouvrage du programme, l'entière responsabilité de l'ensemble des travaux du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne D, et notamment en cas de recours formulés par des tiers.

Le Bénéficiaire se charge, seul ou par l'intermédiaire d'un tiers, de la réalisation des travaux et de l'exploitation des installations impactées par ces travaux. Lorsque la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations impactées par ceux-ci est confiée à un tiers par le Bénéficiaire, ce dernier s'engage à faire respecter les engagements de la présente convention audit tiers. Le Bénéficiaire ne saurait se prévaloir de la défaillance du tiers à qui il aurait confié la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations pour s'exonérer des engagements auxquels il a souscrit au titre de la présente convention.

Le Bénéficiaire assume par ailleurs l'entière responsabilité de l'exploitation des équipements prévus par ce programme dont il est propriétaire pendant la durée de la convention.

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 des opérations de ce programme objet de la présente convention.

## **ARTICLE 3 – DESCRIPTION DU PROGRAMME ET CALENDRIER DE REALISATION**

### **3.1. OBJECTIFS**

Le programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne D vise à remplacer l'ensemble du parc des afficheurs vidéo (écran CRT) restant par des écrans modernes à base de technologie récente (TFT et TLED).

### **3.2. CONTENU DE LA PROGRAMMATION**

Le détail de la liste des gares figure en annexe 1 de la présente convention.

Le détail des équipements à remplacer figure en annexe 2 de la présente convention.

### **3.3. CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DU PROGRAMME**

Le calendrier prévisionnel de livraison du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne D s'inscrit sur la période 2012-2016.

Pour cette opération, le Bénéficiaire informe officiellement le STIF, au plus tard quatre semaines avant la date effective de mise en service de l'opération.

## **ARTICLE 4 – COUT DU PROGRAMME**

Les dépenses afférentes à l'ensemble du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne D sont évaluées à 1 064,05 K€ exprimés en euros courants hors taxe.

Elles comprennent tous les frais normaux de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus.

#### **4.1. ENGAGEMENT SUR LA REALISATION DU PROGRAMME INFOGARE TFT/TLED DE LA LIGNE D.**

La SNCF s'engage à respecter le calendrier de réalisation du programme Infogare TFT/TLED de la ligne D et de respecter le découpage de programmation par branche ci-dessous :

- Branches Boutigny/Boigneville et Essonnes Robinson/Vosves, un total de 12 gares pour 1,064 M€.

Une vérification faisant état de la réalisation finale des travaux et de la mise en service par branches sera effectuée par le STIF. Tout écart avec le calendrier de réalisation du programme pourra entraîner des pénalités conformément au contrat STIF/SNCF 2012-2015.

### **ARTICLE 5 – FINANCEMENT DU PROGRAMME**

#### **5.1. PLAN DE FINANCEMENT DU PROGRAMME**

Le plan de financement du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne D est le suivant :

<b>DEMANDE DE SUBVENTION</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>TOTAL PROJET</b>
<b>Dépenses prévisionnelles K€ constants 01/2011</b>	0	0	53,25	0	874,79	928,04
<b>Dépenses prévisionnelles K€ courants</b>	0	0	58,04	0	1006,01	1064,05

#### **5.2. PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DU PROGRAMME**

Le programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne D conduit au déploiement de 7 nouveaux écrans de type TFT et 36 nouveaux écrans de type TLED.

Une subvention non révisable d'un montant maximal de 1 064, 05 K€ HT est allouée par le STIF au Bénéficiaire, qui fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien des installations faisant l'objet des investissements de la présente convention.

Il est expressément convenu que cette subvention est non soumise à TVA en vertu de l'instruction du 8 septembre 1994 publiée au BOI 3 CA 94.

Le STIF finance à 100% le programme Infogare (TLED – TFT) de la ligne D.

### **ARTICLE 6 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX**

Le Bénéficiaire doit informer le STIF du commencement d'exécution du programme objet de la présente convention.

Si, à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la notification de la convention du STIF, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, la dite subvention du STIF devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision du comité des investissements et/ou de la Directrice Générale du STIF sur sollicitation écrite du Bénéficiaire avant expiration de ce délai, si celui-ci établit auprès du STIF que les retards de démarrage du programme ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai, la subvention du STIF rendue impossible est désengagée et annulée.

## **ARTICLE 7 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006, et modifié le 7 décembre 2011<sup>1</sup>, le bénéficiaire dispose à compter de la date de demande du premier acompte, d'un délai maximum de quatre années pour achever la totalité des travaux de l'opération désignée à l'article 1 et présenter son solde.

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

## **ARTICLE 8 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

### **8. 1. DEMANDES DE VERSEMENT**

Sans préjudice des dispositions des articles 6 et 7 ci-dessus, la subvention du STIF fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur présentation d'un appel de fonds par le représentant légal du Bénéficiaire, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% du montant total maximal de la subvention du STIF allouée pour la réalisation de la totalité du programme engagée est conditionné à la transmission de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux signé par le représentant légal du Bénéficiaire ;
- le versement d'acomptes intermédiaires, dans la limite de 75 % du montant total de la subvention est subordonné à :
  - ° la transmission d'un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées ; nombre d'équipements déposés)
  - ° la transmission d'un état des dépenses acquittées par la SNCF pour ces réalisations certifié par le service financier de la SNCF et de la liste des dépenses acquittées sous format papier et électronique (tableur) précisant, par facture, les éléments suivants :
    - le numéro de facture ;
    - l'objet de la facture
    - le montant HT ;
    - la date de paiement.
- le règlement du solde de la subvention est subordonné à :
  - ° la production de l'avis d'achèvement des travaux du programme réalisé, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,

- un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées; nombre d'équipements déposés)
- la production de l'état récapitulatif des dépenses HT acquittées, certifié exact et sincère par le service financier de la SNCF pour l'intégralité du programme et de la liste des dépenses acquittées sous format papier et électronique (tableur) précisant, par facture, les éléments suivants,
  - le numéro de facture ;
  - l'objet de la facture
  - le montant HT ;
  - la date de paiement.
- la production d'un tableau récapitulatif du coût final du programme,
  - Les montants dépensés ;
  - Les écarts éventuels avec les prévisions du POI 2012-2015.
- un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport aux phases du programme financé,
- le respect des modalités de communication définies à l'article 9.2.
- 

## **8.2. MODALITES DE PAIEMENT**

Sous réserve des conditions de l'article 8.1, les versements de subvention au Bénéficiaire sont effectués par le STIF dans les 45 jours suivant la transmission de l'appel de fonds sur le compte ouvert à son nom à l'Agence centrale de la Banque de France, à Paris, dont les références du compte sont les suivantes :

- Code Banque : 30001
- Code guichet : 00064
- N° compte : 00 000 062 471
- Clé : 31
- IBAN : FR76 3000 1000 6400 0000 6247 131

## **8.3. MODALITES DE REGLEMENT DU SOLDE**

Si le coût définitif du programme pris en considération est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté sur la base du coût définitif du programme à hauteur de sa quote-part de financement telle que définie à l'article 5.2 de la présente convention.

Le règlement du solde est effectué comme suit :

- Cas n°1 : la SNCF doit reverser au STIF les montants trop-perçus.

Dans le cas où le montant versé par le STIF à la SNCF est supérieur au montant définitif du programme du STIF, la SNCF reverse spontanément au STIF le montant du trop-perçu au vu des pièces visées à l'article 8.1 relative au règlement du 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 du programme du STIF aux travaux, le STIF procède au versement du solde dû à la SNCF selon les principes généraux définis dans la présente convention au vu des pièces visées à l'article 8.1 relative au règlement du solde.

#### **8.4. ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES**

Le Bénéficiaire a programmé, dans sa demande de subvention au STIF, ses appels de fonds selon le calendrier figurant en annexe n°3.

Cet échéancier peut être recalé à l'occasion des suivis d'opérations réalisés conformément aux dispositions de l'article 9, dans les limites des délais du règlement budgétaire et financier du STIF mentionnés aux articles 6 et 7.

Sans préjudice du précédent alinéa, la SNCF transmet au STIF l'actualisation de ses prévisions d'appels de fonds une fois par an, fin octobre de l'année n pour les prévisions d'appels de fonds actualisées pour les années n+1 et suivantes.

Les prévisions d'appels de fonds de la SNCF présentent, pour chaque année civile :

- le total des fonds demandés sur l'ensemble des travaux et études financés,
- la ventilation des fonds demandés par exercice, présentée selon le format du calendrier prévisionnel joint en annexe 3.

#### **8.5. ANALYSE DES ECARTS ENTRE LE COUT OBJECTIF GLOBAL DU PROGRAMME ET L'EVOLUTION DES COUTS**

S'il apparaît un dépassement prévisible du coût objectif initial du programme indiqué dans l'article 4, la SNCF en informe le STIF, en indiquant notamment le montant du dépassement prévu et l'impact possible de ces dépassements sur la réalisation des différents projets du programme.

Pour chacun des projets, 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 des projets
- 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.
- sous évaluation ou sur estimation de gares dont la précision des études effectuées pour les dossiers d'initialisation ne permettaient pas d'identifier toutes les contraintes.

L'analyse des écarts est présentée au comité de programme Information Voyageurs.

#### **8.6. TRAITEMENT DES ECARTS ENTRE LE COUT OBJECTIF GLOBAL DU PROGRAMME ET LE COUT PREVISIONNEL FINAL**

Dans le cas d'un dépassement prévisionnel du coût objectif initial du programme, la SNCF présente au comité de programme, puis au CSPQI, les mesures de toutes natures pouvant être mises en œuvre pour qu'à échéance de la convention, le coût prévisionnel final du programme ne dépasse pas son coût objectif initial indiqué dans l'article 5.

Ces mesures doivent permettre :

- sur les projets dépassant leur coût objectif initial, de trouver des économies par des solutions techniques particulières ou des modifications de programmes, sans dénaturer pour autant les objectifs et fonctionnalités attendues de ces projets pour les voyageurs
- sur l'ensemble du programme, de redéployer les éventuelles économies réalisées sur les autres projets, de façon à ce que le coût final prévisionnel du programme ne dépasse pas son coût objectif initial.

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 programme, 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 programme peut être proposé sans subvention supplémentaire du STIF.

## **ARTICLE 9 – DISPOSITIF DE SUIVI DE LA REALISATION DU PROGRAMME**

### **9.1. INSTANCE DE SUIVI DE LA REALISATION DU PROGRAMME**

Dans le cadre du comité de programme « information voyageurs » prévu dans le contrat d'exploitation 2012-2015 entre le STIF et la SNCF (art. 75-2), les parties conviennent d'assurer un suivi de la mise en œuvre de ces investissements, de la notification de la présente convention jusqu'à la clôture administrative de l'ensemble des financements liés à cette convention.

#### **Le comité de programme « information voyageurs » aura 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 du programme,
- de suivre les difficultés rencontrées,
- d'examiner des adaptations éventuelles des investissements, les modifications substantielles de programme
- 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 des investissements du programme gares.

Le comité de programme, est composé de la SNCF et du STIF. Il a lieu au moins deux fois par an. 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 des comités de programme sont établis en accord entre la SNCF et le STIF et les documents d'études permettant une instruction des parties sont transmis par la SNCF au moins 6 jours ouvrables avant la tenue des comités. Les parties peuvent décaler 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.

Les points nécessitant des prises de décision du comité des investissements 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.

Chaque comité de programme fait l'objet d'un compte-rendu proposé par la SNCF. Ce compte rendu est diffusé aux parties avant le comité de programme suivant, après avoir été validé par chacune d'entre elles.

### **9.2. COMMUNICATION, INAUGURATIONS**

Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne D, à :

- mentionner le nom du STIF en tant que financeur de l'opération en indiquant son taux de financement, sur tout acte de publicité ou d'information concernant l'opération et y faire figurer son logo,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des financeurs,
- rapporter, en tant que de besoin, les réactions de la population concernant les travaux entrepris,
- informer le STIF, quatre semaines avant au minimum, de la date de fin des travaux de chaque phase.

### **9.3. EVALUATION DU PROJET**

Le Bénéficiaire transmet au STIF au fur et à mesure de leur production :

- l'évaluation de l'impact des travaux sur la base de critères tels que le suivi des réclamations, la satisfaction des clients ;
- les indicateurs permettant d'évaluer le fonctionnement des équipements ; les dysfonctionnements constatés et les mesures prises pour y remédier feront l'objet d'un rapport spécifique ;
- les rapports présentant les bilans effectués à l'issue du déploiement ;

A compter de la date de mise en service du système, le Bénéficiaire transmet au STIF un bilan final qui permettra d'évaluer :

- la satisfaction des voyageurs (enquête voyageurs) ;
- le bon fonctionnement du système et des différents équipements le composant (conditions d'exploitation : disponibilité, pannes, interopérabilité) ;
- le rapport qualité-coût (notamment pour la maintenance) ;
- l'amélioration globale de la ligne ;
- les enjeux technologiques de chaque projet et/ou système.

Le STIF a toute latitude pour utiliser, communiquer ou diffuser les divers rapports et notamment le bilan final de l'opération susvisé, sauf pour les données sensibles ou considérées comme confidentielles contenus dans lesdits rapports.

### **9.4. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROGRAMME**

Le Bénéficiaire établit sous sa responsabilité, au plus tard deux ans après la réalisation du programme, un bilan physique et financier des aménagements réalisés dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant plus particulièrement le descriptif des déploiements réalisés, retraçant l'évolution éventuelle du coût et des principales décisions concernant les déploiements dont il assure la maîtrise d'ouvrage, le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres).

## **ARTICLE 10 - INVARIABILITÉ DU PROGRAMME**

Toute modification substantielle et contraire au programme autorisé au annexe 1 et 2, ou impactant significativement le service offert aux voyageurs que le Bénéficiaire souhaite effectuer par rapport au contenu du programme remis avec les études détaillées ne pourra être apportée sans être expressément autorisée par le STIF ou par le comité de programme Information Voyageurs, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention et pendant la durée des travaux.

Les demandes de modification substantielle effectuées par le Bénéficiaire font l'objet d'un descriptif détaillé, qui indique notamment leur impact sur le contenu et le périmètre des déploiements à réaliser, sur le service offert aux voyageurs, et sur le calendrier de réalisation de l'opération.

En cas de modification des données de programme de la part de l'une des Parties, la présente convention devra faire l'objet d'une validation au comité de programme Information Voyageurs.

S'il est constaté à l'issue des travaux, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que la réalisation n'est pas conforme au contenu du programme subventionné par la présente convention ou modifié conformément aux dispositions de l'article 9.1, le Bénéficiaire sera mis en demeure de communiquer au STIF les raisons détaillées justifiant les écarts constatés. Le versement du solde sera dans ce cas suspendu à un examen contradictoire par les Parties.

Si au terme de cet examen, un accord n'est pas trouvé entre les Parties sur les adaptations nécessaires pour solder l'opération, le comité de suivi des investissements du contrat d'exploitation 2012-2015 STIF-SNCF se prononcera sur la mise en œuvre de la procédure de conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF.

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.

#### **ARTICLE 11 – DEMOLITION OU MODIFICATION D'AFFECTATION DES AMENAGEMENTS REALISES**

En cas de démolition ou de modification d'affectation des équipements réalisés dans le cadre de la présente convention et dont la propriété relève du Bénéficiaire, le Bénéficiaire en informe préalablement le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception 6 mois avant la démolition ou la modification.

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 14 seront alors mises en œuvre.

#### **ARTICLE 12 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE 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 au Bénéficiaire.

La présente convention s'étend sur la durée du programme quadriennal d'investissement 2012-2015 signé par le STIF et la SNCF en 2012 et après la date de mise en service effective des installations réalisées dans chaque gare et dont le financement fait l'objet de la présente convention. Le Bénéficiaire informe le STIF de cette date de mise en service.

La présente convention prend fin au plus tard le 31/12/2016.

#### **ARTICLE 13 – Droit d'information et d'audit du STIF**

##### **13.1 ACCES AUX DONNEES RELATIVES A LA REALISATION PHYSIQUE ET FINANCIERE DU PROGRAMME**

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.

### **13.2 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 le STIF de la bonne exécution par la SNCF du programme objet de la présente convention. Il consiste à vérifier, sur pièces et 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 aux études ayant servies de base à l'octroi des subventions. Dans le cas contraire, il peut être procédé au reversement de tout ou partie de la subvention du STIF.

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 14 - RESILIATION**

En cas de résiliation de la convention, Bénéficiaire s'engage à transmettre au STIF l'état de solde visé à l'article 8.1 à la date de résiliation de la présente convention.

Nonobstant le précédent alinéa, dans l'hypothèse visée à l'article 10 d'une modification substantielle du programme non autorisée par le STIF ou par le comité de programme « information voyageurs » et en cas d'échec de la procédure de conciliation, l'engagement des autorisations de programmes et le paiement de la subvention sont annulés. Les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire devront être reversées au STIF pour le montant des équipements impactés par la modification.

Nonobstant le premier alinéa du présent article, l'hypothèse visée à l'article 11 et à défaut d'accord, en dernier recours, le paiement du solde de la subvention est annulé, et la subvention perçue par le Bénéficiaire est alors reversée au STIF au prorata de la durée d'amortissement non exécutée sans pouvoir excéder dix ans.

Dans ces deux hypothèses et à défaut d'accord, les différentes dispositions de la présente convention sont considérées comme résiliées de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

### **ARTICLE 15 - FRAIS ET DISPOSITIONS DIVERSES**

Tous les frais auxquels donnera lieu la présente convention (publication, enregistrement, etc...) seront à la charge du Bénéficiaire.

## ARTICLE 16 - 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.

Fait à Paris, le  
en deux originaux.

La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD,	
La Directrice Générale de Gares et Connexions Rachel PICARD,	

## ANNEXE 1

### LISTE DES GARES CONCERNEES PAR LE PRESENT PROGRAMME

Lignes	Section de lignes Projet	Gares	Nombre de Montants
D	Ligne D - 12 gares	BOIGNEVILLE	50
D		BOISSISE LE ROI	210
D		BOUTIGNY	460
D		BUNO GIRONVILLE	120
D		ESSONNES ROBINSON	440
D		LE COUDRAY MONTCEAUX	110
D		LE PLESSIS CHENET	90
D		MAISSE	320
D		PONTHIERRY PRINGY	650
D		SAINT-FARGEAU	190
D		VILLABE	380
D		VOSVES	40

## ANNEXE 2

### DETAIL DES EQUIPEMENTS A REMPLACER

Gares	Lignes	Type de raccordement F.O ou V11	Nombre écrans posés Projet			Nombre écrans et/ou tableau de téléaffichage déposés		
			TFT 32"	TFT 46"	TLED	CRT 68	CRT 41	Tableau de Téléaffichage (TAF)
BOIGNEVILLE	D	F.O			3	3		
BOISSISE LE ROI	D	F.O			3	3		
BOUTIGNY	D	F.O	1		2	2		
BUNO GIRONVILLE	D	F.O			3	3		
ESSONNES ROBINSON	D	F.O	1		5	5		
LE COUDRAY MONTCEAUX	D	F.O			3	3		
LE PLESSIS CHENET	D	F.O			2	2		
MAISSE	D	F.O	1		3	3		
PONTHIERRY PRINGY	D	F.O	2		3	5		
SAINT-FARGEAU	D	F.O	1		3	3		
VILLABE	D	F.O	1		3	3		
VOSVES	D	F.O			3	3		
<b>Total Ligne</b>	<b>D</b>		<b>7</b>	<b>0</b>	<b>36</b>	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
			43		38			

### ANNEXE 3

#### Appels de fonds et le calendrier

##### *Echéancier des dépenses en K€ courants*

<i>Ligne</i>	<i>2012</i>	<i>2013</i>	<i>2014</i>	<i>2015</i>	<i>2016</i>	<i>Total</i>
<i>D</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>58,04</i>	<i>0</i>	<i>1 006,01</i>	<i>1 064,05</i>



## **CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF**

-----

### **DEPLOIEMENT DE NOUVEAUX AFFICHEURS INFOGARE TFT/TLED LIGNE H Volet information Voyageurs : Identifiant PQI 181**

-----

Opération référencée : [code opération PA]  
sur AP 2012

**ENTRE :**

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9<sup>e</sup>, 41 rue de Châteaudun, 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° 2012/ [ ] du Conseil du STIF en date du 10 octobre 2012, dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

**ET :**

**La SNCF**, Société Nationale des Chemins de fer Français, 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<sup>ème</sup>, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par Rachel PICARD, Directrice générale de gares & connexions dûment habilitée par le conseil d'administration du 31 mai 2012, domiciliée ès qualités 16 avenue d'Ivry paris 13<sup>ème</sup>.

Ci-après désigné par « la SNCF » ou le « Bénéficiaire »

d'autre part,

**VISAS**

**Vu** le code des transports (partie législative),

**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** 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** la délibération n°2007/0222 en date du 6 juin 2007 par laquelle le Conseil du STIF a décidé des orientations pour un schéma directeur d'information voyageur,

**Vu** la délibération n°2009/1032 en date du 9 décembre 2009 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé la charte des supports et contenus du schéma directeur d'information voyageur,

**Vu** la délibération n°2011-0886 en date du 7 décembre 2011 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé les modifications de son règlements budgétaire et financier,

**Vu** la délibération n°2012/ [ ] en date du 10 octobre 2012 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé

## PREAMBULE

En vertu des dispositions de l'article L.1241-1 et suivants du code des transports relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF est l'autorité organisatrice des transports de voyageurs en Ile-de-France. A ce titre, il intervient dans le domaine de l'information voyageur par une politique de soutien à la création et à la mise à niveau des équipements d'information voyageur.

Pour mieux répondre à l'une des attentes majeures des voyageurs, à savoir être informés en temps réel et tout au long de leur trajet sur l'ensemble de l'offre de transport à leur disposition et les éventuelles perturbations, le STIF a approuvé, le 6 juin 2007, son Schéma Directeur de l'Information Voyageur.

Celui-ci s'articule autour de cinq orientations:

1. mettre en valeur l'offre globale de transport,
2. diminuer l'impact des situations perturbées,
3. construire la continuité de service dans les zones d'échanges,
4. tirer le meilleur parti de l'offre dans les zones peu denses,
5. donner une information pour tous et la rendre accessible à tous.

Sa mise en œuvre a déjà donné lieu à la création d'un document de référence – la Charte des Supports et des Contenus de l'Information voyageur validée par le Conseil du STIF du 9 décembre 2009 – et sera, à terme, complétée par un cahier de préconisations spécifiques au volet cartographies ainsi que par une « charte des domaines de responsabilité et des processus d'échange ».

En application de ce Schéma Directeur, le précédent PQI du contrat STIF-SNCF 2008-2011 a permis de réaliser une première tranche d'investissements qui consistaient à remplacer par des écrans modernes à base de technologies récentes (TFT et TLED) :

- une partie du parc des afficheurs vidéo (écrans CRT)
- en quasi totalité les autres types d'afficheurs (panneaux à palettes, panneaux à plots lumineux, Périphériques Uniques d'Information de la marque Sagem, dits PUI).

Ces divers types d'afficheurs avaient été installés dans les gares du réseau de Transilien au gré des évolutions technologiques. Ils représentent le principal canal de diffusion de l'information voyageur dynamique en gare et sont par définition particulièrement visibles et porteurs d'image.

Du point de vue des voyageurs, ces investissements ont permis de faire un saut qualitatif dans l'information délivrée dans 78 gares au travers d'un des vecteurs le plus visible, l'écran. Les résultats d'enquêtes menées en 2008 avant ce déploiement sur les sites expérimentaux de Montparnasse, Chelles et Yerres étaient très positifs, que ce soit pour les personnes valides ou les personnes présentant un handicap (dont les personnes malvoyantes). En outre par rapport à un écran CRT, les nouveaux écrans disposent de fonctionnalités nettement améliorées (surface d'affichage, luminosité et contraste augmentés, valorisation et facilitation de l'information par l'usage de la couleur, augmentation de la capacité d'affichage des noms de gares à 24 caractères, agrandissement de l'information sur les deux premiers trains, très bonne visibilité en extérieur pour les écrans TLED...).

A l'occasion des études voyageurs réalisées en 2011 pour l'expérimentation d'affichage en temps d'attente, certaines questions relatives à la qualité globale de l'affichage nous ont permis de mesurer que les écrans Infogare sont très appréciés des voyageurs pour la clarté, la lisibilité et l'organisation des informations affichées. Une note de 8/10 environ a été attribuée sur ces items.



De plus, selon l'étude, les écrans dynamiques sont la source principale d'accès à l'information en gare. Les voyageurs Transilien y sont très attachés.

Enfin, ces investissements ont permis d'anticiper les difficultés de maintenance des écrans vidéo, liées à leur obsolescence.

**L'investissement relatif à la présente convention de financement traite d'une nouvelle tranche d'investissements pour la Ligne H permettant de poursuivre cette modernisation en remplaçant l'ensemble du parc des afficheurs vidéo (écrans CRT) restant.**

Les déploiements réalisés ou engagés lors du précédent PQI (subvention sus citée portant sur 78 gares, portant sur la subvention des extrémités de lignes) et le déploiement correspondant à cette nouvelle tranche d'investissements du PQI 2012-2015 permettront d'équiper l'ensemble des gares en Ile-de-France.

Concernant le nombre d'écrans à déployer gare par gare, la SNCF s'engage dans les projets les mesures conservatoires nécessaires, c'est-à-dire pour les aspects les plus dimensionnant des équipements Infogare :

- prendre en compte la réservation d'emplacements pour l'implantation d'écrans supplémentaires, si nécessaire, à l'issue de l'étude d'implantation ;
- Concevoir les installations de distribution d'énergie avec une capacité d'évolution en vue d'écrans supplémentaires ;
- Concevoir les installations de transmission d'information vers les écrans avec une capacité d'évolution pour gérer des écrans supplémentaires ;

Par ailleurs, la SNCF s'engage à ce que le remplacement des équipements d'information voyageurs se fasse avec des niveaux de service et de qualité au moins égaux à ceux actuels. Ces supports d'information dynamique répondent aux prescriptions du SDIV.

La Commission Qualité de service, dans sa séance du 04 Octobre 2012, puis le Conseil du STIF dans sa séance du 10 Octobre 2012 ont approuvé le projet présenté.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties concernant la participation du STIF au financement du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne H.

## **EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **ARTICLE 1 – OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION**

La présente convention a pour objet de définir entre les parties les modalités de financement et de réalisation techniques du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne H inscrit au contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF pour la période 2012-2015.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à cette opération qui constitue l'objet principal de la présente convention, la dénomination unique suivante :

**« DEPLOIEMENT DE NOUVEAUX AFFICHEURS INFOGARE TFT/TLED  
LIGNE H ».**

## **ARTICLE 2 – MAITRISE D'OUVRAGE DE LA SNCF**

Le Bénéficiaire assurera la mission de maîtrise d'ouvrage visant à la réalisation du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne H, objet de la présente convention.

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

Le Bénéficiaire assume, en tant que maître d'ouvrage du programme, l'entière responsabilité de l'ensemble des travaux du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne H, et notamment en cas de recours formulés par des tiers.

Le Bénéficiaire se charge, seul ou par l'intermédiaire d'un tiers, de la réalisation des travaux et de l'exploitation des installations impactées par ces travaux. Lorsque la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations impactées par ceux-ci est confiée à un tiers par le Bénéficiaire, ce dernier s'engage à faire respecter les engagements de la présente convention audit tiers. Le Bénéficiaire ne saurait se prévaloir de la défaillance du tiers à qui il aurait confié la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations pour s'exonérer des engagements auxquels il a souscrit au titre de la présente convention.

Le Bénéficiaire assume par ailleurs l'entière responsabilité de l'exploitation des équipements prévus par ce programme dont il est propriétaire pendant la durée de la convention.

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 des opérations de ce programme objet de la présente convention.

## **ARTICLE 3 – DESCRIPTION DU PROGRAMME ET CALENDRIER DE REALISATION**

### **3.1. OBJECTIFS**

Le programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne H vise à remplacer l'ensemble du parc des afficheurs vidéo (écran CRT) restant par des écrans modernes à base de technologie récente (TFT et TLED).

### **3.2. CONTENU DE LA PROGRAMMATION**

Le détail de la liste des gares figure en annexe 1 de la présente convention.

Le détail des équipements à remplacer figure en annexe 2 de la présente convention.

### **3.3. CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DU PROGRAMME**

Le calendrier prévisionnel de livraison du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne H s'inscrit sur la période 2012-2016.

Pour cette opération, le Bénéficiaire informe officiellement le STIF, au plus tard quatre semaines avant la date effective de mise en service de l'opération.

## **ARTICLE 4 – COUT DU PROGRAMME**

Les dépenses afférentes à l'ensemble du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne H sont évaluées à 3 710,27 K€ exprimés en euros courants hors taxe.

Elles comprennent tous les frais normaux de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus.

#### **4.1. ENGAGEMENT SUR LA REALISATION DU PROGRAMME INFOGARE TFT/TLED DE LA LIGNE H.**

La SNCF s'engage à respecter le calendrier de réalisation du programme Infogare TFT/TLED de la ligne H et de respecter le découpage de programmation par branche ci-dessous :

- Branches Ermont/Valmondois, Montsoul/Persan, Montsoul/Luzarches, Pontoise/Persan et Bruyères sur Oise, un total de 24 gares pour 3,71 M€.

Une vérification faisant état de la réalisation finale des travaux et de la mise en service par branches sera effectuée par le STIF. Tout écart avec le calendrier de réalisation du programme pourra entraîner des pénalités conformément au contrat STIF/SNCF 2012-2015.

### **ARTICLE 5 – FINANCEMENT DU PROGRAMME**

#### **5.1. PLAN DE FINANCEMENT DU PROGRAMME**

Le plan de financement du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne H est le suivant :

<b>DEMANDE DE SUBVENTION</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>TOTAL PROJET</b>
<b>Dépenses prévisionnelles K€ constants 01/2011</b>	<b>0</b>	<b>605,33</b>	<b>1170,97</b>	<b>161,00</b>	<b>1401,69</b>	<b>3338,99</b>
<b>Dépenses prévisionnelles K€ courants</b>	<b>0</b>	<b>641,65</b>	<b>1276,36</b>	<b>180,32</b>	<b>1611,94</b>	<b>3710,27</b>

#### **5.2. PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DU PROGRAMME**

Le programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne H conduit au déploiement de 33 nouveaux écrans de type TFT et 254 nouveaux écrans de type TLED.

Une subvention non révisable d'un montant maximal de 3 710,27 K€ HT est allouée par le STIF au Bénéficiaire, qui fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien des installations faisant l'objet des investissements de la présente convention.

Il est expressément convenu que cette subvention est non soumise à TVA en vertu de l'instruction du 8 septembre 1994 publiée au BOI 3 CA 94.

Le STIF finance à 100% le programme Infogare (TLED – TFT) de la ligne H.

### **ARTICLE 6 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX**

Le Bénéficiaire doit informer le STIF du commencement d'exécution du programme objet de la présente convention.

Si, à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la notification de la convention du STIF, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, la dite subvention du STIF devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision du comité des investissements et/ou de la Directrice Générale du STIF sur sollicitation écrite du Bénéficiaire avant expiration de ce délai, si celui-ci établit auprès du STIF que les retards de démarrage du programme ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai, la subvention du STIF rendue impossible est désengagée et annulée.

## **ARTICLE 7 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006, et modifié le 7 décembre 2011<sup>1</sup>, le bénéficiaire dispose à compter de la date de demande du premier acompte, d'un délai maximum de quatre années pour achever la totalité des travaux de l'opération désignée à l'article 1 et présenter son solde.

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

## **ARTICLE 8 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

### **8.1. DEMANDES DE VERSEMENT**

Sans préjudice des dispositions des articles 6 et 7 ci-dessus, la subvention du STIF fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur présentation d'un appel de fonds par le représentant légal du Bénéficiaire, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% du montant total maximal de la subvention du STIF allouée pour la réalisation de la totalité du programme engagée est conditionné à la transmission de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux signé par le représentant légal du Bénéficiaire ;
- le versement d'acomptes intermédiaires, dans la limite de 75 % du montant total de la subvention est subordonné à :
  - ° la transmission d'un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées ; nombre d'équipements déposés)
  - ° la transmission d'un état des dépenses acquittées par la SNCF pour ces réalisations certifié par le service financier de la SNCF et de la liste des dépenses acquittées sous format papier et électronique (tableur) précisant, par facture, les éléments suivants :
    - le numéro de facture ;
    - l'objet de la facture
    - le montant HT ;
    - la date de paiement.
- le règlement du solde de la subvention est subordonné à :
  - ° la production de l'avis d'achèvement des travaux du programme réalisé, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
  - ° un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées; nombre d'équipements déposés)
  - ° la production de l'état récapitulatif des dépenses HT acquittées, certifié exact et sincère par le service financier de la SNCF pour l'intégralité du programme

et de la liste des dépenses acquittées sous format papier et électronique (tableur) précisant, par facture, les éléments suivants,

- le numéro de facture ;
  - l'objet de la facture
  - le montant HT ;
  - la date de paiement.
- ° la production d'un tableau récapitulatif du coût final du programme,
    - Les montants dépensés ;
    - Les écarts éventuels avec les prévisions du PQI 2012-2015.
  - ° un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport aux phases du programme financé,
  - ° le respect des modalités de communication définies à l'article 9.2.

## **8.2. MODALITES DE PAIEMENT**

Sous réserve des conditions de l'article 8.1, les versements de subvention au Bénéficiaire sont effectués par le STIF dans les 45 jours suivant la transmission de l'appel de fonds sur le compte ouvert à son nom à l'Agence centrale de la Banque de France, à Paris, dont les références du compte sont les suivantes :

- Code Banque : 30001
- Code guichet : 00064
- N° compte : 00 000 062 471
- Clé : 31
- IBAN : FR76 3000 1000 6400 0000 6247 131

## **8.3. MODALITES DE REGLEMENT DU SOLDE**

Si le coût définitif du programme pris en considération est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté sur la base du coût définitif du programme à hauteur de sa quote-part de financement telle que définie à l'article 5.2 de la présente convention.

Le règlement du solde est effectué comme suit :

- Cas n°1 : la SNCF doit reverser au STIF les montants trop-perçus.

Dans le cas où le montant versé par le STIF à la SNCF est supérieur au montant définitif du programme du STIF, la SNCF reverse spontanément au STIF le montant du trop-perçu au vu des pièces visées à l'article 8.1 relative au règlement du 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 du programme du STIF aux travaux, le STIF procède au versement du solde dû à la SNCF selon les principes généraux définis dans la présente convention au vu des pièces visées à l'article 8.1 relative au règlement du solde.

## **8.4. ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES**

Le Bénéficiaire a programmé, dans sa demande de subvention au STIF, ses appels de fonds selon le calendrier figurant en annexe n°3.

Cet échéancier peut être recalé à l'occasion des suivis d'opérations réalisés conformément aux dispositions de l'article 9, dans les limites des délais du règlement budgétaire et financier du STIF mentionnés aux articles 6 et 7.

Sans préjudice du précédent alinéa, la SNCF transmet au STIF l'actualisation de ses prévisions d'appels de fonds une fois par an, fin octobre de l'année n pour les prévisions d'appels de fonds actualisées pour les années n+1 et suivantes.

Les prévisions d'appels de fonds de la SNCF présentent, pour chaque année civile :

- le total des fonds demandés sur l'ensemble des travaux et études financés,
- la ventilation des fonds demandés par exercice, présentée selon le format du calendrier prévisionnel joint en annexe 3.

#### **8.5. ANALYSE DES ECARTS ENTRE LE COUT OBJECTIF GLOBAL DU PROGRAMME ET L'EVOLUTION DES COUTS**

S'il apparaît un dépassement prévisible du coût objectif initial du programme indiqué dans l'article 4, la SNCF en informe le STIF, en indiquant notamment le montant du dépassement prévu et l'impact possible de ces dépassements sur la réalisation des différents projets du programme.

Pour chacun des projets, 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 des projets
- 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.
- sous évaluation ou sur estimation de gares dont la précision des études effectuées pour les dossiers d'initialisation ne permettaient pas d'identifier toutes les contraintes.
- L'analyse des écarts est présentée au comité de programme Information Voyageurs.

#### **8.6. TRAITEMENT DES ECARTS ENTRE LE COUT OBJECTIF GLOBAL DU PROGRAMME ET LE COUT PREVISIONNEL FINAL**

Dans le cas d'un dépassement prévisionnel du coût objectif initial du programme, la SNCF présente au comité de programme, puis au CSPQI, les mesures de toutes natures pouvant être mises en œuvre pour qu'à échéance de la convention, le coût prévisionnel final du programme ne dépasse pas son coût objectif initial indiqué dans l'article 5.

Ces mesures doivent permettre :

- sur les projets dépassant leur coût objectif initial, de trouver des économies par des solutions techniques particulières ou des modifications de programmes, sans dénaturer pour autant les objectifs et fonctionnalités attendues de ces projets pour les voyageurs
- sur l'ensemble du programme, de redéployer les éventuelles économies réalisées sur les autres projets, de façon à ce que le coût final prévisionnel du programme ne dépasse pas son coût objectif initial.

S'il apparaît, après validation de ces mesures correctives par le Comité de programme, que les subventions octroyées par le STIF ne permettent pas de couvrir les dépenses prévisionnelles réajustées pour la réalisation du programme, 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 programme peut être proposé sans subvention supplémentaire du STIF.

## **ARTICLE 9 – DISPOSITIF DE SUIVI DE LA REALISATION DU PROGRAMME**

### **9.1. INSTANCE DE SUIVI DE LA REALISATION DU PROGRAMME**

Dans le cadre du comité de programme « information voyageurs » prévu dans le contrat d'exploitation 2012-2015 entre le STIF et la SNCF (art. 75-2) les parties conviennent d'assurer un suivi de la mise en œuvre de ces investissements, de la notification de la présente convention jusqu'à la clôture administrative de l'ensemble des financements liés à cette convention.

#### **Le comité de programme « information voyageurs » aura 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 du programme,
- de suivre les difficultés rencontrées,
- d'examiner des adaptations éventuelles des investissements, les modifications substantielles de programme,
- 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 des investissements du programme gares.

Le comité de programme, est composé de la SNCF et du STIF. Il a lieu au moins deux fois par an. 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 des comités de programme sont établis en accord entre la SNCF et le STIF et les documents d'études permettant une instruction des parties sont transmis par la SNCF au moins 6 jours ouvrables avant la tenue des comités. Les parties peuvent décaler 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.

Les points nécessitant des prises de décision du comité des investissements 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.

Chaque comité de programme fait l'objet d'un compte-rendu proposé par la SNCF. Ce compte rendu est diffusé aux parties avant le comité de programme suivant, après avoir été validé par chacune d'entre elles.

### **9.2. COMMUNICATION, INAUGURATIONS**

Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne H, à :

- mentionner le nom du STIF en tant que financeur de l'opération en indiquant son taux de financement, sur tout acte de publicité ou d'information concernant l'opération et y faire figurer son logo,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des financeurs,
- rapporter, en tant que de besoin, les réactions de la population concernant les travaux entrepris,

- informer le STIF, quatre semaines avant au minimum, de la date de fin des travaux de chaque phase.

### **9.3. EVALUATION DU PROJET**

Le Bénéficiaire transmet au STIF au fur et à mesure de leur production :

- l'évaluation de l'impact des travaux sur la base de critères tels que le suivi des réclamations, la satisfaction des clients ;
- les indicateurs permettant d'évaluer le fonctionnement des équipements ; les dysfonctionnements constatés et les mesures prises pour y remédier feront l'objet d'un rapport spécifique ;
- les rapports présentant les bilans effectués à l'issue du déploiement ;

A compter de la date de mise en service du système, le Bénéficiaire transmet au STIF un bilan final qui permettra d'évaluer :

- la satisfaction des voyageurs (enquête voyageurs) ;
- le bon fonctionnement du système et des différents équipements le composant (conditions d'exploitation : disponibilité, pannes, interopérabilité) ;
- le rapport qualité-coût (notamment pour la maintenance) ;
- l'amélioration globale de la ligne ;
- les enjeux technologiques de chaque projet et/ou système.

Le STIF a toute latitude pour utiliser, communiquer ou diffuser les divers rapports et notamment le bilan final de l'opération susvisé, sauf pour les données sensibles ou considérées comme confidentielles contenus dans lesdits rapports.

### **9.4. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROGRAMME**

Le Bénéficiaire établit sous sa responsabilité, au plus tard deux ans après la réalisation du programme, un bilan physique et financier des aménagements réalisés dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant plus particulièrement le descriptif des déploiements réalisés, retraçant l'évolution éventuelle du coût et des principales décisions concernant les déploiements dont il assure la maîtrise d'ouvrage, le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres).

### **ARTICLE 10 - INVARIABILITÉ DU PROGRAMME**

Toute modification substantielle et contraire au programme autorisé au annexe 1 et 2, ou impactant significativement le service offert aux voyageurs que le Bénéficiaire souhaite effectuer par rapport au contenu du programme remis avec les études détaillées ne pourra être apportée sans être expressément autorisée par le STIF ou par le comité de programme Information Voyageurs, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention et pendant la durée des travaux.

Les demandes de modification substantielle effectuées par le Bénéficiaire font l'objet d'un descriptif détaillé, qui indique notamment leur impact sur le contenu et le périmètre des déploiements à réaliser, sur le service offert aux voyageurs, et sur le calendrier de réalisation de l'opération.



En cas de modification des données de programme de la part de l'une des Parties, la présente convention devra faire l'objet d'une validation au comité de programme Information Voyageurs.

S'il est constaté à l'issue des travaux, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que la réalisation n'est pas conforme au contenu du programme subventionné par la présente convention ou modifié conformément aux dispositions de l'article 9.1, le Bénéficiaire sera mis en demeure de communiquer au STIF les raisons détaillées justifiant les écarts constatés. Le versement du solde sera dans ce cas suspendu à un examen contradictoire par les Parties.

Si au terme de cet examen, un accord n'est pas trouvé entre les Parties sur les adaptations nécessaires pour solder l'opération, le comité de suivi des investissements du contrat d'exploitation 2012-2015 STIF-SNCF se prononcera sur la mise en œuvre de la procédure de conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF.

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.

## **ARTICLE 11 – DEMOLITION OU MODIFICATION D'AFFECTATION DES AMENAGEMENTS REALISES**

En cas de démolition ou de modification d'affectation des équipements réalisés dans le cadre de la présente convention et dont la propriété relève du Bénéficiaire, le Bénéficiaire en informe préalablement le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception 6 mois avant la démolition ou la modification.

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 14 seront alors mises en œuvre.

## **ARTICLE 12 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE 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 au Bénéficiaire.

La présente convention s'étend sur la durée du programme quadriennal d'investissement 2012-2015 signé par le STIF et la SNCF en 2012 et après la date de mise en service effective des installations réalisées dans chaque gare et dont le financement fait l'objet de la présente convention. Le Bénéficiaire informe le STIF de cette date de mise en service.

La présente convention prend fin au plus tard le 31/12/2016.

## **ARTICLE 13 – Droit d'information et d'audit du STIF**

### **13.1 ACCES AUX DONNEES RELATIVES A LA REALISATION PHYSIQUE ET FINANCIERE DU PROGRAMME**

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.

## **13.2 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 le STIF de la bonne exécution par la SNCF du programme objet de la présente convention. Il consiste à vérifier, sur pièces et 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 aux études ayant servies de base à l'octroi des subventions. Dans le cas contraire, il peut être procédé au reversement de tout ou partie de la subvention du STIF.

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 14 - RESILIATION**

En cas de résiliation de la convention, Bénéficiaire s'engage à transmettre au STIF l'état de solde visé à l'article 8.1 à la date de résiliation de la présente convention.

Nonobstant le précédent alinéa, dans l'hypothèse visée à l'article 10 d'une modification substantielle du programme non autorisée par le STIF ou par le comité de programme « information voyageurs » et en cas d'échec de la procédure de conciliation, l'engagement des autorisations de programmes et le paiement de la subvention sont annulés. Les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire devront être reversées au STIF pour le montant des équipements impactés par la modification.

Nonobstant le premier alinéa du présent article, l'hypothèse visée à l'article 11 et à défaut d'accord, en dernier recours, le paiement du solde de la subvention est annulé, et la subvention perçue par le Bénéficiaire est alors reversée au STIF au prorata de la durée d'amortissement non exécutée sans pouvoir excéder dix ans.

Dans ces deux hypothèses et à défaut d'accord, les différentes dispositions de la présente convention sont considérées comme résiliées de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

## **ARTICLE 15 - FRAIS ET DISPOSITIONS DIVERSES**

Tous les frais auxquels donnera lieu la présente convention (publication, enregistrement, etc...) seront à la charge du Bénéficiaire.

## **ARTICLE 16 - 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.

Fait à Paris, le  
en deux originaux.

La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD,	
La Directrice Générale de Gares et Connexions Rachel PICARD,	

## ANNEXE 1

### LISTE DES GARES CONCERNEES PAR LE PRESENT PROGRAMME

Lignes	Section de lignes Projet	Gares	Nombre de Montants
H	Ligne H - 24 gares	AUVERS SUR OISE	220
H		BELLOY SAINT-MARTIN	250
H		BESSANCOURT	1120
H		BRUYERES SUR OISE	140
H		CHAMPAGNE SUR OISE	420
H		CHAPONVAL	80
H		EPLUCHES	110
H		ERMONT HALTE	1320
H		FREPILLON	440
H		GROS NOYER SAINT-PRIX	2550
H		L'ISLE ADAM PARMAIN	1160
H		MERIEL	540
H		MERY SUR OISE	910
H		NOINTEL MOURS	420
H		PERSAN BEAUMONT	3930
H		PONT PETIT	610
H		PRESLES COURCELLES	470
H		SAINT-LEU LA FORET	2760
H		SEUGY	60
H		TAVERNY	1980
H		VALMONDOIS	1720
H		VAUCELLES	990
H		VIARMES	310
H		VILLAINES	110

## ANNEXE 2

### DETAIL DES EQUIPEMENTS A REMPLACER

Bilan du nombre de périphériques posés / déposés par gare								
Gares	Lignes	Type de raccordement F.O ou V11	Nombre écrans posés Projet			Nombre écrans et/ou tableau de téléaffichage déposés		
			TFT 32"	TFT 46"	TLED	CRT 68	CRT 41	Tableau de Téléaffichage (TAF)
AUVERS SUR OISE	H	F.O	1		5	4	2	
BELLOY SAINT-MARTIN	H	F.O	1		6	5	2	
BESSANCOURT	H	F.O	1		9	10		
BRUYERES SUR OISE	H	F.O			2			
CHAMPAGNE SUR OISE	H	F.O	1	0	5	1	5	
CHAPONVAL	H	F.O	0	0	6	6	0	
EPLUCHES	H	F.O	0	0	5	5	0	
ERMONT HALTE	H	F.O	1		12	10	3	
FREPILLON	H	F.O			7	7		
GROS NOYER SAINT-PRIX	H	F.O	1		15	13	3	
L'ISLE ADAM PARMAIN	H	F.O	2	0	9	11	0	
MERIEL	H	F.O	1		9	10		
MERY SUR OISE	H	F.O	1		12	12	1	
NOINTEL MOURS	H	F.O	1		6	5	2	
PERSAN BEAUMONT	H	V11	8	0	46	40	14	
PONT PETIT	H	F.O	0		2	2	0	
PRESLES COURCELLES	H	F.O	1		9			
SAINT-LEU LA FORET	H	F.O	3		25	27	1	
SEUGY	H	F.O	0	0	4			
TAVERNY	H	F.O	3		15	18		
VALMONDOIS	H	F.O	6	0	25	24	7	
VAUCELLES	H	F.O	0		8	6	2	
VIARMES	H	F.O	1		6			
VILLAINES	H	F.O	0		6			
<b>Total Ligne</b>	<b>H</b>		<b>33</b>	<b>0</b>	<b>254</b>	<b>218</b>	<b>42</b>	<b>0</b>
			287			260		

### ANNEXE 3

#### Appels de fonds et le calendrier

##### *Echéancier des dépenses en K€ courants*

<i>Ligne</i>	<i>2012</i>	<i>2013</i>	<i>2014</i>	<i>2015</i>	<i>2016</i>	<i>Total</i>
<i>H</i>	<i>0</i>	<i>641,65</i>	<i>1 276,36</i>	<i>180,32</i>	<i>1 611,94</i>	<i>3 710,27</i>



## **CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF**

-----

### **DEPLOIEMENT DE NOUVEAUX AFFICHEURS INFOGARE TFT/TLED LIGNES L&J Volet information Voyageurs : Identifiant PQI 181**

-----

Opération référencée : [code opération PA]  
sur AP 2012

**ENTRE :**

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9<sup>e</sup>, 41 rue de Châteaudun, 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° 2012/ [ ] du Conseil du STIF en date du 10 octobre 2012, dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

**ET :**

**La SNCF**, Société Nationale des Chemins de fer Français, 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<sup>ème</sup>, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par Rachel PICARD, Directrice générale de gares & connexions dûment habilitée par le conseil d'administration du 31 mai 2012, domiciliée ès qualités 16 avenue d'Ivry paris 13<sup>ème</sup>.

Ci-après désigné par « la SNCF » ou le « Bénéficiaire »

d'autre part,

**VISAS**

**Vu** le code des transports (partie législative),

**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** 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** la délibération n°2007/0222 en date du 6 juin 2007 par laquelle le Conseil du STIF a décidé des orientations pour un schéma directeur d'information voyageur,

**Vu** la délibération n°2009/1032 en date du 9 décembre 2009 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé la charte des supports et contenus du schéma directeur d'information voyageur,

**Vu** la délibération n°2011-0886 en date du 7 décembre 2011 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé les modifications de son règlements budgétaire et financier,

**Vu** la délibération n°2012/ [ ] en date du 10 octobre 2012 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé



## PREAMBULE

En vertu des dispositions de l'article L.1241-1 et suivants du code des transports relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF est l'autorité organisatrice des transports de voyageurs en Ile-de-France. A ce titre, il intervient dans le domaine de l'information voyageur par une politique de soutien à la création et à la mise à niveau des équipements d'information voyageur.

Pour mieux répondre à l'une des attentes majeures des voyageurs, à savoir être informés en temps réel et tout au long de leur trajet sur l'ensemble de l'offre de transport à leur disposition et les éventuelles perturbations, le STIF a approuvé, le 6 juin 2007, son Schéma Directeur de l'Information Voyageur.

Celui-ci s'articule autour de cinq orientations:

1. mettre en valeur l'offre globale de transport,
2. diminuer l'impact des situations perturbées,
3. construire la continuité de service dans les zones d'échanges,
4. tirer le meilleur parti de l'offre dans les zones peu denses,
5. donner une information pour tous et la rendre accessible à tous.

Sa mise en œuvre a déjà donné lieu à la création d'un document de référence – la Charte des Supports et des Contenus de l'Information voyageur validée par le Conseil du STIF du 9 décembre 2009 – et sera, à terme, complétée par un cahier de préconisations spécifiques au volet cartographies ainsi que par une « charte des domaines de responsabilité et des processus d'échange ».

En application de ce Schéma Directeur, le précédent PQI du contrat STIF-SNCF 2008-2011 a permis de réaliser une première tranche d'investissements qui consistaient à remplacer par des écrans modernes à base de technologies récentes (TFT et TLED) :

- une partie du parc des afficheurs vidéo (écrans CRT)
- en quasi totalité les autres types d'afficheurs (panneaux à palettes, panneaux à plots lumineux, Périphériques Uniques d'Information de la marque Sagem, dits PUI).

Ces divers types d'afficheurs avaient été installés dans les gares du réseau de Transilien au gré des évolutions technologiques. Ils représentent le principal canal de diffusion de l'information voyageur dynamique en gare et sont par définition particulièrement visibles et porteurs d'image.

Du point de vue des voyageurs, ces investissements ont permis de faire un saut qualitatif dans l'information délivrée dans 78 gares au travers d'un des vecteurs le plus visible, l'écran. Les résultats d'enquêtes menées en 2008 avant ce déploiement sur les sites expérimentaux de Montparnasse, Chelles et Yerres étaient très positifs, que ce soit pour les personnes valides ou les personnes présentant un handicap (dont les personnes malvoyantes). En outre par rapport à un écran CRT, les nouveaux écrans disposent de fonctionnalités nettement améliorées (surface d'affichage, luminosité et contraste augmentés, valorisation et facilitation de l'information par l'usage de la couleur, augmentation de la capacité d'affichage des noms de gares à 24 caractères, agrandissement de l'information sur les deux premiers trains, très bonne visibilité en extérieur pour les écrans TLED...).

A l'occasion des études voyageurs réalisées en 2011 pour l'expérimentation d'affichage en temps d'attente, certaines questions relatives à la qualité globale de l'affichage nous ont permis de mesurer que les écrans Infogare sont très appréciés des voyageurs pour la clarté, la lisibilité et l'organisation des informations affichées. Une note de 8/10 environ a été attribuée sur ces items.

De plus, selon l'étude, les écrans dynamiques sont la source principale d'accès à l'information en gare. Les voyageurs Transilien y sont très attachés.

Enfin, ces investissements ont permis d'anticiper les difficultés de maintenance des écrans vidéo, liées à leur obsolescence.

**L'investissement relatif à la présente convention de financement traite d'une nouvelle tranche d'investissements pour la Ligne L&J permettant de poursuivre cette modernisation en remplaçant l'ensemble du parc des afficheurs vidéo (écrans CRT) restant.**

Les déploiements réalisés ou engagés lors du précédent PQI (subvention sus citée portant sur 78 gares, portant sur la subvention des extrémités de lignes) et le déploiement correspondant à cette nouvelle tranche d'investissements du PQI 2012-2015 permettront d'équiper l'ensemble des gares en Ile-de-France.

Concernant le nombre d'écrans à déployer gare par gare, la SNCF s'engage dans les projets les mesures conservatoires nécessaires, c'est-à-dire pour les aspects les plus dimensionnant des équipements Infogare :

- prendre en compte la réservation d'emplacements pour l'implantation d'écrans supplémentaires, si nécessaire, à l'issue de l'étude d'implantation ;
- Concevoir les installations de distribution d'énergie avec une capacité d'évolution en vue d'écrans supplémentaires ;
- Concevoir les installations de transmission d'information vers les écrans avec une capacité d'évolution pour gérer des écrans supplémentaires ;

Par ailleurs, la SNCF s'engage à ce que le remplacement des équipements d'information voyageurs se fasse avec des niveaux de service et de qualité au moins égaux à ceux actuels. Ces supports d'information dynamique répondent aux prescriptions du SDIV.

La Commission Qualité de service, dans sa séance du 04 Octobre 2012, puis le Conseil du STIF dans sa séance du 10 Octobre 2012 ont approuvé le projet présenté.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties concernant la participation du STIF au financement du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne L&J.

## **EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **ARTICLE 1 – OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION**

La présente convention a pour objet de définir entre les parties les modalités de financement et de réalisation techniques du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne L&J inscrit au contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF pour la période 2012-2015.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à cette opération qui constitue l'objet principal de la présente convention, la dénomination unique suivante :

**« DEPLOIEMENT DE NOUVEAUX AFFICHEURS INFOGARE TFT/TLED  
LIGNE L&J ».**

## **ARTICLE 2 – MAITRISE D'OUVRAGE DE LA SNCF**

Le Bénéficiaire assurera la mission de maîtrise d'ouvrage visant à la réalisation du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne L&J, objet de la présente convention.

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

Le Bénéficiaire assume, en tant que maître d'ouvrage du programme, l'entière responsabilité de l'ensemble des travaux du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne L&J, et notamment en cas de recours formulés par des tiers.

Le Bénéficiaire se charge, seul ou par l'intermédiaire d'un tiers, de la réalisation des travaux et de l'exploitation des installations impactées par ces travaux. Lorsque la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations impactées par ceux-ci est confiée à un tiers par le Bénéficiaire, ce dernier s'engage à faire respecter les engagements de la présente convention audit tiers. Le Bénéficiaire ne saurait se prévaloir de la défaillance du tiers à qui il aurait confié la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations pour s'exonérer des engagements auxquels il a souscrit au titre de la présente convention.

Le Bénéficiaire assume par ailleurs l'entière responsabilité de l'exploitation des équipements prévus par ce programme dont il est propriétaire pendant la durée de la convention.

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 des opérations de ce programme objet de la présente convention.

## **ARTICLE 3 – DESCRIPTION DU PROGRAMME ET CALENDRIER DE REALISATION**

### **3.1. OBJECTIFS**

Le programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne L&J vise à remplacer l'ensemble du parc des afficheurs vidéo (écran CRT) restant par des écrans modernes à base de technologie récente (TFT et TLED).

### **3.2. CONTENU DE LA PROGRAMMATION**

Le détail de la liste des gares figure en annexe 1 de la présente convention.

Le détail des équipements à remplacer figure en annexe 2 de la présente convention.

### **3.3. CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DU PROGRAMME**

Le calendrier prévisionnel de livraison du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne J&J s'inscrit sur la période 2012-2016.

Pour cette opération, le Bénéficiaire informe officiellement le STIF, au plus tard quatre semaines avant la date effective de mise en service de l'opération.

## **ARTICLE 4 – COUT DU PROGRAMME**

Les dépenses afférentes à l'ensemble du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne L&J sont évaluées à 10 734,19 K€ exprimés en euros courants hors taxe.

Elles comprennent tous les frais normaux de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus.

#### **4.1. ENGAGEMENT SUR LA REALISATION DU PROGRAMME INFOGARE TFT/TLED DE LA LIGNE L&J.**

La SNCF s'engage à respecter le calendrier de réalisation du programme Infogare TFT/TLED de la ligne L&J et de respecter le découpage de programmation par branche ci-dessous :

- De la Défense à Courbevoie, un total de 6 gares pour 2,45 M€.
- De Bois-Colombes à Conflans Fin d'Oise, un total de 10 gares pour 2,54 M€.
- De Conflans fin d'Oise à Mantes, un total de 14 gares pour 3,22 M€.
- Branches St-Cloud/St Germain & St Nom la Bretèche et St Cloud/Versailles,, un total de 17 gares pour 2,52 M€.

Une vérification faisant état de la réalisation finale des travaux et de la mise en service par branches sera effectuée par le STIF. Tout écart avec le calendrier de réalisation du programme pourra entraîner des pénalités conformément au contrat STIF/SNCF 2012-2015.

### **ARTICLE 5 – FINANCEMENT DU PROGRAMME**

#### **5.1. PLAN DE FINANCEMENT DU PROGRAMME**

Le plan de financement du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne L&J est le suivant :

<b>DEMANDE SUBVENTION</b>	<b>DE</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>TOTAL PROJET</b>
<b>Dépenses prévisionnelles K€ constants 01/2011</b>		<b>243,89</b>	<b>2237,12</b>	<b>4307,10</b>	<b>1868,90</b>	<b>1151,07</b>	<b>9 808,08</b>
<b>Dépenses prévisionnelles K€ courants</b>		<b>251,21</b>	<b>2371,35</b>	<b>4694,74</b>	<b>2093,17</b>	<b>1323,73</b>	<b>10 734,19</b>

#### **5.2. PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DU PROGRAMME**

Le programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne L&J conduit au déploiement de 146 nouveaux écrans de type TFT et 732 nouveaux écrans de type TLED.

Une subvention non révisable d'un montant maximal de 10 734,19 K€ HT est allouée par le STIF au Bénéficiaire, qui fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien des installations faisant l'objet des investissements de la présente convention.

Il est expressément convenu que cette subvention est non soumise à TVA en vertu de l'instruction du 8 septembre 1994 publiée au BOI 3 CA 94.

Le STIF finance à 100% le programme Infogare (TLED – TFT) de la ligne L&J.

### **ARTICLE 6 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 7 décembre 2011, le

Bénéficiaire doit informer le STIF du commencement d'exécution du programme objet de la présente convention.

Si, à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la convention du STIF, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, la dite subvention du STIF devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision du comité des investissements et/ou de la Directrice Générale du STIF sur sollicitation écrite du Bénéficiaire avant expiration de ce délai, si celui-ci établit auprès du STIF que les retards de démarrage du programme ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai, la subvention du STIF rendue impossible est désengagée et annulée.

## **ARTICLE 7 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006, et modifié le 7 décembre 2011, le bénéficiaire dispose à compter de la date de demande du premier acompte, d'un délai maximum de quatre années pour achever la totalité des travaux de l'opération désignée à l'article 1 et présenter son solde.

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

## **ARTICLE 8 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

### **8. 1. DEMANDES DE VERSEMENT**

Sans préjudice des dispositions des articles 6 et 7 ci-dessus, la subvention du STIF fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur présentation d'un appel de fonds par le représentant légal du Bénéficiaire, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% du montant total maximal de la subvention du STIF allouée pour la réalisation de la totalité du programme engagée est conditionné à la transmission de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux signé par le représentant légal du Bénéficiaire ;
- le versement d'acomptes intermédiaires, dans la limite de 75 % du montant total de la subvention est subordonné à :
  - ° la transmission d'un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées ; nombre d'équipements déposés)
  - ° la transmission d'un état des dépenses acquittées par la SNCF pour ces réalisations certifié par le service financier de la SNCF et de la liste des dépenses acquittées sous format papier et électronique (tableur) précisant, par facture, les éléments suivants :
    - le numéro de facture ;
    - l'objet de la facture
    - le montant HT ;
    - la date de paiement.
- le règlement du solde de la subvention est subordonné à :

- la production de l'avis d'achèvement des travaux du programme réalisé, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
- un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées; nombre d'équipements déposés)
- la production de l'état récapitulatif des dépenses HT acquittées, certifié exact et sincère par le service financier de la SNCF pour l'intégralité du programme et de la liste des dépenses acquittées sous format papier et électronique (tableur) précisant, par facture, les éléments suivants,
  - le numéro de facture ;
  - l'objet de la facture
  - le montant HT ;
  - la date de paiement.
- la production d'un tableau récapitulatif du coût final du programme,
  - Les montants dépensés ;
  - Les écarts éventuels avec les prévisions du PQI 2012-2015.
- un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport aux phases du programme financé,
- le respect des modalités de communication définies à l'article 9.2.

## **8.2. MODALITES DE PAIEMENT**

Sous réserve des conditions de l'article 8.1, les versements de subvention au Bénéficiaire sont effectués par le STIF dans les 45 jours suivant la transmission de l'appel de fonds sur le compte ouvert à son nom à l'Agence centrale de la Banque de France, à Paris, dont les références du compte sont les suivantes :

- Code Banque : 30001
- Code guichet : 00064
- N° compte : 00 000 062 471
- Clé : 31
- IBAN : FR76 3000 1000 6400 0000 6247 131

## **8.3. MODALITES DE REGLEMENT DU SOLDE**

Si le coût définitif du programme pris en considération est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté sur la base du coût définitif du programme à hauteur de sa quote-part de financement telle que définie à l'article 5.2 de la présente convention.

Le règlement du solde est effectué comme suit :

- Cas n°1 : la SNCF doit reverser au STIF les montants trop-perçus.

Dans le cas où le montant versé par le STIF à la SNCF est supérieur au montant définitif du programme du STIF, la SNCF reverse spontanément au STIF le montant du trop-perçu au vu des pièces visées à l'article 8.1 relative au règlement du 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 du programme du STIF aux travaux, le STIF procède au versement du solde dû à la SNCF selon les principes généraux définis dans la présente convention au vu des pièces visées à l'article 8.1 relative au règlement du solde.

#### **8.4. ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES**

Le Bénéficiaire a programmé, dans sa demande de subvention au STIF, ses appels de fonds selon le calendrier figurant en annexe n°3.

Cet échéancier peut être recalé à l'occasion des suivis d'opérations réalisés conformément aux dispositions de l'article 9, dans les limites des délais du règlement budgétaire et financier du STIF mentionnés aux articles 6 et 7.

Sans préjudice du précédent alinéa, la SNCF transmet au STIF l'actualisation de ses prévisions d'appels de fonds une fois par an, fin octobre de l'année n pour les prévisions d'appels de fonds actualisées pour les années n+1 et suivantes.

Les prévisions d'appels de fonds de la SNCF présentent, pour chaque année civile :

- le total des fonds demandés sur l'ensemble des travaux et études financés,
- la ventilation des fonds demandés par exercice, présentée selon le format du calendrier prévisionnel joint en annexe 3.

#### **8.5. ANALYSE DES ECARTS ENTRE LE COUT OBJECTIF GLOBAL DU PROGRAMME ET L'EVOLUTION DES COUTS**

S'il apparaît un dépassement prévisible du coût objectif initial du programme indiqué dans l'article 4, la SNCF en informe le STIF, en indiquant notamment le montant du dépassement prévu et l'impact possible de ces dépassements sur la réalisation des différents projets du programme.

Pour chacun des projets, 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 des projets
- 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.
- sous évaluation ou sur estimation de gares dont la précision des études effectuées pour les dossiers d'initialisation ne permettaient pas d'identifier toutes les contraintes.

L'analyse des écarts est présentée au comité de programme programme Information Voyageurs.

#### **8.6. TRAITEMENT DES ECARTS ENTRE LE COUT OBJECTIF GLOBAL DU PROGRAMME ET LE COUT PREVISIONNEL FINAL**

Dans le cas d'un dépassement prévisionnel du coût objectif initial du programme, la SNCF présente au comité de programme, puis au CSPQI, les mesures de toutes natures pouvant être mises en œuvre pour qu'à échéance de la convention, le coût prévisionnel final du programme ne dépasse pas son coût objectif initial indiqué dans l'article 5.

Ces mesures doivent permettre :

- sur les projets dépassant leur coût objectif initial, de trouver des économies par des solutions techniques particulières ou des modifications de programmes, sans dénaturer pour autant les objectifs et fonctionnalités attendues de ces projets pour les voyageurs

- sur l'ensemble du programme, de redéployer les éventuelles économies réalisées sur les autres projets, de façon à ce que le coût final prévisionnel du programme ne dépasse pas son coût objectif initial.

S'il apparaît, après validation de ces mesures correctives par le Comité de programme, que les subventions octroyées par le STIF ne permettent pas de couvrir les dépenses prévisionnelles réajustées pour la réalisation du programme, 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 programme peut être proposé sans subvention supplémentaire du STIF.

## **ARTICLE 9 – DISPOSITIF DE SUIVI DE LA REALISATION DU PROGRAMME**

### **9.1. INSTANCE DE SUIVI DE LA REALISATION DU PROGRAMME**

Dans le cadre du comité de programme « information voyageurs » prévu dans le contrat d'exploitation 2012-2015 entre le STIF et le STIF (art. 75-2) les parties conviennent d'assurer un suivi de la mise en œuvre de ces investissements, de la notification de la présente convention jusqu'à la clôture administrative de l'ensemble des financements liés à cette convention.

#### **Le comité de programme « information voyageurs » aura 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 du programme,
- de suivre les difficultés rencontrées,
- d'examiner des adaptations éventuelles des investissements, les modifications substantielles de programme
- 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 des investissements du programme gares.

Le comité de programme, est composé de la SNCF et du STIF. Il a lieu au moins deux fois par an. 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 des comités de programme sont établis en accord entre la SNCF et le STIF et les documents d'études permettant une instruction des parties sont transmis par la SNCF au moins 6 jours ouvrables avant la tenue des comités. Les parties peuvent décaler 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.

Les points nécessitant des prises de décision du comité des investissements 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.

Chaque comité de programme fait l'objet d'un compte-rendu proposé par la SNCF. Ce compte rendu est diffusé aux parties avant le comité de programme suivant, après avoir été validé par chacune d'entre elles.

### **9.2. COMMUNICATION, INAUGURATIONS**



Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne L&J, à :

- mentionner le nom du STIF en tant que financeur de l'opération en indiquant son taux de financement, sur tout acte de publicité ou d'information concernant l'opération et y faire figurer son logo,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des financeurs,
- rapporter, en tant que de besoin, les réactions de la population concernant les travaux entrepris,
- informer le STIF, quatre semaines avant au minimum, de la date de fin des travaux de chaque phase.

### **9.3. EVALUATION DU PROJET**

Le Bénéficiaire transmet au STIF au fur et à mesure de leur production :

- l'évaluation de l'impact des travaux sur la base de critères tels que le suivi des réclamations, la satisfaction des clients ;
- les indicateurs permettant d'évaluer le fonctionnement des équipements ; les dysfonctionnements constatés et les mesures prises pour y remédier feront l'objet d'un rapport spécifique ;
- les rapports présentant les bilans effectués à l'issue du déploiement ;

A compter de la date de mise en service du système, le Bénéficiaire transmet au STIF un bilan final qui permettra d'évaluer :

- la satisfaction des voyageurs (enquête voyageurs) ;
- le bon fonctionnement du système et des différents équipements le composant (conditions d'exploitation : disponibilité, pannes, interopérabilité) ;
- le rapport qualité-coût (notamment pour la maintenance) ;
- l'amélioration globale de la ligne ;
- les enjeux technologiques de chaque projet et/ou système.

Le STIF a toute latitude pour utiliser, communiquer ou diffuser les divers rapports et notamment le bilan final de l'opération susvisé, sauf pour les données sensibles ou considérées comme confidentielles contenus dans lesdits rapports.

### **9.4. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROGRAMME**

Le Bénéficiaire établit sous sa responsabilité, au plus tard deux ans après la réalisation du programme, un bilan physique et financier des aménagements réalisés dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant plus particulièrement le descriptif des déploiements réalisés, retraçant l'évolution éventuelle du coût et des principales décisions concernant les déploiements dont il assure la maîtrise d'ouvrage, le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres).

## **ARTICLE 10 - INVARIABILITÉ DU PROGRAMME**

Toute modification substantielle et contraire au programme autorisé au annexe 1 et 2, ou impactant significativement le service offert aux voyageurs que le Bénéficiaire souhaite effectuer par rapport au contenu du programme remis avec les études détaillées ne

pourra être apportée sans être expressément autorisée par le STIF ou par le comité de programme Information Voyageurs, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention et pendant la durée des travaux.

Les demandes de modification substantielle effectuées par le Bénéficiaire font l'objet d'un descriptif détaillé, qui indique notamment leur impact sur le contenu et le périmètre des déploiements à réaliser, sur le service offert aux voyageurs, et sur le calendrier de réalisation de l'opération.

En cas de modification des données de programme de la part de l'une des Parties, la présente convention devra faire l'objet d'une validation au comité de programme Information Voyageurs.

S'il est constaté à l'issue des travaux, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que la réalisation n'est pas conforme au contenu du programme subventionné par la présente convention ou modifié conformément aux dispositions de l'article 9.1, le Bénéficiaire sera mis en demeure de communiquer au STIF les raisons détaillées justifiant les écarts constatés. Le versement du solde sera dans ce cas suspendu à un examen contradictoire par les Parties.

Si au terme de cet examen, un accord n'est pas trouvé entre les Parties sur les adaptations nécessaires pour solder l'opération, le comité de suivi des investissements du contrat d'exploitation 2012-2015 STIF-SNCF se prononcera sur la mise en œuvre de la procédure de conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF.

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.

#### **ARTICLE 11 – DEMOLITION OU MODIFICATION D'AFFECTATION DES AMENAGEMENTS REALISES**

En cas de démolition ou de modification d'affectation des équipements réalisés dans le cadre de la présente convention et dont la propriété relève du Bénéficiaire, le Bénéficiaire en informe préalablement le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception 6 mois avant la démolition ou la modification.

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 14 seront alors mises en œuvre.

#### **ARTICLE 12 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE 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 au Bénéficiaire.

La présente convention s'étend sur la durée du programme quadriennal d'investissement 2012-2015 signé par le STIF et la SNCF en 2012 et après la date de mise en service effective des installations réalisées dans chaque gare et dont le financement fait l'objet de la présente convention. Le Bénéficiaire informe le STIF de cette date de mise en service.

La présente convention prend fin au plus tard le 31/12/2016.

#### **ARTICLE 13 – Droit d'information et d'audit du STIF**

### **13.1 ACCES AUX DONNEES RELATIVES A LA REALISATION PHYSIQUE ET FINANCIERE DU PROGRAMME**

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.

### **13.2 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 le STIF de la bonne exécution par la SNCF du programme objet de la présente convention. Il consiste à vérifier, sur pièces et 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 aux études ayant servies de base à l'octroi des subventions. Dans le cas contraire, il peut être procédé au reversement de tout ou partie de la subvention du STIF.

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 14 - RESILIATION**

En cas de résiliation de la convention, Bénéficiaire s'engage à transmettre au STIF l'état de solde visé à l'article 8.1 à la date de résiliation de la présente convention.

Nonobstant le précédent alinéa, dans l'hypothèse visée à l'article 10 d'une modification substantielle du programme non autorisée par le STIF ou par le comité de programme « information voyageurs » et en cas d'échec de la procédure de conciliation, l'engagement des autorisations de programmes et le paiement de la subvention sont annulés. Les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire devront être reversées au STIF pour le montant des équipements impactés par la modification.

Nonobstant le premier alinéa du présent article, l'hypothèse visée à l'article 11 et à défaut d'accord, en dernier recours, le paiement du solde de la subvention est annulé, et la subvention perçue par le Bénéficiaire est alors reversée au STIF au prorata de la durée d'amortissement non exécutée sans pouvoir excéder dix ans.

Dans ces deux hypothèses et à défaut d'accord, les différentes dispositions de la présente convention sont considérées comme résiliées de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

## ARTICLE 15 - FRAIS ET DISPOSITIONS DIVERSES

Tous les frais auxquels donnera lieu la présente convention (publication, enregistrement, etc...) seront à la charge du Bénéficiaire.

## ARTICLE 16 - 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.

Fait à Paris, le  
en deux originaux.

La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD,	
La Directrice Générale de Gares et Connexions Rachel PICARD,	

## ANNEXE 1

### LISTE DES GARES CONCERNEES PAR LE PRESENT PROGRAMME

Lignes	Section de lignes Projet	Gares	Nombre de Montants
J	Ligne J - 10 gares	ARGENTEUIL	22170
J		BOIS COLOMBES	9100
J		COLOMBES	10130
J		CONFLANS SAINTE HONORINE	6890
J		CORMELLES EN PARISIS	6000
J		HERBLAY	4500
J		LA FRETTE MONTIGNY	1350
J		LE STADE	5510
J		SANNOIS	3790
J		VAL D'ARGENTEUIL	8640
J	Ligne J - 14 gares	ANDRESY	860
J		CHANTELOUP LES VIGNES	1210
J		CONFLANS FIN D'OISE haut	1860
J		GARGENVILLE	460
J		ISSOU PORCHEVILLE	340
J		JUZIERS	350
J		LIMAY	740
J		MANTES LA JOLIE	4520
J		MANTES STATION	1330
J		MAURECOURT	850
J		MEULAN HARDRICOURT	670
J		THUN LE PARADIS	470
J		TRIEL SUR SEINE	650
J		VAUX SUR SEINE	430
L	Ligne L - 6 gares	COURBEVOIE	7440
L		LA DEFENSE	34570
L		LE VAL D'OR	1510
L		PUTEAUX	2490
L		SAINT-CLOUD	12600
L		SURESNES MONT VALERIEN	2970
L	Ligne L - 17 gares	BOUGIVAL	1460
L		CHAVILLE RIVE DROITE	3750
L		GARCHES MARNES LA COQUETTE	3080
L		LA CELLE SAINT-CLOUD	3320
L		L'ETANG LA VILLE	850
L		LOUVECIENNES	1670
L		MAREIL MARLY	130
L		MARLY LE ROI	3950
L		MONTREUIL	4220
L		NOISY LE ROI	550
L		SAINT-GERMAIN EN LAYE BEL AIR FOURQUEUX	470
L		SAINT-GERMAIN EN LAYE GRANDE CEINTURE	210
L		SAINT-NOM LA BRETECHE FORET DE MARLY	2440
L		SEVRES VILLE D'AVRAY	3950
L		VAUCRESSON	2770
L		VERSAILLES RIVE DROITE	8430
L		VIROFLAY RIVE DROITE	2500

## ANNEXE 2

### DETAIL DES EQUIPEMENTS A REMPLACER

Bilan du nombre de périphériques posés / déposés par gare								
Gares	Lignes	Type de raccordement F.O ou V11	Nombre écrans posés Projet			Nombre écrans et/ou tableau de téléaffichage déposés		
			TFT 32"	TFT 46"	TLED	CRT 68	CRT 41	Tableau de Téléaffichage (TAF)
ARGENTEUIL	J	V11	6		57	57	6	
BOIS COLOMBES	J	V11	8		13	19	2	
COLOMBES	J	V11	6		12	18		
CONFLANS SAINTE HONORINE	J	V11	10		30	40		
CORMEILLES EN PARISIS	J	V11	6		20	22	4	
HERBLAY	J	F.O	6		7	11	2	
LA FRETTE MONTIGNY	J	F.O	4		6	10		
LE STADE	J	V11	1		19	20		
SANNOIS	J	V11	3		12	12	3	
VAL D'ARGENTEUIL	J	V11	3		12	15		
ANDRESY	J	F.O	1		9	10		
CHANTELOUP LES VIGNES	J	V11	1		8	8	1	
CONFLANS FIN D'OISE haut	J	V11	3		13	16		
GARGENVILLE	J	V11	1		6	7		
ISSOU PORCHEVILLE	J	F.O	1		4	4	1	
JUZIERS	J	F.O	1		7	7	1	
LIMAY	J	V11	1		4	4	1	
MANTES LA JOLIE	J	V11	19	7	70	46		41
MANTES STATION	J	F.O	4		15	19		
MAURECOURT	J	F.O	1		9	9	1	
MEULAN HARDRICOURT	J	F.O	1		10	11		
THUN LE PARADIS	J	F.O	1		7	7	1	
TRIEL SUR SEINE	J	F.O	1		8	9		
VAUX SUR SEINE	J	F.O	1		8	9		
<b>Total Ligne</b>	<b>J</b>		<b>90</b>	<b>7</b>	<b>366</b>	<b>390</b>	<b>23</b>	<b>41</b>
			463			454		
Gares	Lignes	Type de raccordement F.O ou V11	Nombre écrans posés Projet			Nombre écrans et/ou tableau de téléaffichage déposés		
			TFT 32"	TFT 46"	TLED	CRT 68	CRT 41	Tableau de Téléaffichage (TAF)
COURBEVOIE	L	F.O	3		15	10	3	5
LA DEFENSE	L	V11	21		66	44	12	28
LE VAL D'OR	L	F.O	1		28	29		
PUTEAUX	L	V11	2		19	14	3	4
SAINC-CLOUD	L	V11	1		45	48		
SURESNES MONT VALERIE	L	F.O	4		22	16		10
BOUGIVAL	L	F.O	1		9	9	1	
CHAVILLE RIVE DROITE	L	F.O	2		9	9	2	
GARCHES MARNES LA COQUETTE	L	F.O	1		17	17	1	
LA CELLE SAINT-CLOUD	L	F.O	1		14	14		
L'ETANG LA VILLE	L	F.O			7	7		
LOUVECIENNES	L	F.O	1		13	13	1	
MAREIL MARLY	L	V11			8	8		
MARLY LE ROI	L	F.O	1		15	15	1	
MONTREUIL	L	F.O	2		7	7	2	
NOISY LE ROI	L	V11	1		5	6		
SAINC-GERMAIN EN LAYE BEL AIR	L	V11	1		7	8		
SAINC-GERMAIN EN LAYE GRAND	L	V11	1		4	5		
SAINC-NOM LA BRETECHE FORET	L	V11			11	11		
SEVRES VILLE D'AVRAY	L	F.O	2		12	9	5	
VAUCRESSON	L	F.O	1		14	14	1	
VERSAILLES RIVE DROITE	L	V11	1		8	8	1	
VIROFLAY RIVE DROITE	L	F.O	1		11	11	1	
<b>Total Ligne</b>	<b>L</b>		<b>49</b>	<b>0</b>	<b>366</b>	<b>332</b>	<b>34</b>	<b>47</b>
			415			413		

### ANNEXE 3

#### Appels de fonds et le calendrier

##### *Echéancier des dépenses en K€ courants*

<i>Ligne</i>	<i>2012</i>	<i>2013</i>	<i>2014</i>	<i>2015</i>	<i>2016</i>	<i>Total</i>
<i>L&amp;J</i>	<i>251,21</i>	<i>2 371,35</i>	<i>4 694,74</i>	<i>2 093,17</i>	<i>1 323,73</i>	<i>10 734,19</i>



## **CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF**

-----

### **DEPLOIEMENT DE NOUVEAUX AFFICHEURS INFOGARE TFT/TLED LIGNE N Volet information Voyageurs : Identifiant PQI 181**

-----

Opération référencée : [code opération PA]  
sur AP 2012



**ENTRE :**

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9<sup>e</sup>, 41 rue de Châteaudun, 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° 2012/[REDACTED] du Conseil du STIF en date du 10 octobre 2012, dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

**ET :**

**La SNCF**, Société Nationale des Chemins de fer Français, 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<sup>ème</sup>, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par Rachel PICARD, Directrice générale de gares & connexions dûment habilitée par le conseil d'administration du 31 mai 2012, domiciliée ès qualités 16 avenue d'Ivry paris 13<sup>ème</sup>.

Ci-après désigné par « la SNCF » ou le « Bénéficiaire »

d'autre part,

**VISAS**

**Vu** le code des transports (partie législative),

**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** 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** la délibération n°2007/0222 en date du 6 juin 2007 par laquelle le Conseil du STIF a décidé des orientations pour un schéma directeur d'information voyageur,

**Vu** la délibération n°2009/1032 en date du 9 décembre 2009 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé la charte des supports et contenus du schéma directeur d'information voyageur,

**Vu** la délibération n°2011-0886 en date du 7 décembre 2011 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé les modifications de son règlements budgétaire et financier,

**Vu** la délibération n°2012/[REDACTED] en date du 10 octobre 2012 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé

## PREAMBULE

En vertu des dispositions de l'article L.1241-1 et suivants du code des transports relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF est l'autorité organisatrice des transports de voyageurs en Ile-de-France. A ce titre, il intervient dans le domaine de l'information voyageur par une politique de soutien à la création et à la mise à niveau des équipements d'information voyageur.

Pour mieux répondre à l'une des attentes majeures des voyageurs, à savoir être informés en temps réel et tout au long de leur trajet sur l'ensemble de l'offre de transport à leur disposition et les éventuelles perturbations, le STIF a approuvé, le 6 juin 2007, son Schéma Directeur de l'Information Voyageur.

Celui-ci s'articule autour de cinq orientations:

1. mettre en valeur l'offre globale de transport,
2. diminuer l'impact des situations perturbées,
3. construire la continuité de service dans les zones d'échanges,
4. tirer le meilleur parti de l'offre dans les zones peu denses,
5. donner une information pour tous et la rendre accessible à tous.

Sa mise en œuvre a déjà donné lieu à la création d'un document de référence – la Charte des Supports et des Contenus de l'Information voyageur validée par le Conseil du STIF du 9 décembre 2009 – et sera, à terme, complétée par un cahier de préconisations spécifiques au volet cartographies ainsi que par une « charte des domaines de responsabilité et des processus d'échange ».

En application de ce Schéma Directeur, le précédent PQI du contrat STIF-SNCF 2008-2011 a permis de réaliser une première tranche d'investissements qui consistaient à remplacer par des écrans modernes à base de technologies récentes (TFT et TLED) :

- une partie du parc des afficheurs vidéo (écrans CRT)
- en quasi totalité les autres types d'afficheurs (panneaux à palettes, panneaux à plots lumineux, Périphériques Uniques d'Information de la marque Sagem, dits PUI).

Ces divers types d'afficheurs avaient été installés dans les gares du réseau de Transilien au gré des évolutions technologiques. Ils représentent le principal canal de diffusion de l'information voyageur dynamique en gare et sont par définition particulièrement visibles et porteurs d'image.

Du point de vue des voyageurs, ces investissements ont permis de faire un saut qualitatif dans l'information délivrée dans 78 gares au travers d'un des vecteurs le plus visible, l'écran. Les résultats d'enquêtes menées en 2008 avant ce déploiement sur les sites expérimentaux de Montparnasse, Chelles et Yerres étaient très positifs, que ce soit pour les personnes valides ou les personnes présentant un handicap (dont les personnes malvoyantes). En outre par rapport à un écran CRT, les nouveaux écrans disposent de fonctionnalités nettement améliorées (surface d'affichage, luminosité et contraste augmentés, valorisation et facilitation de l'information par l'usage de la couleur, augmentation de la capacité d'affichage des noms de gares à 24 caractères, agrandissement de l'information sur les deux premiers trains, très bonne visibilité en extérieur pour les écrans TLED...).

A l'occasion des études voyageurs réalisées en 2011 pour l'expérimentation d'affichage en temps d'attente, certaines questions relatives à la qualité globale de l'affichage nous ont permis de mesurer que les écrans Infogare sont très appréciés des voyageurs pour la clarté, la lisibilité et l'organisation des informations affichées. Une note de 8/10 environ a été attribuée sur ces items.

De plus, selon l'étude, les écrans dynamiques sont la source principale d'accès à l'information en gare. Les voyageurs Transilien y sont très attachés.

Enfin, ces investissements ont permis d'anticiper les difficultés de maintenance des écrans vidéo, liées à leur obsolescence.

**L'investissement relatif à la présente convention de financement traite d'une nouvelle tranche d'investissements pour la Ligne N permettant de poursuivre cette modernisation en remplaçant l'ensemble du parc des afficheurs vidéo (écrans CRT) restant.**

Les déploiements réalisés ou engagés lors du précédent PQI (subvention sus citée portant sur 78 gares, portant sur la subvention des extrémités de lignes) et le déploiement correspondant à cette nouvelle tranche d'investissements du PQI 2012-2015 permettront d'équiper l'ensemble des gares en Ile-de-France.

Concernant le nombre d'écrans à déployer gare par gare, la SNCF s'engage dans les projets les mesures conservatoires nécessaires, c'est-à-dire pour les aspects les plus dimensionnant des équipements Infogare :

- prendre en compte la réservation d'emplacements pour l'implantation d'écrans supplémentaires, si nécessaire, à l'issue de l'étude d'implantation ;
- Concevoir les installations de distribution d'énergie avec une capacité d'évolution en vue d'écrans supplémentaires ;
- Concevoir les installations de transmission d'information vers les écrans avec une capacité d'évolution pour gérer des écrans supplémentaires ;

Par ailleurs, la SNCF s'engage à ce que le remplacement des équipements d'information voyageurs se fasse avec des niveaux de service et de qualité au moins égaux à ceux actuels. Ces supports d'information dynamique répondent aux prescriptions du SDIV.

La Commission Qualité de service, dans sa séance du 04 Octobre 2012, puis le Conseil du STIF dans sa séance du 10 Octobre 2012 ont approuvé le projet présenté.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties concernant la participation du STIF au financement du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne N.

## **EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **ARTICLE 1 – OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION**

La présente convention a pour objet de définir entre les parties les modalités de financement et de réalisation techniques du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne N inscrit au contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF pour la période 2012-2015.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à cette opération qui constitue l'objet principal de la présente convention, la dénomination unique suivante :

**« DEPLOIEMENT DE NOUVEAUX AFFICHEURS INFOGARE TFT/TLED  
LIGNE N ».**

## **ARTICLE 2 – MAITRISE D'OUVRAGE DE LA SNCF**

Le Bénéficiaire assurera la mission de maîtrise d'ouvrage visant à la réalisation du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne N, objet de la présente convention.

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

Le Bénéficiaire assume, en tant que maître d'ouvrage du programme, l'entière responsabilité de l'ensemble des travaux du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne N, et notamment en cas de recours formulés par des tiers.

Le Bénéficiaire se charge, seul ou par l'intermédiaire d'un tiers, de la réalisation des travaux et de l'exploitation des installations impactées par ces travaux. Lorsque la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations impactées par ceux-ci est confiée à un tiers par le Bénéficiaire, ce dernier s'engage à faire respecter les engagements de la présente convention audit tiers. Le Bénéficiaire ne saurait se prévaloir de la défaillance du tiers à qui il aurait confié la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations pour s'exonérer des engagements auxquels il a souscrit au titre de la présente convention.

Le Bénéficiaire assume par ailleurs l'entière responsabilité de l'exploitation des équipements prévus par ce programme dont il est propriétaire pendant la durée de la convention.

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 des opérations de ce programme objet de la présente convention.

## **ARTICLE 3 – DESCRIPTION DU PROGRAMME ET CALENDRIER DE REALISATION**

### **3.1. OBJECTIFS**

Le programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne N vise à remplacer l'ensemble du parc des afficheurs vidéo (écran CRT) restant par des écrans modernes à base de technologie récente (TFT et TLED).

### **3.2. CONTENU DE LA PROGRAMMATION**

Le détail de la liste des gares figure en annexe 1 de la présente convention.

Le détail des équipements à remplacer figure en annexe 2 de la présente convention.

### **3.3. CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DU PROGRAMME**

Le calendrier prévisionnel de livraison du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne N s'inscrit sur la période 2012-2016.

Pour cette opération, le Bénéficiaire informe officiellement le STIF, au plus tard quatre semaines avant la date effective de mise en service de l'opération.

## **ARTICLE 4 – COUT DU PROGRAMME**

Les dépenses afférentes à l'ensemble du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne N sont évaluées à 2 282,23 K€ exprimés en euros courants hors taxe.

Elles comprennent tous les frais normaux de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus.

#### **4.1. ENGAGEMENT SUR LA REALISATION DU PROGRAMME INFOGARE TFT/TLED DE LA LIGNE N.**

La SNCF s'engage à respecter le calendrier de réalisation du programme Infogare TFT/TLED de la ligne N et de respecter le découpage de programmation par branche ci-dessous :

- De Fontenay – Nézel/Houdan et Coignières – Le Perray, un total de 17 gares pour 2,28 M€.

Une vérification faisant état de la réalisation finale des travaux et de la mise en service par branches sera effectuée par le STIF. Tout écart avec le calendrier de réalisation du programme pourra entraîner des pénalités conformément au contrat STIF/SNCF 2012-2015.

### **ARTICLE 5 – FINANCEMENT DU PROGRAMME**

#### **5.1. PLAN DE FINANCEMENT DU PROGRAMME**

Le plan de financement du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne N est le suivant :

<b>DEMANDE DE SUBVENTION</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>TOTAL PROJET</b>
<b>Dépenses prévisionnelles K€ constants 01/2011</b>	0	140	1320	330	282,98	2 072,98
<b>Dépenses prévisionnelles K€ courants</b>	0	148,40	1438,80	369,60	325,43	2 282,23

#### **5.2. PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DU PROGRAMME**

Le programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne N conduit au déploiement de 18 nouveaux écrans de type TFT et 118 nouveaux écrans de type TLED.

Une subvention non révisable d'un montant maximal de 2 282,23 K€ HT est allouée par le STIF au Bénéficiaire, qui fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien des installations faisant l'objet des investissements de la présente convention.

Il est expressément convenu que cette subvention est non soumise à TVA en vertu de l'instruction du 8 septembre 1994 au BOI 3 CA 94.

Le STIF finance à 100% le programme Infogare (TLED – TFT) de la ligne N.

### **ARTICLE 6 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 7 décembre 2011, le Bénéficiaire doit informer le STIF du commencement d'exécution du programme objet de la présente convention.

Si, à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la convention du STIF, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, la dite subvention du STIF devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision du comité des investissements et/ou de la Directrice Générale du STIF sur sollicitation écrite du Bénéficiaire avant expiration de ce délai, si celui-ci établit auprès du STIF que les retards de démarrage du programme ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai, la subvention du STIF rendue impossible est désengagée et annulée.

## **ARTICLE 7 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006, et modifié le 7 décembre 2011<sup>1</sup>, le bénéficiaire dispose à compter de la date de demande du premier acompte, d'un délai maximum de quatre années pour achever la totalité des travaux de l'opération désignée à l'article 1 et présenter son solde.

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

## **ARTICLE 8 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

### **8. 1. DEMANDES DE VERSEMENT**

Sans préjudice des dispositions des articles 6 et 7 ci-dessus, la subvention du STIF fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur présentation d'un appel de fonds par le représentant légal du Bénéficiaire, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% du montant total maximal de la subvention du STIF allouée pour la réalisation de la totalité du programme engagée est conditionné à la transmission de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux signé par le représentant légal du Bénéficiaire ;
- le versement d'acomptes intermédiaires, dans la limite de 75 % du montant total de la subvention est subordonné à :
  - ° la transmission d'un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées ; nombre d'équipements déposés)
  - ° la transmission d'un état des dépenses acquittées par la SNCF pour ces réalisations certifié par le service financier de la SNCF et de la liste des dépenses acquittées sous format papier et électronique (tableur) précisant, par facture, les éléments suivants :
    - le numéro de facture ;
    - l'objet de la facture
    - le montant HT ;
    - la date de paiement.
- le règlement du solde de la subvention est subordonné à :
  - ° la production de l'avis d'achèvement des travaux du programme réalisé, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,

- ° un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées; nombre d'équipements déposés)
- ° la production de l'état récapitulatif des dépenses HT acquittées, certifié exact et sincère par le service financier de la SNCF pour l'intégralité du programme et de la liste des dépenses acquittées sous format papier et électronique (tableur) précisant, par facture, les éléments suivants,
  - le numéro de facture ;
  - l'objet de la facture
  - le montant HT ;
  - la date de paiement.
- ° la production d'un tableau récapitulatif du coût final du programme,
  - Les montants dépensés ;
  - Les écarts éventuels avec les prévisions du POI 2012-2015.
- ° un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport aux phases du programme financé,
- ° le respect des modalités de communication définies à l'article 9.2.

## **8.2. MODALITES DE PAIEMENT**

Sous réserve des conditions de l'article 8.1, les versements de subvention au Bénéficiaire sont effectués par le STIF dans les 45 jours suivant la transmission de l'appel de fonds sur le compte ouvert à son nom à l'Agence centrale de la Banque de France, à Paris, dont les références du compte sont les suivantes :

- Code Banque : 30001
- Code guichet : 00064
- N° compte : 00 000 062 471
- Clé : 31
- IBAN : FR76 3000 1000 6400 0000 6247 131

## **8.3. MODALITES DE REGLEMENT DU SOLDE**

Si le coût définitif du programme pris en considération est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté sur la base du coût définitif du programme à hauteur de sa quote-part de financement telle que définie à l'article 5.2 de la présente convention.

Le règlement du solde est effectué comme suit :

- Cas n°1 : la SNCF doit reverser au STIF les montants trop-perçus.

Dans le cas où le montant versé par le STIF à la SNCF est supérieur au montant définitif du programme du STIF, la SNCF reverse spontanément au STIF le montant du trop-perçu au vu des pièces visées à l'article 8.1 relative au règlement du 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 du programme du STIF aux travaux, le STIF procède au versement du solde dû à la SNCF selon les principes généraux définis dans la présente convention au vu des pièces visées à l'article 8.1 relative au règlement du solde.

#### **8.4. ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES**

Le Bénéficiaire a programmé, dans sa demande de subvention au STIF, ses appels de fonds selon le calendrier figurant en annexe n°3.

Cet échéancier peut être recalé à l'occasion des suivis d'opérations réalisés conformément aux dispositions de l'article 9, dans les limites des délais du règlement budgétaire et financier du STIF mentionnés aux articles 6 et 7.

Sans préjudice du précédent alinéa, la SNCF transmet au STIF l'actualisation de ses prévisions d'appels de fonds une fois par an, fin octobre de l'année n pour les prévisions d'appels de fonds actualisées pour les années n+1 et suivantes.

Les prévisions d'appels de fonds de la SNCF présentent, pour chaque année civile :

- le total des fonds demandés sur l'ensemble des travaux et études financés,
- la ventilation des fonds demandés par exercice, présentée selon le format du calendrier prévisionnel joint en annexe 3.

#### **8.5. ANALYSE DES ECARTS ENTRE LE COUT OBJECTIF GLOBAL DU PROGRAMME ET L'EVOLUTION DES COUTS**

S'il apparaît un dépassement prévisible du coût objectif initial du programme indiqué dans l'article 4, la SNCF en informe le STIF, en indiquant notamment le montant du dépassement prévu et l'impact possible de ces dépassements sur la réalisation des différents projets du programme.

Pour chacun des projets, 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 des projets
- 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.
- sous évaluation ou sur estimation de gares dont la précision des études effectuées pour les dossiers d'initialisation ne permettaient pas d'identifier toutes les contraintes.

L'analyse des écarts est présentée au comité de programme programme Information Voyageurs.

#### **8.6. TRAITEMENT DES ECARTS ENTRE LE COUT OBJECTIF GLOBAL DU PROGRAMME ET LE COUT PREVISIONNEL FINAL**

Dans le cas d'un dépassement prévisionnel du coût objectif initial du programme, la SNCF présente au comité de programme, puis au CSPQI, les mesures de toutes natures pouvant être mises en œuvre pour qu'à échéance de la convention, le coût prévisionnel final du programme ne dépasse pas son coût objectif initial indiqué dans l'article 5.

Ces mesures doivent permettre :

- sur les projets dépassant leur coût objectif initial, de trouver des économies par des solutions techniques particulières ou des modifications de programmes, sans dénaturer pour autant les objectifs et fonctionnalités attendues de ces projets pour les voyageurs



- sur l'ensemble du programme, de redéployer les éventuelles économies réalisées sur les autres projets, de façon à ce que le coût final prévisionnel du programme ne dépasse pas son coût objectif initial.

S'il apparaît, après validation de ces mesures correctives par le Comité de programme, que les subventions octroyées par le STIF ne permettent pas de couvrir les dépenses prévisionnelles réajustées pour la réalisation du programme, 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 programme peut être proposé sans subvention supplémentaire du STIF.

## **ARTICLE 9 – DISPOSITIF DE SUIVI DE LA REALISATION DU PROGRAMME**

### **9.1. INSTANCE DE SUIVI DE LA REALISATION DU PROGRAMME**

Dans le cadre du comité de programme « information voyageurs » prévu dans le contrat d'exploitation 2012-2015 entre le STIF et la SNCF (art. 75-2) les parties conviennent d'assurer un suivi de la mise en œuvre de ces investissements, de la notification de la présente convention jusqu'à la clôture administrative de l'ensemble des financements liés à cette convention.

#### **Le comité de programme « information voyageurs » aura 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 du programme,
- de suivre les difficultés rencontrées,
- d'examiner des adaptations éventuelles des investissements, les modifications substantielles de programme
- 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 des investissements du programme gares.

Le comité de programme, est composé de la SNCF et du STIF. Il a lieu au moins deux fois par an. 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 des comités de programme sont établis en accord entre la SNCF et le STIF et les documents d'études permettant une instruction des parties sont transmis par la SNCF au moins 6 jours ouvrables avant la tenue des comités. Les parties peuvent décaler 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.

Les points nécessitant des prises de décision du comité des investissements 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.

Chaque comité de programme fait l'objet d'un compte-rendu proposé par la SNCF. Ce compte rendu est diffusé aux parties avant le comité de programme suivant, après avoir été validé par chacune d'entre elles.

### **9.2. COMMUNICATION, INAUGURATIONS**

Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne N, à :

- mentionner le nom du STIF en tant que financeur de l'opération en indiquant son taux de financement, sur tout acte de publicité ou d'information concernant l'opération et y faire figurer son logo,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des financeurs,
- rapporter, en tant que de besoin, les réactions de la population concernant les travaux entrepris,
- informer le STIF, quatre semaines avant au minimum, de la date de fin des travaux de chaque phase.

### **9.3. EVALUATION DU PROJET**

Le Bénéficiaire transmet au STIF au fur et à mesure de leur production :

- l'évaluation de l'impact des travaux sur la base de critères tels que le suivi des réclamations, la satisfaction des clients ;
- les indicateurs permettant d'évaluer le fonctionnement des équipements ; les dysfonctionnements constatés et les mesures prises pour y remédier feront l'objet d'un rapport spécifique ;
- les rapports présentant les bilans effectués à l'issue du déploiement ;

A compter de la date de mise en service du système, le Bénéficiaire transmet au STIF un bilan final qui permettra d'évaluer :

- la satisfaction des voyageurs (enquête voyageurs) ;
- le bon fonctionnement du système et des différents équipements le composant (conditions d'exploitation : disponibilité, pannes, interopérabilité) ;
- le rapport qualité-coût (notamment pour la maintenance) ;
- l'amélioration globale de la ligne ;
- les enjeux technologiques de chaque projet et/ou système.

Le STIF a toute latitude pour utiliser, communiquer ou diffuser les divers rapports et notamment le bilan final de l'opération susvisé, sauf pour les données sensibles ou considérées comme confidentielles contenus dans lesdits rapports.

### **9.4. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROGRAMME**

Le Bénéficiaire établit sous sa responsabilité, au plus tard deux ans après la réalisation du programme, un bilan physique et financier des aménagements réalisés dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant plus particulièrement le descriptif des déploiements réalisés, retraçant l'évolution éventuelle du coût et des principales décisions concernant les déploiements dont il assure la maîtrise d'ouvrage, le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres).

## **ARTICLE 10 - INVARIABILITÉ DU PROGRAMME**

Toute modification substantielle et contraire au programme autorisé au annexe 1 et 2, ou impactant significativement le service offert aux voyageurs que le Bénéficiaire souhaite effectuer par rapport au contenu du programme remis avec les études détaillées ne

pourra être apportée sans être expressément autorisée par le STIF ou par le comité de programme Information Voyageurs, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention et pendant la durée des travaux.

Les demandes de modification substantielle effectuées par le Bénéficiaire font l'objet d'un descriptif détaillé, qui indique notamment leur impact sur le contenu et le périmètre des déploiements à réaliser, sur le service offert aux voyageurs, et sur le calendrier de réalisation de l'opération.

En cas de modification des données de programme de la part de l'une des Parties, la présente convention devra faire l'objet d'une validation au comité de programme Information Voyageurs.

S'il est constaté à l'issue des travaux, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que la réalisation n'est pas conforme au contenu du programme subventionné par la présente convention ou modifié conformément aux dispositions de l'article 9.1, le Bénéficiaire sera mis en demeure de communiquer au STIF les raisons détaillées justifiant les écarts constatés. Le versement du solde sera dans ce cas suspendu à un examen contradictoire par les Parties.

Si au terme de cet examen, un accord n'est pas trouvé entre les Parties sur les adaptations nécessaires pour solder l'opération, le comité de suivi des investissements du contrat d'exploitation 2012-2015 STIF-SNCF se prononcera sur la mise en œuvre de la procédure de conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF.

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.

#### **ARTICLE 11 – DEMOLITION OU MODIFICATION D'AFFECTATION DES AMENAGEMENTS REALISES**

En cas de démolition ou de modification d'affectation des équipements réalisés dans le cadre de la présente convention et dont la propriété relève du Bénéficiaire, le Bénéficiaire en informe préalablement le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception 6 mois avant la démolition ou la modification.

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 14 seront alors mises en œuvre.

#### **ARTICLE 12 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE 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 au Bénéficiaire.

La présente convention s'étend sur la durée du programme quadriennal d'investissement 2012-2015 signé par le STIF et la SNCF en 2012 et après la date de mise en service effective des installations réalisées dans chaque gare et dont le financement fait l'objet de la présente convention. Le Bénéficiaire informe le STIF de cette date de mise en service.

La présente convention prend fin au plus tard le 31/12/2016.

#### **ARTICLE 13 – Droit d'information et d'audit du STIF**

### **13.1 ACCES AUX DONNEES RELATIVES A LA REALISATION PHYSIQUE ET FINANCIERE DU PROGRAMME**

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.

### **13.2 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 le STIF de la bonne exécution par la SNCF du programme objet de la présente convention. Il consiste à vérifier, sur pièces et 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 aux études ayant servies de base à l'octroi des subventions. Dans le cas contraire, il peut être procédé au reversement de tout ou partie de la subvention du STIF.

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 14 - RESILIATION**

En cas de résiliation de la convention, Bénéficiaire s'engage à transmettre au STIF l'état de solde visé à l'article 8.1 à la date de résiliation de la présente convention.

Nonobstant le précédent alinéa, dans l'hypothèse visée à l'article 10 d'une modification substantielle du programme non autorisée par le STIF ou par le comité de programme « information voyageurs » et en cas d'échec de la procédure de conciliation, l'engagement des autorisations de programmes et le paiement de la subvention sont annulés. Les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire devront être reversées au STIF pour le montant des équipements impactés par la modification.

Nonobstant le premier alinéa du présent article, l'hypothèse visée à l'article 11 et à défaut d'accord, en dernier recours, le paiement du solde de la subvention est annulé, et la subvention perçue par le Bénéficiaire est alors reversée au STIF au prorata de la durée d'amortissement non exécutée sans pouvoir excéder dix ans.

Dans ces deux hypothèses et à défaut d'accord, les différentes dispositions de la présente convention sont considérées comme résiliées de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

## ARTICLE 15 - FRAIS ET DISPOSITIONS DIVERSES

Tous les frais auxquels donnera lieu la présente convention (publication, enregistrement, etc...) seront à la charge du Bénéficiaire.

## ARTICLE 16 - 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.

Fait à Paris, le  
en deux originaux.

La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD,	
La Directrice Générale de Gares et Connexions Rachel PICARD,	

## ANNEXE 1

### LISTE DES GARES CONCERNEES PAR LE PRESENT PROGRAMME

Lignes	Section de lignes Projet	Gares	Nombre de Montants
N	Ligne N - 17 gares	BEYNES	220
N		COIGNIERES	1010
N		FONTENAY LE FLEURY	1900
N		GARANCIERES LA QUEUE	380
N		HOUDAN	1220
N		LE PERRY	1260
N		LES ESSARTS LE ROI	1580
N		MAREIL SUR MAULDRE	90
N		MAULE	380
N		MONTFORT L'AMAURY MERE	1040
N		NEZEL AULNAY	90
N		ORGERUS BEHOUST	390
N		PLAISIR GRIGNON	5510
N		PLAISIR LES CLAYES	2220
N		TACOIGNIERES RICHEBOURG	260
N		VILLEPREUX LES CLAYES	3760
N		VILLIERS NEAUPHLE PONTCHARTRAIN	990

## ANNEXE 2

### DETAIL DES EQUIPEMENTS A REMPLACER

Gares	Lignes	Type de raccordement F.O ou V11	Nombre écrans posés Projet			Nombre écrans et/ou tableau de téléaffichage déposés		
			TFT 32"	TFT 46"	TLED	CRT 68	CRT 41	Tableau de Téléaffichage (TAF)
BEYNES	N	V11	1		4	4		
COIGNIERES	N	F.O	1		7	8		
FONTENAY LE FLEURY	N	V11	1		8	8		
GARANCIERES LA QUEUE	N	F.O	1		6	6		
HOUDAN	N	F.O	1		8	9		
LE PERRY	N	F.O	1		11	12		
LES ESSARTS LE ROI	N	F.O	2		7	8		
MAREIL SUR MAULDRE	N	V11			3	3		
MAULE	N	V11	1		8	8		
MONTFORT L'AMAURY MERE	N	V11	1		6	7		
NEZEL AULNAY	N	V11			3	3		
ORGERUS BEHOUST	N	V11	1		6	6		
PLAISIR GRIGV11	N	V11	2		13	15		
PLAISIR LES CLAYES	N	F.O	3		7	10		
TACOIGNIERES RICHEBOURG	N	F.O	1		4	4		
VILLEPREUX LES CLAYES	N	F.O	0		11	11		
VILLIERS NEAUPHLE PONTCHART	N	F.O	1		6	7		
<b>Total Ligne</b>	<b>N</b>		<b>18</b>	<b>0</b>	<b>118</b>	<b>129</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
				<b>136</b>		<b>129</b>		

### ANNEXE 3

#### Appels de fonds et le calendrier

##### *Echéancier des dépenses en K€ courants*

<i>Ligne</i>	<i>2012</i>	<i>2013</i>	<i>2014</i>	<i>2015</i>	<i>2016</i>	<i>Total</i>
<i>N</i>	<i>0</i>	<i>148,40</i>	<i>1 438,80</i>	<i>369,6</i>	<i>325,43</i>	<i>2 282,23</i>





## **CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF**

-----

### **DEPLOIEMENT DE NOUVEAUX AFFICHEURS INFOGARE TFT/TLED LIGNE P Volet information Voyageurs : Identifiant PQI 181**

-----

Opération référencée : [code opération PA]  
sur AP 2012

**ENTRE :**

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9<sup>e</sup>, 41 rue de Châteaudun, 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° 2012/[REDACTED] du Conseil du STIF en date du 10 octobre 2012, dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

**ET :**

**La SNCF**, Société Nationale des Chemins de fer Français, 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<sup>ème</sup>, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par Rachel PICARD, Directrice générale de gares & connexions dûment habilitée par le conseil d'administration du 31 mai 2012, domiciliée ès qualités 16 avenue d'Ivry paris 13<sup>ème</sup>.

Ci-après désigné par « la SNCF » ou le « Bénéficiaire »

d'autre part,

**VISAS**

**Vu** le code des transports (partie législative),

**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** 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** la délibération n°2007/0222 en date du 6 juin 2007 par laquelle le Conseil du STIF a décidé des orientations pour un schéma directeur d'information voyageur,

**Vu** la délibération n°2009/1032 en date du 9 décembre 2009 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé la charte des supports et contenus du schéma directeur d'information voyageur,

**Vu** la délibération n°2011-0886 en date du 7 décembre 2011 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé les modifications de son règlements budgétaire et financier,

**Vu** la délibération n°2012/[REDACTED] en date du 10 octobre 2012par laquelle le Conseil du STIF a approuvé

## PREAMBULE

En vertu des dispositions de l'article L.1241-1 et suivants du code des transports relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF est l'autorité organisatrice des transports de voyageurs en Ile-de-France. A ce titre, il intervient dans le domaine de l'information voyageur par une politique de soutien à la création et à la mise à niveau des équipements d'information voyageur.

Pour mieux répondre à l'une des attentes majeures des voyageurs, à savoir être informés en temps réel et tout au long de leur trajet sur l'ensemble de l'offre de transport à leur disposition et les éventuelles perturbations, le STIF a approuvé, le 6 juin 2007, son Schéma Directeur de l'Information Voyageur.

Celui-ci s'articule autour de cinq orientations:

1. mettre en valeur l'offre globale de transport,
2. diminuer l'impact des situations perturbées,
3. construire la continuité de service dans les zones d'échanges,
4. tirer le meilleur parti de l'offre dans les zones peu denses,
5. donner une information pour tous et la rendre accessible à tous.

Sa mise en œuvre a déjà donné lieu à la création d'un document de référence – la Charte des Supports et des Contenus de l'Information voyageur validée par le Conseil du STIF du 9 décembre 2009 – et sera, à terme, complétée par un cahier de préconisations spécifiques au volet cartographies ainsi que par une « charte des domaines de responsabilité et des processus d'échange ».

En application de ce Schéma Directeur, le précédent PQI du contrat STIF-SNCF 2008-2011 a permis de réaliser une première tranche d'investissements qui consistaient à remplacer par des écrans modernes à base de technologies récentes (TFT et TLED) :

- une partie du parc des afficheurs vidéo (écrans CRT)
- en quasi totalité les autres types d'afficheurs (panneaux à palettes, panneaux à plots lumineux, Périphériques Uniques d'Information de la marque Sagem, dits PUI).

Ces divers types d'afficheurs avaient été installés dans les gares du réseau de Transilien au gré des évolutions technologiques. Ils représentent le principal canal de diffusion de l'information voyageur dynamique en gare et sont par définition particulièrement visibles et porteurs d'image.

Du point de vue des voyageurs, ces investissements ont permis de faire un saut qualitatif dans l'information délivrée dans 78 gares au travers d'un des vecteurs le plus visible, l'écran. Les résultats d'enquêtes menées en 2008 avant ce déploiement sur les sites expérimentaux de Montparnasse, Chelles et Yerres étaient très positifs, que ce soit pour les personnes valides ou les personnes présentant un handicap (dont les personnes malvoyantes). En outre par rapport à un écran CRT, les nouveaux écrans disposent de fonctionnalités nettement améliorées (surface d'affichage, luminosité et contraste augmentés, valorisation et facilitation de l'information par l'usage de la couleur, augmentation de la capacité d'affichage des noms de gares à 24 caractères, agrandissement de l'information sur les deux premiers trains, très bonne visibilité en extérieur pour les écrans TLED...).

A l'occasion des études voyageurs réalisées en 2011 pour l'expérimentation d'affichage en temps d'attente, certaines questions relatives à la qualité globale de l'affichage nous ont permis de mesurer que les écrans Infogare sont très appréciés des voyageurs pour la clarté, la lisibilité et l'organisation des informations affichées. Une note de 8/10 environ a été attribuée sur ces items.

De plus, selon l'étude, les écrans dynamiques sont la source principale d'accès à l'information en gare. Les voyageurs Transilien y sont très attachés.

Enfin, ces investissements ont permis d'anticiper les difficultés de maintenance des écrans vidéo, liées à leur obsolescence.

**L'investissement relatif à la présente convention de financement traite d'une nouvelle tranche d'investissements pour la Ligne P permettant de poursuivre cette modernisation en remplaçant l'ensemble du parc des afficheurs vidéo (écrans CRT) restant.**

Les déploiements réalisés ou engagés lors du précédent PQI (subvention sus citée portant sur 78 gares, portant sur la subvention des extrémités de lignes) et le déploiement correspondant à cette nouvelle tranche d'investissements du PQI 2012-2015 permettront d'équiper l'ensemble des gares en Ile-de-France.

Concernant le nombre d'écrans à déployer gare par gare, la SNCF s'engage dans les projets les mesures conservatoires nécessaires, c'est-à-dire pour les aspects les plus dimensionnant des équipements Infogare :

- prendre en compte la réservation d'emplacements pour l'implantation d'écrans supplémentaires, si nécessaire, à l'issue de l'étude d'implantation ;
- Concevoir les installations de distribution d'énergie avec une capacité d'évolution en vue d'écrans supplémentaires ;
- Concevoir les installations de transmission d'information vers les écrans avec une capacité d'évolution pour gérer des écrans supplémentaires ;

Par ailleurs, la SNCF s'engage à ce que le remplacement des équipements d'information voyageurs se fasse avec des niveaux de service et de qualité au moins égaux à ceux actuels. Ces supports d'information dynamique répondent aux prescriptions du SDIV.

La Commission Qualité de service, dans sa séance du 04 Octobre 2012 2012, puis le Conseil du STIF dans sa séance du 10 Octobre 2012 ont approuvé le projet présenté.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties concernant la participation du STIF au financement du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne P.

## **EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **ARTICLE 1 – OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION**

La présente convention a pour objet de définir entre les parties les modalités de financement et de réalisation techniques du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne P inscrit au contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF pour la période 2012-2015.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à cette opération qui constitue l'objet principal de la présente convention, la dénomination unique suivante :

**« DEPLOIEMENT DE NOUVEAUX AFFICHEURS INFOGARE TFT/TLED  
LIGNE P ».**

## **ARTICLE 2 – MAITRISE D'OUVRAGE DE LA SNCF**

Le Bénéficiaire assurera la mission de maîtrise d'ouvrage visant à la réalisation du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne P, objet de la présente convention.

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

Le Bénéficiaire assume, en tant que maître d'ouvrage du programme, l'entière responsabilité de l'ensemble des travaux du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne P, et notamment en cas de recours formulés par des tiers.

Le Bénéficiaire se charge, seul ou par l'intermédiaire d'un tiers, de la réalisation des travaux et de l'exploitation des installations impactées par ces travaux. Lorsque la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations impactées par ceux-ci est confiée à un tiers par le Bénéficiaire, ce dernier s'engage à faire respecter les engagements de la présente convention audit tiers. Le Bénéficiaire ne saurait se prévaloir de la défaillance du tiers à qui il aurait confié la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations pour s'exonérer des engagements auxquels il a souscrit au titre de la présente convention.

Le Bénéficiaire assume par ailleurs l'entière responsabilité de l'exploitation des équipements prévus par ce programme dont il est propriétaire pendant la durée de la convention.

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 des opérations de ce programme objet de la présente convention.

## **ARTICLE 3 – DESCRIPTION DU PROGRAMME ET CALENDRIER DE REALISATION**

### **3.1. OBJECTIFS**

Le programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne P vise à remplacer l'ensemble du parc des afficheurs vidéo (écran CRT) restant par des écrans modernes à base de technologie récente (TFT et TLED).

### **3.2. CONTENU DE LA PROGRAMMATION**

Le détail de la liste des gares figure en annexe 1 de la présente convention.

Le détail des équipements à remplacer figure en annexe 2 de la présente convention.

### **3.3. CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DU PROGRAMME**

Le calendrier prévisionnel de livraison du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne P s'inscrit sur la période 2012-2016.

Pour cette opération, le Bénéficiaire informe officiellement le STIF, au plus tard quatre semaines avant la date effective de mise en service de l'opération.

## **ARTICLE 4 – COUT DU PROGRAMME**

Les dépenses afférentes à l'ensemble du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne P sont évaluées à 751,33 K€ exprimés en euros courants hors taxe.

Elles comprennent tous les frais normaux de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus.

#### **4.1. ENGAGEMENT SUR LA REALISATION DU PROGRAMME INFOGARE TFT/TLED DE LA LIGNE P.**

La SNCF s'engage à respecter le calendrier de réalisation du programme Infogare TFT/TLED de la ligne P et de respecter le découpage de programmation par branche ci-dessous :

- D'Esbly, Lagny-sur-Marne et Vaires-sur-Marne, un total de 3 gares pour 0,75 M€.

Une vérification faisant état de la réalisation finale des travaux et de la mise en service par branches sera effectuée par le STIF. Tout écart avec le calendrier de réalisation du programme pourra entraîner des pénalités conformément au contrat STIF/SNCF 2012-2015.

### **ARTICLE 5 – FINANCEMENT DU PROGRAMME**

#### **5.1. PLAN DE FINANCEMENT DU PROGRAMME**

Le plan de financement du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne P est le suivant :

<b>DEMANDE DE SUBVENTION</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>TOTAL PROJET</b>
<b>Dépenses prévisionnelles K€ constants 01/2011</b>	0	0	39,61	0	615,79	655,40
<b>Dépenses prévisionnelles K€ courants</b>	0	0	43,18	0	708,16	751,33

#### **5.2. PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DU PROGRAMME**

Le programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne P conduit au déploiement de 16 nouveaux écrans de type TFT et 43 nouveaux écrans de type TLED.

Une subvention non révisable d'un montant maximal de 751,33 K€ HT est allouée par le STIF au Bénéficiaire, qui fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien des installations faisant l'objet des investissements de la présente convention.

Il est expressément convenu que cette subvention est non soumise à TVA en vertu de l'instruction du 8 septembre 1994 au BOI 3 CA 94.

Le STIF finance à 100% le programme Infogare (TLED – TFT) de la ligne P.

### **ARTICLE 6 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX**

Le Bénéficiaire doit informer le STIF du commencement d'exécution du programme objet de la présente convention.

Si, à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la notification de la convention du STIF, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, la dite subvention du STIF devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision du comité des investissements et/ou de la Directrice Générale du STIF sur sollicitation écrite du Bénéficiaire avant expiration de ce délai, si celui-ci établit auprès du STIF que les retards de démarrage du programme ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai, la subvention du STIF rendue impossible est désengagée et annulée.

## **ARTICLE 7 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006, et modifié le 7 décembre 2011, le bénéficiaire dispose à compter de la date de demande du premier acompte, d'un délai maximum de quatre années pour achever la totalité des travaux de l'opération désignée à l'article 1 et présenter son solde.

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

## **ARTICLE 8 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

### **8.1. DEMANDES DE VERSEMENT**

Sans préjudice des dispositions des articles 6 et 7 ci-dessus, la subvention du STIF fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur présentation d'un appel de fonds par le représentant légal du Bénéficiaire, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% du montant total maximal de la subvention du STIF allouée pour la réalisation de la totalité du programme engagée est conditionné à la transmission de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux signé par le représentant légal du Bénéficiaire ;
- le versement d'acomptes intermédiaires, dans la limite de 75 % du montant total de la subvention est subordonné à :
  - ° la transmission d'un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées ; nombre d'équipements déposés)
  - ° la transmission d'un état des dépenses acquittées par la SNCF pour ces réalisations certifié par le service financier de la SNCF et de la liste des dépenses acquittées sous format papier et électronique (tableur) précisant, par facture, les éléments suivants :
    - le numéro de facture ;
    - l'objet de la facture
    - le montant HT ;
    - la date de paiement.
- le règlement du solde de la subvention est subordonné à :
  - ° la production de l'avis d'achèvement des travaux du programme réalisé, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
  - ° un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées; nombre d'équipements déposés)
  - ° la production de l'état récapitulatif des dépenses HT acquittées, certifié exact et sincère par le service financier de la SNCF pour l'intégralité du programme

et de la liste des dépenses acquittées sous format papier et électronique (tableur) précisant, par facture, les éléments suivants,

- le numéro de facture ;
  - l'objet de la facture
  - le montant HT ;
  - la date de paiement.
- ° la production d'un tableau récapitulatif du coût final du programme,
    - Les montants dépensés ;
    - Les écarts éventuels avec les prévisions du PQI 2012-2015.
  - ° un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport aux phases du programme financé,
  - ° le respect des modalités de communication définies à l'article 9.2.

## **8.2. MODALITES DE PAIEMENT**

Sous réserve des conditions de l'article 8.1, les versements de subvention au Bénéficiaire sont effectués par le STIF dans les 45 jours suivant la transmission de l'appel de fonds sur le compte ouvert à son nom à l'Agence centrale de la Banque de France, à Paris, dont les références du compte sont les suivantes :

- Code Banque : 30001
- Code guichet : 00064
- N° compte : 00 000 062 471
- Clé : 31
- IBAN : FR76 3000 1000 6400 0000 6247 131

## **8.3. MODALITES DE REGLEMENT DU SOLDE**

Si le coût définitif du programme pris en considération est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté sur la base du coût définitif du programme à hauteur de sa quote-part de financement telle que définie à l'article 5.2 de la présente convention.

Le règlement du solde est effectué comme suit :

- Cas n°1 : la SNCF doit reverser au STIF les montants trop-perçus.

Dans le cas où le montant versé par le STIF à la SNCF est supérieur au montant définitif du programme du STIF, la SNCF reverse spontanément au STIF le montant du trop-perçu au vu des pièces visées à l'article 8.1 relative au règlement du 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 du programme du STIF aux travaux, le STIF procède au versement du solde dû à la SNCF selon les principes généraux définis dans la présente convention au vu des pièces visées à l'article 8.1 relative au règlement du solde.

## **8.4. ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES**



Le Bénéficiaire a programmé, dans sa demande de subvention au STIF, ses appels de fonds selon le calendrier figurant en annexe n°3.

Cet échéancier peut être recalé à l'occasion des suivis d'opérations réalisés conformément aux dispositions de l'article 9, dans les limites des délais du règlement budgétaire et financier du STIF mentionnés aux articles 6 et 7.

Sans préjudice du précédent alinéa, la SNCF transmet au STIF l'actualisation de ses prévisions d'appels de fonds une fois par an, fin octobre de l'année n pour les prévisions d'appels de fonds actualisées pour les années n+1 et suivantes.

Les prévisions d'appels de fonds de la SNCF présentent, pour chaque année civile :

- le total des fonds demandés sur l'ensemble des travaux et études financés,
- la ventilation des fonds demandés par exercice, présentée selon le format du calendrier prévisionnel joint en annexe 3.

#### **8.5. ANALYSE DES ECARTS ENTRE LE COUT OBJECTIF GLOBAL DU PROGRAMME ET L'EVOLUTION DES COUTS**

S'il apparaît un dépassement prévisible du coût objectif initial du programme indiqué dans l'article 4, la SNCF en informe le STIF, en indiquant notamment le montant du dépassement prévu et l'impact possible de ces dépassements sur la réalisation des différents projets du programme.

Pour chacun des projets, 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 des projets
- 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.
- sous évaluation ou sur estimation de gares dont la précision des études effectuées pour les dossiers d'initialisation ne permettaient pas d'identifier toutes les contraintes.

L'analyse des écarts est présentée au comité de programme Information Voyageurs.

#### **8.6. TRAITEMENT DES ECARTS ENTRE LE COUT OBJECTIF GLOBAL DU PROGRAMME ET LE COUT PREVISIONNEL FINAL**

Dans le cas d'un dépassement prévisionnel du coût objectif initial du programme, la SNCF présente au comité de programme, puis au CSPQI, les mesures de toutes natures pouvant être mises en œuvre pour qu'à échéance de la convention, le coût prévisionnel final du programme ne dépasse pas son coût objectif initial indiqué dans l'article 5.

Ces mesures doivent permettre :

- sur les projets dépassant leur coût objectif initial, de trouver des économies par des solutions techniques particulières ou des modifications de programmes, sans dénaturer pour autant les objectifs et fonctionnalités attendues de ces projets pour les voyageurs
- sur l'ensemble du programme, de redéployer les éventuelles économies réalisées sur les autres projets, de façon à ce que le coût final prévisionnel du programme ne dépasse pas son coût objectif initial.

S'il apparaît, après validation de ces mesures correctives par le Comité de programme, que les subventions octroyées par le STIF ne permettent pas de couvrir les dépenses prévisionnelles réajustées pour la réalisation du programme, 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 programme peut être proposé sans subvention supplémentaire du STIF.

## **ARTICLE 9 – DISPOSITIF DE SUIVI DE LA REALISATION DU PROGRAMME**

### **9.1. INSTANCE DE SUIVI DE LA REALISATION DU PROGRAMME**

Dans le cadre du comité de programme « information voyageurs » prévu dans le contrat d'exploitation 2012-2015 entre le STIF et la SNCF (art. 75-2) les parties conviennent d'assurer un suivi de la mise en œuvre de ces investissements, de la notification de la présente convention jusqu'à la clôture administrative de l'ensemble des financements liés à cette convention.

#### **Le comité de programme « information voyageurs » aura 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 du programme,
- de suivre les difficultés rencontrées,
- d'examiner des adaptations éventuelles des investissements, les modifications substantielles de programme
- 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 des investissements du programme gares.

Le comité de programme, est composé de la SNCF et du STIF. Il a lieu au moins deux fois par an. 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 des comités de programme sont établis en accord entre la SNCF et le STIF et les documents d'études permettant une instruction des parties sont transmis par la SNCF au moins 6 jours ouvrables avant la tenue des comités. Les parties peuvent décaler 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.

Les points nécessitant des prises de décision du comité des investissements 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.

Chaque comité de programme fait l'objet d'un compte-rendu proposé par la SNCF. Ce compte rendu est diffusé aux parties avant le comité de programme suivant, après avoir été validé par chacune d'entre elles.

### **9.2. COMMUNICATION, INAUGURATIONS**

Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service du programme de déploiement de nouveaux afficheurs Infogare TFT/TLED Ligne P, à :

- mentionner le nom du STIF en tant que financeur de l'opération en indiquant son taux de financement, sur tout acte de publicité ou d'information concernant l'opération et y faire figurer son logo,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des financeurs,
- rapporter, en tant que de besoin, les réactions de la population concernant les travaux entrepris,
- informer le STIF, quatre semaines avant au minimum, de la date de fin des travaux de chaque phase.

### **9.3. EVALUATION DU PROJET**

Le Bénéficiaire transmet au STIF au fur et à mesure de leur production :

- l'évaluation de l'impact des travaux sur la base de critères tels que le suivi des réclamations, la satisfaction des clients ;
- les indicateurs permettant d'évaluer le fonctionnement des équipements ; les dysfonctionnements constatés et les mesures prises pour y remédier feront l'objet d'un rapport spécifique ;
- les rapports présentant les bilans effectués à l'issue du déploiement ;

A compter de la date de mise en service du système, le Bénéficiaire transmet au STIF un bilan final qui permettra d'évaluer :

- la satisfaction des voyageurs (enquête voyageurs) ;
- le bon fonctionnement du système et des différents équipements le composant (conditions d'exploitation : disponibilité, pannes, interopérabilité) ;
- le rapport qualité-coût (notamment pour la maintenance) ;
- l'amélioration globale de la ligne ;
- les enjeux technologiques de chaque projet et/ou système.

Le STIF a toute latitude pour utiliser, communiquer ou diffuser les divers rapports et notamment le bilan final de l'opération susvisé, sauf pour les données sensibles ou considérées comme confidentielles contenus dans lesdits rapports.

### **9.4. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROGRAMME**

Le Bénéficiaire établit sous sa responsabilité, au plus tard deux ans après la réalisation du programme, un bilan physique et financier des aménagements réalisés dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant plus particulièrement le descriptif des déploiements réalisés, retraçant l'évolution éventuelle du coût et des principales décisions concernant les déploiements dont il assure la maîtrise d'ouvrage, le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres).

## **ARTICLE 10 - INVARIABILITÉ DU PROGRAMME**

Toute modification substantielle et contraire au programme autorisé au annexe 1 et 2, ou impactant significativement le service offert aux voyageurs que le Bénéficiaire souhaite effectuer par rapport au contenu du programme remis avec les études détaillées ne pourra être apportée sans être expressément autorisée par le STIF ou par le comité de

programme Information Voyageurs, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention et pendant la durée des travaux.

Les demandes de modification substantielle effectuées par le Bénéficiaire font l'objet d'un descriptif détaillé, qui indique notamment leur impact sur le contenu et le périmètre des déploiements à réaliser, sur le service offert aux voyageurs, et sur le calendrier de réalisation de l'opération.

En cas de modification des données de programme de la part de l'une des Parties, la présente convention devra faire l'objet d'une validation au comité de programme Information Voyageurs.

S'il est constaté à l'issue des travaux, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que la réalisation n'est pas conforme au contenu du programme subventionné par la présente convention ou modifié conformément aux dispositions de l'article 9.1, le Bénéficiaire sera mis en demeure de communiquer au STIF les raisons détaillées justifiant les écarts constatés. Le versement du solde sera dans ce cas suspendu à un examen contradictoire par les Parties.

Si au terme de cet examen, un accord n'est pas trouvé entre les Parties sur les adaptations nécessaires pour solder l'opération, le comité de suivi des investissements du contrat d'exploitation 2012-2015 STIF-SNCF se prononcera sur la mise en œuvre de la procédure de conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF.

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.

## **ARTICLE 11 – DEMOLITION OU MODIFICATION D'AFFECTATION DES AMENAGEMENTS REALISES**

En cas de démolition ou de modification d'affectation des équipements réalisés dans le cadre de la présente convention et dont la propriété relève du Bénéficiaire, le Bénéficiaire en informe préalablement le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception 6 mois avant la démolition ou la modification.

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 14 seront alors mises en œuvre.

## **ARTICLE 12 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE 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 au Bénéficiaire.

La présente convention s'étend sur la durée du programme quadriennal d'investissement 2012-2015 signé par le STIF et la SNCF en 2012 et après la date de mise en service effective des installations réalisées dans chaque gare et dont le financement fait l'objet de la présente convention. Le Bénéficiaire informe le STIF de cette date de mise en service.

La présente convention prend fin au plus tard le 31/12/2016.

## **ARTICLE 13 – Droit d'information et d'audit du STIF**

### **13.1 ACCES AUX DONNEES RELATIVES A LA REALISATION PHYSIQUE ET FINANCIERE DU PROGRAMME**

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.

### **13.2 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 le STIF de la bonne exécution par la SNCF du programme objet de la présente convention. Il consiste à vérifier, sur pièces et 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 aux études ayant servies de base à l'octroi des subventions. Dans le cas contraire, il peut être procédé au reversement de tout ou partie de la subvention du STIF.

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 14 - RESILIATION**

En cas de résiliation de la convention, Bénéficiaire s'engage à transmettre au STIF l'état de solde visé à l'article 8.1 à la date de résiliation de la présente convention.

Nonobstant le précédent alinéa, dans l'hypothèse visée à l'article 10 d'une modification substantielle du programme non autorisée par le STIF ou par le comité de programme « information voyageurs » et en cas d'échec de la procédure de conciliation, l'engagement des autorisations de programmes et le paiement de la subvention sont annulés. Les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire devront être reversées au STIF pour le montant des équipements impactés par la modification.

Nonobstant le premier alinéa du présent article, l'hypothèse visée à l'article 11 et à défaut d'accord, en dernier recours, le paiement du solde de la subvention est annulé, et la subvention perçue par le Bénéficiaire est alors reversée au STIF au prorata de la durée d'amortissement non exécutée sans pouvoir excéder dix ans.

Dans ces deux hypothèses et à défaut d'accord, les différentes dispositions de la présente convention sont considérées comme résiliées de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

### **ARTICLE 15 - FRAIS ET DISPOSITIONS DIVERSES**

Tous les frais auxquels donnera lieu la présente convention (publication, enregistrement, etc...) seront à la charge du Bénéficiaire.

## ARTICLE 16 - 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.

Fait à Paris, le  
en deux originaux.

La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD,	
La Directrice Générale de Gares et Connexions Rachel PICARD,	

## ANNEXE 1

### LISTE DES GARES CONCERNEES PAR LE PRESENT PROGRAMME

Lignes	Section de lignes Projet	Gares	Nombre de Montants
P	Ligne P - 3 gares	ESBLY	3310
P		LAGNY THORIGNY	5330
P		VAIRES TORCY	3910

## ANNEXE 2

### DETAIL DES EQUIPEMENTS A REMPLACER

Gares	Lignes	Type de raccordement F.O ou V11	Nombre écrans posés Projet			Nombre écrans et/ou tableau de téléaffichage déposés		
			TFT 32"	TFT 46"	TLED	CRT 68	CRT 41	Tableau de Téléaffichage (TAF)
ESBLY	P	F.O	4		11	15		
LAGNY THORIGNY	P	F.O	6		16	22		
VAIRES TORCY	P	F.O	6		16	22		
<b>Total Ligne</b>	<b>P</b>		<b>16</b>	<b>0</b>	<b>43</b>	<b>59</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
			<b>59</b>			<b>59</b>		



### ANNEXE 3

#### Appels de fonds et le calendrier

##### *Echéancier des dépenses en K€ courants*

<i>Ligne</i>	<i>2012</i>	<i>2013</i>	<i>2014</i>	<i>2015</i>	<i>2016</i>	<i>Total</i>
<i>P</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>43,18</i>	<i>0</i>	<i>708,16</i>	<i>751,33</i>

**Délibération n° 2012/302**  
**Séance du 10 octobre 2012**

**DEPLOIEMENT DE PANNEAUX D'INFORMATION DES GARES  
DESSERVIVES (PIGD) SUR 9 SITES PILOTES**

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

- VU** le code des transports (partie législative), notamment ses articles L.1241-1 et suivants et L.2142-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** La délibération n°2011/0765 portant adoption du mandat de négociation du contrat SNCF, notamment ses quatre axes prioritaires visant à
- Placer le voyageurs au cœur du dispositif d'incitation à la régulation et à la qualité du service ;
  - Instaurer une gouvernance des investissements adaptée aux enjeux franciliens ;
  - Mieux prendre en compte les enjeux sociaux et environnementaux associés au développement des transports ;
  - Préserver les équilibres financiers du STIF et des collectivités territoriales qui composent son Conseil d'Administration.
- VU** le rapport n° 2012/302 ;
- VU** les avis de la Commission de la Commission de qualité de service du 04 octobre 2012 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 08 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,


**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver l'octroi de la subvention référencée au PQI SNCF 2012-2015 par l'identifiant 246, consistant au déploiement de Panneaux d'Information des Gares Desservies (PIGD) sur 9 sites pilotes ;

**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 et notamment de la mise en jour du plan régional de transport.

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

  
Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture 075-287500078-20121010-2012-302-DE Date de télétransmission : 12/10/2012 Date de réception préfecture : 12/10/2012
---



## **CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF**

-----

### **PANNEAUX D'INFORMATION DES GARES DESSERVIES (PIGD) SUR 9 SITES PILOTES Volet information Voyageurs : Identifiant PQI 246**

-----

Opération référencée : [code opération PA]  
sur AP 2012

**ENTRE :**

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9<sup>e</sup>, 41 rue de Châteaudun, 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° 2012/[ ] du Conseil du STIF en date du 10 octobre 2012, dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

**ET :**

**La SNCF**, Société Nationale des Chemins de fer Français, 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<sup>ème</sup>, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par Rachel PICARD, Directrice générale de gares & connexions dûment habilitée par le conseil d'administration du 31 mai 2012, domiciliée ès qualités 16 avenue d'Ivry Paris 13<sup>ème</sup>.

Ci-après désigné par « la SNCF » ou le « Bénéficiaire »

d'autre part,

**VISAS**

**Vu** le code des transports (partie législative),

**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** 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** la délibération n°2007/0222 en date du 6 juin 2007 par laquelle le Conseil du STIF a décidé des orientations pour un schéma directeur d'information voyageur,

**Vu** la délibération n°2009/1032 en date du 9 décembre 2009 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé la charte des supports et contenus du schéma directeur d'information voyageur,

**Vu** la délibération n°2011-0886 en date du 7 décembre 2011 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé les modifications de son règlements budgétaire et financier,

**Vu** la délibération n°2012/[ ] en date du 10 octobre 2012 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé

## **PREAMBULE**

En vertu des dispositions de l'article L.1241-1 et suivants du code des transports relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF est l'autorité organisatrice des transports de voyageurs en Ile-de-France. A ce titre, il intervient dans le domaine de l'information voyageur par une politique de soutien à la création et à la mise à niveau des équipements d'information voyageur.

Pour mieux répondre à l'une des attentes majeures des voyageurs, à savoir être informés en temps réel et tout au long de leur trajet sur l'ensemble de l'offre de transport à leur disposition et les éventuelles perturbations, le STIF a approuvé, le 6 juin 2007, son Schéma Directeur de l'Information Voyageur.

Celui-ci s'articule autour de cinq orientations:

1. mettre en valeur l'offre globale de transport,
2. diminuer l'impact des situations perturbées,
3. construire la continuité de service dans les zones d'échanges,
4. tirer le meilleur parti de l'offre dans les zones peu denses,
5. donner une information pour tous et la rendre accessible à tous.

Sa mise en œuvre a déjà donné lieu à la création d'un document de référence – la Charte des Supports et des Contenus de l'Information voyageur validée par le Conseil du STIF du 9 décembre 2009 – et sera, à terme, complétée par un cahier de préconisations spécifiques au volet cartographies ainsi que par une « charte des domaines de responsabilité et des processus d'échange ».

Fort de son expérience en gare de Paris St Lazare et Montparnasse, la SNCF propose un affichage type PIGD (tableau général des gares desservies) en réponse aux préconisations de la charte.

Ce mode d'affichage a la particularité d'être adapté aussi bien aux clients occasionnels qu'aux fréquents et permet dans certains cas de limiter le nombre d'écrans nécessaire par rapport à un affichage « classique ».

En effet l'affichage permanent de l'ensemble des gares accessibles par ordre alphabétique, ainsi que les 2 prochains départs pour y accéder, permet :

- aux clients occasionnels d'identifier leur train dès leur arrivée dans les espaces d'accueil
- aux clients fréquents par un effet d'habitude d'identifier très rapidement leur gare, l'heure de départ et le quai.

La solution applicative pour le PIGD est en phase de recette et devrait être disponible d'ici la fin du 2<sup>ème</sup> trimestre 2012.

La SNCF propose dans l'immédiat les 9 sites pilotes suivants :

### **Ligne B :**

Aulnay-sous-Bois

- ❖ Gare de bifurcation vers CDG et Mitry – Crépy en Valois,
- ❖ 3 quais pour 6 voies, forte fréquentation,
- ❖ 26 900 entrants
- ❖ 2 lignes : B et K et du TER

### **Lignes L, A & J :**

Asnières et Bécon les Bruyères

- ❖ 2 lignes dans ces gares : L et J
- ❖ Dessertes multiples

- ❖ Nombreux entrants : 19 100 et 17 700

#### Argenteuil

- ❖ Base de la bifurcation vers Ermont et Mantes ou Pontoise
- ❖ Dessertes variées (jusqu'à Gisors)
- ❖ 19 500 entrants

#### Ligne C :

##### Bibliothèque François Mitterrand,

- ❖ Grande gare connectée avec la ligne 14 du métro
- ❖ 34 100 entrants
- ❖ Desserte complexe de la ligne C

#### Saint-Michel Notre Dame

- ❖ Connectée à la ligne B et à la ligne 4
- ❖ Desserte complexe de la ligne C avec plusieurs branches
- ❖ 47 500 entrants : très grande gare

#### Juvisy

- ❖ 2 lignes s'y croisent : la C et la D
- ❖ Desserte variée et complexe
- ❖ 47 000 entrants

#### Ligne D :

##### Melun

- ❖ 2 lignes Transilien : la D et la R
- ❖ Des dessertes variées (branches de la R et de la D)

#### Ligne N :

##### St Quentin en Yvelines

- ❖ 3 lignes au départ ou en passage : C, N et U, 63 gares desservies
- ❖ 23 700 entrants

### **L'investissement relatif à la présente convention de financement traite du déploiement des PIGD sur les sites pilotes désignés ci-dessus.**

Concernant le nombre d'écrans à déployer gare par gare, la SNCF s'engage à prendre dans les projets les mesures conservatoires nécessaires, c'est-à-dire pour les aspects les plus dimensionnant des équipements des PIGD :

- prendre en compte la réservation d'emplacements pour l'implantation de PIGD supplémentaires, si nécessaire, à l'issue de l'étude d'implantation ;
- Concevoir les installations de distribution d'énergie avec une capacité d'évolution en vue d'écrans supplémentaires ;
- Concevoir les installations de transmission d'information vers les écrans avec une capacité d'évolution pour gérer des écrans supplémentaires ;

Par ailleurs, la SNCF s'engage à ce que le remplacement des équipements d'information voyageurs se fasse avec des niveaux de service et de qualité au moins égaux à ceux actuels. Ces supports d'information dynamique répondent aux prescriptions du SDIV.

La Commission Qualité de service, dans sa séance du 04 Octobre 2012, puis le Conseil du STIF dans sa séance du 10 Octobre 2012 ont approuvé le projet présenté.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties concernant la participation du STIF au financement de l'opération de déploiement de panneaux d'information des gares desservies (PIGD) sur 9 sites pilotes.

## **EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **ARTICLE 1 – OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION**

La présente convention a pour objet de définir entre les parties les modalités de financement et de réalisation techniques de l'opération de déploiement de panneaux d'information des gares desservies (PIGD) sur 9 sites pilotes inscrit au contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF pour la période 2012-2015.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à cette opération qui constitue l'objet principal de la présente convention, la dénomination unique suivante :

**« PANNEAUX D'INFORMATION DES GARES DESSERVIES (PIGD)  
SUR 9 SITES PILOTES ».**

### **ARTICLE 2 – MAITRISE D'OUVRAGE DE LA SNCF**

Le Bénéficiaire assurera la mission de maîtrise d'ouvrage visant à la réalisation du programme de déploiement de nouveaux panneaux d'information des gares desservies (PIGD) sur les 9 sites pilotes, objet de la présente convention.

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

Le Bénéficiaire assume, en tant que maître d'ouvrage du programme, l'entière responsabilité de l'ensemble des travaux du programme de déploiement de nouveaux panneaux d'information des gares desservies (PIGD) sur les 9 sites et notamment en cas de recours formulés par des tiers.

Le Bénéficiaire se charge, seul ou par l'intermédiaire d'un tiers, de la réalisation des travaux et de l'exploitation des installations impactées par ces travaux. Lorsque la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations impactées par ceux-ci est confiée à un tiers par le Bénéficiaire, ce dernier s'engage à faire respecter les engagements de la présente convention audit tiers. Le Bénéficiaire ne saurait se prévaloir de la défaillance du tiers à qui il aurait confié la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations pour s'exonérer des engagements auxquels il a souscrit au titre de la présente convention.

Le Bénéficiaire assume par ailleurs l'entière responsabilité de l'exploitation des équipements prévus par ce programme dont il est propriétaire pendant la durée de la convention.

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 des opérations de ce programme objet de la présente convention.

### **ARTICLE 3 – DESCRIPTION DU PROGRAMME ET CALENDRIER DE REALISATION**

#### **3.1. OBJECTIFS**

Le projet PIGD (Panneau d'Information des Gares Desservies) a pour objectif de présenter les prochains départs en donnant comme clé d'entrée la gare de destination du voyageur. Le PIGD s'appuie sur la solution applicative TIPI. Pour chaque gare desservie

par les trains au départ de la gare d'implantation du PIGD, les horaires des 2 prochains départs sont fournis avec le code mission du train et le quai ou la voie de départ.

La présente convention de financement traite du déploiement des écrans PIGD sur les sites pilotes identifiés.

### **3.2. CONTENU DE LA PROGRAMMATION**

Le détail de la liste des gares figure en annexe 1 de la présente convention.  
Le détail des travaux figure en annexe 2 de la présente convention.

### **3.3. CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DU PROGRAMME**

Le calendrier prévisionnel de livraison de panneaux d'information des gares desservies (PIGD) sur 9 sites pilotes s'inscrit sur la période 2012-2014.

Pour cette opération, le Bénéficiaire informe officiellement le STIF, au plus tard quatre semaines avant la date effective de mise en service de l'opération.

## **ARTICLE 4 – COUT DU PROGRAMME**

Les dépenses afférentes à l'ensemble de l'opération de déploiement de panneaux d'information des gares desservies (PIGD) sur 9 sites pilotes sont évaluées à 0,610 M€ exprimés en euros courants hors taxe.

Elles comprennent tous les frais normaux de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus.

### **4.1. ENGAGEMENT SUR LA REALISATION DU PROGRAMME PIGD SUR 9 SITES PILOTES.**

La SNCF s'engage à respecter le calendrier de réalisation du programme de Panneaux d'Information des Gares Desservies (PIGD) sur 9 sites pilotes

- L'intégralité des 9 sites pilotes pour un total de 0,61 M€.

Une vérification faisant état de la réalisation finale des travaux et de la mise en service par branches sera effectuée par le STIF. Tout écart avec le calendrier de réalisation du programme pourra entraîner des pénalités conformément au contrat STIF/SNCF 2012-2015.

## **ARTICLE 5 – FINANCEMENT DU PROGRAMME**

### **5.1. PLAN DE FINANCEMENT DU PROGRAMME**

Le plan de financement de l'opération déploiement de panneaux d'information des gares desservies (PIGD) sur 9 sites pilotes est le suivant :

<b>DEMANDE DE SUBVENTION</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>TOTAL PROJET</b>
<b>Dépenses prévisionnelles constants 01/2012</b> M€	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,18</b>	<b>0,58</b>
<b>Dépenses prévisionnelles courants</b> M€	<b>0,21</b>	<b>0,21</b>	<b>0,19</b>	<b>0,61</b>

### **5.2. PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DU PROGRAMME**



L'opération de déploiement de panneaux d'information des gares desservies (PIGD) sur 9 sites pilotes conduit au déploiement de 38 nouveaux écrans de type TFT.

Une subvention non révisable d'un montant maximal de 0,610 M€ HT est allouée par le STIF au Bénéficiaire, qui fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien des installations faisant l'objet des investissements de la présente convention.

Il est expressément convenu que cette subvention est non soumise à TVA en vertu de l'instruction du 8 septembre 1994 publiée au BOI 3 CA 94.

Le STIF finance à 100% le programme PIGD sur 9 sites pilotes.

## **ARTICLE 6 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 7 décembre 2011, le Bénéficiaire doit informer le STIF du commencement d'exécution du programme objet de la présente convention.

Si, à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la convention du STIF, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, la dite subvention du STIF devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision du comité des investissements et/ou de la Directrice Générale du STIF sur sollicitation écrite du Bénéficiaire avant expiration de ce délai, si celui-ci établit auprès du STIF que les retards de démarrage du programme ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai, la subvention du STIF rendue impossible est désengagée et annulée.

## **ARTICLE 7 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006, et modifié le 7 décembre 2011, le bénéficiaire dispose à compter de la date de demande du premier acompte, d'un délai maximum de quatre années pour achever la totalité des travaux de l'opération désignée à l'article 1 et présenter son solde.

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

## **ARTICLE 8 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

### **8. 1. DEMANDES DE VERSEMENT**

Sans préjudice des dispositions des articles 6 et 7 ci-dessus, la subvention du STIF fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur présentation d'un appel de fonds par le représentant légal du Bénéficiaire, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% du montant total maximal de la subvention du STIF allouée pour la réalisation de la totalité du programme engagée

est conditionné à la transmission de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux signé par le représentant légal du Bénéficiaire ;

- le versement d'acomptes intermédiaires, dans la limite de 75 % du montant total de la subvention est subordonné à :
  - la transmission d'un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées ; nombre d'équipements déposés)
  - la transmission d'un état des dépenses acquittées par la SNCF pour ces réalisations certifié par le service financier de la SNCF et de la liste des dépenses acquittées sous format papier et électronique (tableur) précisant, par facture, les éléments suivants :
    - le numéro de facture ;
    - l'objet de la facture
    - le montant HT ;
    - la date de paiement.
  
- le règlement du solde de la subvention est subordonné à :
  - la production de l'avis d'achèvement des travaux du programme réalisé, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
  - un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées; nombre d'équipements déposés)
  - la production de l'état récapitulatif des dépenses HT acquittées, certifié exact et sincère par le service financier de la SNCF pour l'intégralité du programme et de la liste des dépenses acquittées sous format papier et électronique (tableur) précisant, par facture, les éléments suivants,
    - le numéro de facture ;
    - l'objet de la facture
    - le montant HT ;
    - la date de paiement.
  - la production d'un tableau récapitulatif du coût final du programme,
    - Les montants dépensés ;
    - Les écarts éventuels avec les prévisions du PQI 2012-2015.
  - un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport aux phases du programme financé,
  - le respect des modalités de communication définies à l'article 9.2.

## **8.2. MODALITES DE PAIEMENT**

Sous réserve des condition de l'article 8.1, les versements de subvention au Bénéficiaire sont effectués par le STIF dans les 45 jours suivant la transmission de l'appel de fonds sur le compte ouvert à son nom à l'Agence centrale de la Banque de France, à Paris, dont les références du compte sont les suivantes :

- Code Banque : 30001
- Code guichet : 00064
- N° compte : 00 000 062 471
- Clé : 31
- IBAN : FR76 3000 1000 6400 0000 6247 131

## **8.3. MODALITES DE REGLEMENT DU SOLDE**

Si le coût définitif du programme pris en considération est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté sur la base du coût définitif du programme à hauteur de sa quote-part de financement telle que définie à l'article 5.2 de la présente convention.

Le règlement du solde est effectué comme suit :

- Cas n°1 : la SNCF doit reverser au STIF les montants trop-perçus.

Dans le cas où le montant versé par le STIF à la SNCF est supérieur au montant définitif du programme du STIF, la SNCF reverse spontanément au STIF le montant du trop-perçu au vu des pièces visées à l'article 8.1 relative au règlement du 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 du programme du STIF aux travaux, le STIF procède au versement du solde dû à la SNCF selon les principes généraux définis dans la présente convention au vu des pièces visées à l'article 8.1 relative au règlement du solde.

#### **8.4. ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES**

Le Bénéficiaire a programmé, dans sa demande de subvention au STIF, ses appels de fonds selon le calendrier figurant en annexe n°3.

Cet échéancier peut être recalé à l'occasion des suivis d'opérations réalisés conformément aux dispositions de l'article 9, dans les limites des délais du règlement budgétaire et financier du STIF mentionnés aux articles 6 et 7.

Sans préjudice du précédent alinéa, la SNCF transmet au STIF l'actualisation de ses prévisions d'appels de fonds une fois par an, fin octobre de l'année n pour les prévisions d'appels de fonds actualisées pour les années n+1 et suivantes.

Les prévisions d'appels de fonds de la SNCF présentent, pour chaque année civile :

- le total des fonds demandés sur l'ensemble des travaux et études financés,
- la ventilation des fonds demandés par exercice, présentée selon le format du calendrier prévisionnel joint en annexe 3.

#### **8.5. ANALYSE DES ECARTS ENTRE LE COUT OBJECTIF GLOBAL DU PROGRAMME ET L'EVOLUTION DES COUTS**

S'il apparaît un dépassement prévisible du coût objectif initial du programme indiqué dans l'article 4, la SNCF en informe le STIF, en indiquant notamment le montant du dépassement prévu et l'impact possible de ces dépassements sur la réalisation des différents projets du programme.

Pour chacun des projets, 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 des projets
- 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.

- sous évaluation ou sur estimation de gares dont la précision des études effectuées pour les dossiers d'initialisation ne permettraient pas d'identifier toutes les contraintes.
- L'analyse des écarts est présentée au comité de programme Information Voyageurs.

#### **8.6. TRAITEMENT DES ECARTS ENTRE LE COUT OBJECTIF GLOBAL DU PROGRAMME ET LE COUT PREVISIONNEL FINAL**

Dans le cas d'un dépassement prévisionnel du coût objectif initial du programme, la SNCF présente au comité de programme, puis au CSPQI, les mesures de toutes natures pouvant être mises en œuvre pour qu'à échéance de la convention, le coût prévisionnel final du programme ne dépasse pas son coût objectif initial indiqué dans l'article 5.

Ces mesures doivent permettre :

- sur les projets dépassant leur coût objectif initial, de trouver des économies par des solutions techniques particulières ou des modifications de programmes, sans dénaturer pour autant les objectifs et fonctionnalités attendues de ces projets pour les voyageurs
- sur l'ensemble du programme, de redéployer les éventuelles économies réalisées sur les autres projets, de façon à ce que le coût final prévisionnel du programme ne dépasse pas son coût objectif initial.

S'il apparaît, après validation de ces mesures correctives par le Comité de programme, que les subventions octroyées par le STIF ne permettent pas de couvrir les dépenses prévisionnelles réajustées pour la réalisation du programme, 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 programme peut être proposé sans subvention supplémentaire du STIF.

### **ARTICLE 9 – DISPOSITIF DE SUIVI DE LA REALISATION DU PROGRAMME**

#### **9.1. INSTANCE DE SUIVI DE LA REALISATION DU PROGRAMME**

Dans le cadre du comité de programme « information voyageurs » prévu dans le contrat d'exploitation 2012-2015 entre le STIF et la SNCF (art. 75-2), les parties conviennent d'assurer un suivi de la mise en œuvre de ces investissements, de la notification de la présente convention jusqu'à la clôture administrative de l'ensemble des financements liés à cette convention.

**Le comité de programme « information voyageurs » aura 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 du programme,
- de suivre les difficultés rencontrées,
- d'examiner des adaptations éventuelles des investissements, les modifications substantielles de programme
- 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 des investissements du programme gares.

Le comité de programme, est composé de la SNCF et du STIF. Il a lieu au moins deux fois par an. 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 des comités de programme sont établis en accord entre la SNCF et le STIF et les documents d'études permettant une instruction des parties sont transmis par la SNCF au moins 6 jours ouvrables avant la tenue des comités. Les parties peuvent décaler 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.

Les points nécessitant des prises de décision du comité des investissements 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.

Chaque comité de programme fait l'objet d'un compte-rendu proposé par la SNCF. Ce compte rendu est diffusé aux parties avant le comité de programme suivant, après avoir été validé par chacune d'entre elles.

## **9.2. COMMUNICATION, INAUGURATIONS**

Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service de l'opération déploiement de panneaux d'information des gares desservies (PIGD) sur 9 sites pilotes, à :

- mentionner le nom du STIF en tant que financeur de l'opération en indiquant son taux de financement, sur tout acte de publicité ou d'information concernant l'opération et y faire figurer son logo,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des financeurs,
- rapporter, en tant que de besoin, les réactions de la population concernant les travaux entrepris,
- informer le STIF, quatre semaines avant au minimum, de la date de fin des travaux de chaque phase.

## **9.3. EVALUATION DU PROJET**

Le Bénéficiaire transmet au STIF au fur et à mesure de leur production :

- l'évaluation de l'impact des travaux sur la base de critères tels que le suivi des réclamations, la satisfaction des clients ;
- les indicateurs permettant d'évaluer le fonctionnement des équipements ; les dysfonctionnements constatés et les mesures prises pour y remédier feront l'objet d'un rapport spécifique ;
- les rapports présentant les bilans effectués à l'issue du déploiement ;

A compter de la date de mise en service du système, le Bénéficiaire transmet au STIF un bilan final qui permettra d'évaluer :

- la satisfaction des voyageurs (enquête voyageurs) ;
- le bon fonctionnement du système et des différents équipements le composant (conditions d'exploitation : disponibilité, pannes, interopérabilité) ;
- le rapport qualité-coût (notamment pour la maintenance) ;
- l'amélioration globale de la ligne ;
- les enjeux technologiques de chaque projet et/ou système.

Le STIF a toute latitude pour utiliser, communiquer ou diffuser les divers rapports et notamment le bilan final de l'opération susvisé, sauf pour les données sensibles ou considérées comme confidentielles contenus dans lesdits rapports.

#### **9.4. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROGRAMME**

Le Bénéficiaire établit sous sa responsabilité, au plus tard deux ans après la réalisation du programme, un bilan physique et financier des aménagements réalisés dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant plus particulièrement le descriptif des déploiements réalisés, retraçant l'évolution éventuelle du coût et des principales décisions concernant les déploiements dont il assure la maîtrise d'ouvrage, le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres).

#### **ARTICLE 10 - INVARIABILITÉ DU PROGRAMME**

Toute modification substantielle et contraire au programme autorisé au annexe 1 et 2, ou impactant significativement le service offert aux voyageurs que le Bénéficiaire souhaite effectuer par rapport au contenu du programme remis avec les études détaillées ne pourra être apportée sans être expressément autorisée par le STIF ou par le comité de programme Information Voyageurs, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention et pendant la durée des travaux.

Les demandes de modification substantielle effectuées par le Bénéficiaire font l'objet d'un descriptif détaillé, qui indique notamment leur impact sur le contenu et le périmètre des déploiements à réaliser, sur le service offert aux voyageurs, et sur le calendrier de réalisation de l'opération.

En cas de modification des données de programme de la part de l'une des Parties, la présente convention devra faire l'objet d'une validation au comité de programme Information Voyageurs.

S'il est constaté à l'issue des travaux, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que la réalisation n'est pas conforme au contenu du programme subventionné par la présente convention ou modifié conformément aux dispositions de l'article 9.1, le Bénéficiaire sera mis en demeure de communiquer au STIF les raisons détaillées justifiant les écarts constatés. Le versement du solde sera dans ce cas suspendu à un examen contradictoire par les Parties.

Si au terme de cet examen, un accord n'est pas trouvé entre les Parties sur les adaptations nécessaires pour solder l'opération, le comité de suivi des investissements du contrat d'exploitation 2012-2015 STIF-SNCF se prononcera sur la mise en œuvre de la procédure de conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF.

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.

#### **ARTICLE 11 – DEMOLITION OU MODIFICATION D'AFFECTATION DES AMENAGEMENTS REALISES**

En cas de démolition ou de modification d'affectation des équipements réalisés dans le cadre de la présente convention et dont la propriété relève du Bénéficiaire, le Bénéficiaire en informe préalablement le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception 6 mois avant la démolition ou la modification.

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 14 seront alors mises en œuvre.

## **ARTICLE 12 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE 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 au Bénéficiaire.

La présente convention s'étend sur la durée du programme quadriennal d'investissement 2012-2015 signé par le STIF et la SNCF en 2012 et après la date de mise en service effective des installations réalisées dans chaque gare et dont le financement fait l'objet de la présente convention. Le Bénéficiaire informe le STIF de cette date de mise en service.

La présente convention prend fin au plus tard le 31/12/2015.

## **ARTICLE 13 – Droit d'information et d'audit du STIF**

### **13.1 ACCES AUX DONNEES RELATIVES A LA REALISATION PHYSIQUE ET FINANCIERE DU PROGRAMME**

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.

### **13.2 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 le STIF de la bonne exécution par la SNCF du programme objet de la présente convention. Il consiste à vérifier, sur pièces et 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 aux études ayant servies de base à l'octroi des subventions. Dans le cas contraire, il peut être procédé au reversement de tout ou partie de la subvention du STIF.

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 14 - RESILIATION**

En cas de résiliation de la convention, Bénéficiaire s'engage à transmettre au STIF l'état de solde visé à l'article 8.1 à la date de résiliation de la présente convention.

Nonobstant le précédent alinéa, dans l'hypothèse visée à l'article 10 d'une modification substantielle du programme non autorisée par le STIF ou par le comité de programme « information voyageurs » et en cas d'échec de la procédure de conciliation, l'engagement des autorisations de programmes et le paiement de la subvention sont annulés. Les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire devront être reversées au STIF pour le montant des équipements impactés par la modification.

Nonobstant le premier alinéa du présent article, dans l'hypothèse visée à l'article 11 et à défaut d'accord, en dernier recours, le paiement du solde de la subvention est annulé, et la subvention perçue par le Bénéficiaire est alors reversée au STIF au prorata de la durée d'amortissement non exécutée sans pouvoir excéder dix ans.

Dans ces deux hypothèses et à défaut d'accord, les différentes dispositions de la présente convention sont considérées comme résiliées de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

#### **ARTICLE 15 - FRAIS ET DISPOSITIONS DIVERSES**

Tous les frais auxquels donnera lieu la présente convention (publication, enregistrement, etc...) seront à la charge du Bénéficiaire.

#### **ARTICLE 16 - 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.



Fait à Paris, le  
en deux originaux.

La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD,	
La Directrice Générale de Gares et Connexions Rachel PICARD,	

## ANNEXE 1

### LISTE DES GARES CONCERNEES PAR LE PRESENT PROGRAMME

Gares	Nb PIGD/écrans	Position écrans
<b>Ligne D :</b>		
Melun	1/3	Dans le BV
<b>Lignes N – U :</b>		
Saint-Quentin en Yvelines	1/3	Dans le BV
<b>Ligne C :</b>		
Juvisy-sur-Orge	1/5	Dans la salle d'échange
Saint-Michel Notre Dame	1/4	Dans le hall « Accès Notre Dame »
Bibliothèque François Mitterand	1/4	A proximité du guichet Transilien
<b>Lignes B :</b>		
Aulnay sous Bois	1/3	Dans le BV
<b>Lignes L – A – J :</b>		
Bécon les bruyères	2/4	Dans le BV et à l'accès place Sarrail
Asnières sur Seine	4/8	Accès souterrain côté rue de Bretagne, côté BV, quai B/C et au centre du souterrain
Argenteuil	2/4	A l'entrée principale du souterrain et au passage Orgemont
<b>TOTAL</b>	<b>14/38</b>	

## **ANNEXE 2**

### **DETAIL DES TRAVAUX**

La Phase « Réalisation » sera découpée en 3 Phases distinctes :

- Phase 1 : Création de l'architecture réseau (VLAN) permettant l'échange de données entre le serveur TIPI et le périphérique. Ce dernier sera raccordé au réseau IP au moyen d'un lien optique ou cuivre en fonction de sa localisation par rapport à l'accès WAN le plus proche dans la gare.
- Phase 2 : Le périphérique sera implanté dans la gare au moyen d'une ferrure ou d'un mât en fonction de sa localisation. Il sera raccordé en énergie électrique depuis le TGBT de la gare. Une fois le périphérique installé sur son support, le raccordement au réseau électrique et en données peut avoir lieu.
- Phase 3 : Tests et mise en service du périphérique.

### ANNEXE 3

#### Appels de fonds et le calendrier

##### *Echéancier des dépenses en K€ courants*

<i>Ligne</i>	<i>2012</i>	<i>2013</i>	<i>2014</i>	<i>Total</i>
<i>PIGD</i>	<i>0,21</i>	<i>0,21</i>	<i>0,19</i>	<i>0,61</i>

**Délibération n° 2012/303**  
**Séance du 10 octobre 2012**

**DEPLOIEMENT DE TABLEAU D'INFORMATION MULTIMODAL EN  
EXPERIMENTATION (TIM).**

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

- VU** le code des transports (partie législative), notamment ses articles L.1241-1 et suivants et L.2142-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2011/0765 portant adoption du mandat de négociation du contrat SNCF, notamment ses quatre axes prioritaires visant à
- Placer le voyageurs au cœur du dispositif d'incitation à la régulation et à la qualité du service ;
  - Instaurer une gouvernance des investissements adaptée aux enjeux franciliens ;
  - Mieux prendre en compte les enjeux sociaux et environnementaux associés au développement des transports ;
  - Préserver les équilibres financiers du STIF et des collectivités territoriales qui composent son Conseil d'Administration ;
- VU** le rapport n° 2012/303 ;
- VU** les avis de la Commission de la Commission de qualité de service du 04 octobre 2012 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 08 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver l'octroi de la subvention référencée au PQI SNCF 2012-2015 par l'identifiant 175, consistant au déploiement d'une expérimentation de tableaux d'information multimodal (TIM) ;

**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 et notamment de la mise en jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul PROFFON

Accusé de réception en préfecture  
0782875008-20121010-2012-303-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012



## CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF

-----

### EXPERIMENTATION TABLEAU D'INFORMATION MULTIMODAL (TIM) Volet information Voyageurs : Identifiant PQI 175

-----

Opération référencée : [code opération PA]  
sur AP 2012

**ENTRE :**

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9<sup>e</sup>, 41 rue de Châteaudun, 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° 2012/[REDACTED] du Conseil du STIF en date du 10 octobre 2012, dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

**ET :**

**La SNCF**, Société Nationale des Chemins de fer Français, 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<sup>ème</sup>, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par Rachel PICARD, Directrice générale de gares & connexions dûment habilitée par le conseil d'administration du 31 mai 2012, et domiciliée ès qualités 16 avenue d'Ivry Paris 13<sup>ème</sup>.

Ci-après désigné par « la SNCF » ou le « Bénéficiaire »

d'autre part,

**VISAS**

**Vu** le code des transports (partie législative),

**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** 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** la délibération n°2007/0222 en date du 6 juin 2007 par laquelle le Conseil du STIF a décidé des orientations pour un schéma directeur d'information voyageur,

**Vu** la délibération n°2009/1032 en date du 9 décembre 2009 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé la charte des supports et contenus du schéma directeur d'information voyageur,

**Vu** la délibération n°2011-0886 en date du 7 décembre 2011 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé les modifications de son règlements budgétaire et financier,

**Vu** la délibération n°2012/[REDACTED] en date du 10 octobre 2012 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé

## PREAMBULE

En vertu des dispositions de l'article L.1241-1 et suivants du code des transports relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF est l'autorité organisatrice des transports de voyageurs en Ile-de-France. A ce titre, il intervient dans le domaine de l'information voyageur par une politique de soutien à la création et à la mise à niveau des équipements d'information voyageur.

Pour mieux répondre à l'une des attentes majeures des voyageurs, à savoir être informés en temps réel et tout au long de leur trajet sur l'ensemble de l'offre de transport à leur disposition et les éventuelles perturbations, le STIF a approuvé, le 6 juin 2007, son Schéma Directeur de l'Information Voyageur.

Celui-ci s'articule autour de cinq orientations:

1. mettre en valeur l'offre globale de transport,
2. diminuer l'impact des situations perturbées,
3. construire la continuité de service dans les zones d'échanges,
4. tirer le meilleur parti de l'offre dans les zones peu denses,
5. donner une information pour tous et la rendre accessible à tous.

Sa mise en œuvre a déjà donné lieu à la création d'un document de référence – la Charte des Supports et des Contenus de l'Information voyageur validée par le Conseil du STIF du 9 décembre 2009 – et sera, à terme, complétée par un cahier de préconisations spécifiques au volet cartographies ainsi que par une « charte des domaines de responsabilité et des processus d'échange ».

Selon différentes études menées soit par le STIF, soit par les exploitants eux-mêmes, l'information voyageurs arrive dans les 3 premières attentes fondamentales en matière de transport en commun.

Par ailleurs, en matière de déplacement, les points de correspondance entre mode de transport restent un moment de stress auquel est confronté le voyageur (correspondances non assurées entraînent des temps d'attente importants allongeant de fait le temps de parcours global - ligne en correspondance perturbée ne permettant pas au voyageur de modifier son parcours)

Proposer aux voyageurs de l'information sur les autres modes de transport en correspondance directement dans les espaces d'échange peut contribuer à limiter les aléas et ainsi améliorer la chaîne de déplacement de bout en bout.

Sous l'impulsion du STIF, la SNCF propose de déployer dans certaines gares des écrans d'information diffusant les prochains départs en temps réel des autres lignes de transport en correspondance.

Ces écrans situés principalement dans les flux de voyageurs sortant des espaces SNCF peuvent inciter les voyageurs à se rendre directement en gare routière pour une correspondance sans couture, ou bien patienter dans les espaces d'échange SNCF présentant plus de services que certaines petites gares routières (salle d'attente, commerces, ...). Enfin en cas de situation perturbée sur une ligne en correspondances, le voyageur pourra rapidement décider dès la sortie de son train de la meilleure stratégie d'itinéraires en fonction des possibilités lui étant affichées.

Suivant la configuration de certaines gares, un ou plusieurs écrans seront nécessaires afin d'orienter au mieux le client vers la bonne sortie (cas des pôles disposant de plusieurs gares routières)



Dans ce cadre, le STIF a défini un schéma directeur de l'information temps réel qui vise à faciliter les échanges de données temps réel entre transporteurs.

Ce schéma directeur est constitué de 2 étapes :

1. Mise en place de relais « producteur d'information » par les transporteurs (SNCF, RATP, Kéolis, Veolia-Transdev et le STIF pour les transporteurs indépendants). Les transporteurs s'échangent une à une les données
2. Mise en place d'un relais unique Ile de France par le STIF. Les données sont échangées via le relais unique : les transporteurs enrichissent le relais de leurs données et interrogent le relais pour obtenir celles des autres transporteurs.

La 1<sup>ère</sup> étape du schéma directeur est demandée pour mi 2014.

En parallèle, la SNCF réalise un logiciel TIPI permettant la diffusion de l'information voyageurs en gare sur des écrans PIGD (Panneaux d'Information des Gares Desservies) et la possibilité de faire des écrans TIM (Tableaux d'Information Multimodale). TIPI s'appuiera sur les étapes 1 et 2 du schéma directeur.

Certains transporteurs disposent déjà de leurs données au format SIRI.

Dans le cadre d'une première expérimentation réalisée, la SNCF exploite ces données pour alimenter des TIM avec un logiciel expérimental sur 3 gares : Achères Ville, Rambouillet et Massy-Verrière.

Afin de mettre à disposition des voyageurs de l'information multimodale sans attendre la mise en place du relais SIRI, la SNCF souhaite poursuivre ses déploiements en 2 étapes :

1. **Première étape d'expérimentations complémentaires** : déploiement de TIM sur 17 gares en plus des 3 sites existants. Ces TIM sont alimentés par un logiciel « expérimental » qui récupère les données directement auprès des transporteurs au format SIRI profil IDF.
2. **Deuxième étape** : poursuite du déploiement des TIM sur 116 gares dont tous les pôles de première catégorie du PDU. Les TIM seront alimentés par l'outil TIPI qui récupèrera les données sur le relais SIRI de la SNCF.

**L'investissement relatif à la présente convention de financement traite du déploiement de 22 écrans d'information multimodale dans 17 gares d'Ile de France correspondant à la première étape d'expérimentations complémentaires.**

Concernant le nombre d'écrans à déployer gare par gare, la SNCF s'engage à prendre dans les projets les mesures conservatoires nécessaires, c'est-à-dire pour les aspects les plus dimensionnant des équipements des TIM :

- prendre en compte la réservation d'emplacements pour l'implantation de TIM supplémentaires, si nécessaire, à l'issue de l'étude d'implantation ;
- Concevoir les installations de distribution d'énergie avec une capacité d'évolution en vue d'écrans supplémentaires ;
- Concevoir les installations de transmission d'information vers les écrans avec une capacité d'évolution pour gérer des écrans supplémentaires ;

Par ailleurs, la SNCF s'engage à ce que le remplacement des équipements d'information voyageurs se fasse avec des niveaux de service et de qualité au moins égaux à ceux actuels. Ces supports d'information dynamique répondent aux prescriptions du SDIV.

La Commission Qualité de service, dans sa séance du 04 Octobre 2012, puis le Conseil du STIF dans sa séance du 10 Octobre 2012 ont approuvé le projet présenté.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties concernant la participation du STIF au financement de l'opération de l'expérimentation tableau d'information multimodale (TIM).

## **EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **ARTICLE 1 – OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION**

La présente convention a pour objet de définir entre les parties les modalités de financement et de réalisation techniques de l'expérimentation tableau d'information multimodale (TIM) inscrit au contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF pour la période 2012-2015.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à cette opération qui constitue l'objet principal de la présente convention, la dénomination unique suivante :

« **EXPERIMENTATION TABLEAU D'INFORMATION MULTIMODAL (TIM)** ».

### **ARTICLE 2 – MAITRISE D'OUVRAGE DE LA SNCF**

Le Bénéficiaire assurera la mission de maîtrise d'ouvrage visant à la réalisation de l'opération de l'expérimentation tableau d'information multimodale (TIM), objet de la présente convention.

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

Le Bénéficiaire assume, en tant que maître d'ouvrage du programme, l'entière responsabilité de l'ensemble des travaux de l'opération de l'expérimentation tableau d'information multimodale (TIM) et notamment en cas de recours formulés par des tiers.

Le Bénéficiaire se charge, seul ou par l'intermédiaire d'un tiers, de la réalisation des travaux et de l'exploitation des installations impactées par ces travaux. Lorsque la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations impactées par ceux-ci est confiée à un tiers par le Bénéficiaire, ce dernier s'engage à faire respecter les engagements de la présente convention audit tiers. Le Bénéficiaire ne saurait se prévaloir de la défaillance du tiers à qui il aurait confié la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations pour s'exonérer des engagements auxquels il a souscrit au titre de la présente convention.

Le Bénéficiaire assume par ailleurs l'entière responsabilité de l'exploitation des équipements prévus par ce programme dont il est propriétaire pendant la durée de la convention.

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 des opérations de ce programme objet de la présente convention.

### **ARTICLE 3 – DESCRIPTION DU PROGRAMME ET CALENDRIER DE REALISATION**

#### **3.1. OBJECTIFS**

L'objectif de ce programme est de déployer 22 écrans d'information multimodale dans 17 gares d'Ile de France afin d'informer les voyageurs sur les prochains départs des bus en correspondance en gare.

### **3.2. CONTENU DE LA PROGRAMMATION**

Le détail de la liste des gares figure en annexe 1 de la présente convention.

Le détail des travaux figure en annexe 2 de la présente convention.

### **3.3. CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DU PROGRAMME**

Le calendrier prévisionnel de livraison de l'opération de l'expérimentation tableau d'information multimodale (TIM) s'inscrit sur la période 2012-2014.

Pour cette opération, le Bénéficiaire informe officiellement le STIF, au plus tard quatre semaines avant la date effective de mise en service de l'opération.

## **ARTICLE 4 – COUT DU PROGRAMME**

Les dépenses afférentes à l'ensemble de l'opération de l'expérimentation tableau d'information multimodale (TIM) sont évaluées à 0,415 M€ exprimés en euros courants hors taxe.

Elles comprennent tous les frais normaux de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus.

### **4.1. ENGAGEMENT SUR LA REALISATION DU PROGRAMME TIM.**

La SNCF s'engage à respecter le calendrier de réalisation du programme de Tableaux d'Informations Multimodales :

- L'intégralité du programme pour un total de 0,415 millions d'euros.

Une vérification faisant état de la réalisation finale des travaux et de la mise en service par branches sera effectuée par le STIF. Tout écart avec le calendrier de réalisation du programme pourra entraîner des pénalités conformément au contrat STIF/SNCF 2012-2015.

## **ARTICLE 5 – FINANCEMENT DU PROGRAMME**

### **5.1. PLAN DE FINANCEMENT DU PROGRAMME**

Le plan de financement de l'opération de l'expérimentation tableau d'information multimodale (TIM) est le suivant :

<b>DEMANDE DE SUBVENTION</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>TOTAL PROJET</b>
<b>Dépenses prévisionnelles M€ constants 01/2012</b>	<b>0,142</b>	<b>0,26</b>	<b>0,402</b>
<b>Dépenses prévisionnelles M€ courants</b>	<b>0,145</b>	<b>0,270</b>	<b>0,415</b>

### **5.2. PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DU PROGRAMME**

L'opération de l'expérimentation tableau d'information multimodal (TIM) conduit au déploiement de 22 nouveaux écrans de type TFT.

Une subvention non révisable d'un montant maximal de 0,415 M€ HT est allouée par le STIF au Bénéficiaire, qui fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien des installations faisant l'objet des investissements de la présente convention.

Il est expressément convenu que cette subvention est non soumise à TVA en vertu de l'instruction du 8 septembre 1994 publiée au BOI 3 CA 94.

Le STIF finance à 100% le programme d'expérimentation des TIM.

## **ARTICLE 6 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 7 décembre 2011, le Bénéficiaire doit informer le STIF du commencement d'exécution du programme objet de la présente convention.

Si, à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la convention du STIF, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, la dite subvention du STIF devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision du comité des investissements et/ou de la Directrice Générale du STIF sur sollicitation écrite du Bénéficiaire avant expiration de ce délai, si celui-ci établit auprès du STIF que les retards de démarrage du programme ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai, la subvention du STIF rendue impossible est désengagée et annulée.

## **ARTICLE 7 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006, et modifié le 7 décembre 2011, le bénéficiaire dispose à compter de la date de demande du premier acompte, d'un délai maximum de quatre années pour achever la totalité des travaux de l'opération désignée à l'article 1 et présenter son solde.

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

## **ARTICLE 8 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

### **8. 1. DEMANDES DE VERSEMENT**

Sans préjudice des dispositions des articles 6 et 7 ci-dessus, la subvention du STIF fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur présentation d'un appel de fonds par le représentant légal du Bénéficiaire, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% du montant total maximal de la subvention du STIF allouée pour la réalisation de la totalité du programme engagée est conditionné à la transmission de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux signé par le représentant légal du Bénéficiaire ;

- le versement d'acomptes intermédiaires, dans la limite de 75 % du montant total de la subvention est subordonné à :
  - ° la transmission d'un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées ; nombre d'équipements déposés)
  - ° la transmission d'un état des dépenses acquittées par la SNCF pour ces réalisations certifié par le service financier de la SNCF et de la liste des dépenses acquittées sous format papier et électronique (tableur) précisant, par facture, les éléments suivants :
    - le numéro de facture ;
    - l'objet de la facture
    - le montant HT ;
    - la date de paiement.
  
- le règlement du solde de la subvention est subordonné à :
  - ° la production de l'avis d'achèvement des travaux du programme réalisé, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
  - ° un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées; nombre d'équipements déposés)
  - ° la production de l'état récapitulatif des dépenses HT acquittées, certifié exact et sincère par le service financier de la SNCF pour l'intégralité du programme et de la liste des dépenses acquittées sous format papier et électronique (tableur) précisant, par facture, les éléments suivants,
    - le numéro de facture ;
    - l'objet de la facture
    - le montant HT ;
    - la date de paiement.
  - ° la production d'un tableau récapitulatif du coût final du programme,
    - Les montants dépensés ;
    - Les écarts éventuels avec les prévisions du PQI 2012-2015.
  - ° un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport aux phases du programme financé,
  - ° le respect des modalités de communication définies à l'article 9.2.

## **8.2. MODALITES DE PAIEMENT**

Sous réserve des condition de l'article 8.1, les versements de subvention au Bénéficiaire sont effectués par le STIF dans les 45 jours suivant la transmission de l'appel de fonds sur le compte ouvert à son nom à l'Agence centrale de la Banque de France, à Paris, dont les références du compte sont les suivantes :

- Code Banque : 30001
- Code guichet : 00064
- N° compte : 00 000 062 471
- Clé : 31
- IBAN : FR76 3000 1000 6400 0000 6247 131

## **8.3. MODALITES DE REGLEMENT DU SOLDE**

Si le coût définitif du programme pris en considération est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté sur la base du coût définitif du programme à hauteur de sa quote-part de financement telle que définie à l'article 5.2 de la présente convention.

Le règlement du solde est effectué comme suit :

- Cas n°1 : la SNCF doit reverser au STIF les montants trop-perçus.

Dans le cas où le montant versé par le STIF à la SNCF est supérieur au montant définitif du programme du STIF, la SNCF reverse spontanément au STIF le montant du trop-perçu au vu des pièces visées à l'article 8.1 relative au règlement du 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 du programme du STIF aux travaux, le STIF procède au versement du solde dû à la SNCF selon les principes généraux définis dans la présente convention au vu des pièces visées à l'article 8.1 relative au règlement du solde.

#### **8.4. ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES**

Le Bénéficiaire a programmé, dans sa demande de subvention au STIF, ses appels de fonds selon le calendrier figurant en annexe n°3.

Cet échéancier peut être recalé à l'occasion des suivis d'opérations réalisés conformément aux dispositions de l'article 9, dans les limites des délais du règlement budgétaire et financier du STIF mentionnés aux articles 6 et 7.

Sans préjudice du précédent alinéa, la SNCF transmet au STIF l'actualisation de ses prévisions d'appels de fonds une fois par an, fin octobre de l'année n pour les prévisions d'appels de fonds actualisées pour les années n+1 et suivantes.

Les prévisions d'appels de fond de la SNCF présentent, pour chaque année civile :

- le total des fonds demandés sur l'ensemble des travaux et études financés,
- la ventilation des fonds demandés par exercice, présentée selon le format du calendrier prévisionnel joint en annexe 3.

#### **8.5. ANALYSE DES ECARTS ENTRE LE COUT OBJECTIF GLOBAL DU PROGRAMME ET L'EVOLUTION DES COUTS**

S'il apparaît un dépassement prévisible du coût objectif initial du programme indiqué dans l'article 4, la SNCF en informe le STIF, en indiquant notamment le montant du dépassement prévu et l'impact possible de ces dépassements sur la réalisation des différents projets du programme.

Pour chacun des projets, 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 des projets
- 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.
- sous évaluation ou sur estimation de gares dont la précision des études effectuées pour les dossiers d'initialisation ne permettaient pas d'identifier toutes les contraintes.
- L'analyse des écarts est présentée au comité de programme Information Voyageurs.

## **8.5. ANALYSE DES ECARTS ENTRE LE COUT OBJECTIF GLOBAL DU PROGRAMME ET L'EVOLUTION DES COUTS**

S'il apparaît un dépassement prévisible du coût objectif initial du programme indiqué dans l'article 4, la SNCF en informe le STIF, en indiquant notamment le montant du dépassement prévu et l'impact possible de ces dépassements sur la réalisation des différents projets du programme.

Pour chacun des projets, 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 des projets
- 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.
- sous évaluation ou sur estimation de gares dont la précision des études effectuées pour les dossiers d'initialisation ne permettaient pas d'identifier toutes les contraintes.

L'analyse des écarts est présentée au comité de programme.

## **8.6. TRAITEMENT DES ECARTS ENTRE LE COUT OBJECTIF GLOBAL DU PROGRAMME ET LE COUT PREVISIONNEL FINAL**

Dans le cas d'un dépassement prévisionnel du coût objectif initial du programme, la SNCF présente au comité de programme, puis au CSPQI, les mesures de toutes natures pouvant être mises en œuvre pour qu'à échéance de la convention, le coût prévisionnel final du programme ne dépasse pas son coût objectif initial indiqué dans l'article 5.

Ces mesures doivent permettre :

- sur les projets dépassant leur coût objectif initial, de trouver des économies par des solutions techniques particulières ou des modifications de programmes, sans dénaturer pour autant les objectifs et fonctionnalités attendues de ces projets pour les voyageurs
- sur l'ensemble du programme, de redéployer les éventuelles économies réalisées sur les autres projets, de façon à ce que le coût final prévisionnel du programme ne dépasse pas son cout objectif initial.

S'il apparaît, après validation de ces mesures correctives par le Comité de programme, que les subventions octroyées par le STIF ne permettent pas de couvrir les dépenses prévisionnelles réajustées pour la réalisation du programme, 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 programme peut être proposé sans subvention supplémentaire du STIF.

## **ARTICLE 9 – DISPOSITIF DE SUIVI DE LA REALISATION DU PROGRAMME**

### **9.1. INSTANCE DE SUIVI DE LA REALISATION DU PROGRAMME**

Dans le cadre du comité de programme « information voyageurs » prévu dans le contrat d'exploitation 2012-2015 entre le STIF et la SNCF (art. 75-2), les parties conviennent d'assurer un suivi de la mise en œuvre de ces investissements, de la notification de la présente convention jusqu'à la clôture administrative de l'ensemble des financements liés à cette convention.

**Le comité de programme « information voyageurs » aura 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 du programme,
- de suivre les difficultés rencontrées,
- d'examiner des adaptations éventuelles des investissements, les modifications substantielles de programme
- 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 des investissements du programme gares.

Le comité de programme, est composé de la SNCF et du STIF. Il a lieu au moins deux fois par an. 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 des comités de programme sont établis en accord entre la SNCF et le STIF et les documents d'études permettant une instruction des parties sont transmis par la SNCF au moins 6 jours ouvrables avant la tenue des comités. Les parties peuvent décaler 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.

Les points nécessitant des prises de décision du comité des investissements 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.

Chaque comité de programme fait l'objet d'un compte-rendu proposé par la SNCF. Ce compte rendu est diffusé aux parties avant le comité de programme suivant, après avoir été validé par chacune d'entre elles.

## **9.2. COMMUNICATION, INAUGURATIONS**

Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service de l'opération de l'expérimentation tableau d'information multimodale (TIM), à :

- mentionner le nom du STIF en tant que financeur de l'opération en indiquant son taux de financement, sur tout acte de publicité ou d'information concernant l'opération et y faire figurer son logo,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des financeurs,
- rapporter, en tant que de besoin, les réactions de la population concernant les travaux entrepris,
- informer le STIF, quatre semaines avant au minimum, de la date de fin des travaux de chaque phase.

## **9.3. EVALUATION DU PROJET**

Le Bénéficiaire transmet au STIF au fur et à mesure de leur production :

- l'évaluation de l'impact des travaux sur la base de critères tels que le suivi des réclamations, la satisfaction des clients ;
- les indicateurs permettant d'évaluer le fonctionnement des équipements ; les dysfonctionnements constatés et les mesures prises pour y remédier feront l'objet d'un rapport spécifique ;
- les rapports présentant les bilans effectués à l'issue du déploiement ;



A compter de la date de mise en service du système, le Bénéficiaire transmet au STIF un bilan final qui permettra d'évaluer :

- la satisfaction des voyageurs (enquête voyageurs) ;
- le bon fonctionnement du système et des différents équipements le composant (conditions d'exploitation : disponibilité, pannes, interopérabilité) ;
- le rapport qualité-coût (notamment pour la maintenance) ;
- l'amélioration globale de la ligne ;
- les enjeux technologiques de chaque projet et/ou système.

Le STIF a toute latitude pour utiliser, communiquer ou diffuser les divers rapports et notamment le bilan final de l'opération susvisé, sauf pour les données sensibles ou considérées comme confidentielles contenus dans lesdits rapports.

#### **9.4. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROGRAMME**

Le Bénéficiaire établit sous sa responsabilité, au plus tard deux ans après la réalisation du programme, un bilan physique et financier des aménagements réalisés dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant plus particulièrement le descriptif des déploiements réalisés, retraçant l'évolution éventuelle du coût et des principales décisions concernant les déploiements dont il assure la maîtrise d'ouvrage, le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres).

#### **ARTICLE 10 - INVARIABILITÉ DU PROGRAMME**

Toute modification substantielle et contraire au programme autorisé au annexe 1 et 2, ou impactant significativement le service offert aux voyageurs que le Bénéficiaire souhaite effectuer par rapport au contenu du programme remis avec les études détaillées ne pourra être apportée sans être expressément autorisée par le STIF ou par le comité de programme Information Voyageurs, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention et pendant la durée des travaux.

Les demandes de modification substantielle effectuées par le Bénéficiaire font l'objet d'un descriptif détaillé, qui indique notamment leur impact sur le contenu et le périmètre des déploiements à réaliser, sur le service offert aux voyageurs, et sur le calendrier de réalisation de l'opération.

En cas de modification des données de programme de la part de l'une des Parties, la présente convention devra faire l'objet d'une validation au comité de programme Information Voyageurs.

S'il est constaté à l'issue des travaux, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que la réalisation n'est pas conforme au contenu du programme subventionné par la présente convention ou modifié conformément aux dispositions de l'article 9.1, le Bénéficiaire sera mis en demeure de communiquer au STIF les raisons détaillées justifiant les écarts constatés. Le versement du solde sera dans ce cas suspendu à un examen contradictoire par les Parties.

Si au terme de cet examen, un accord n'est pas trouvé entre les Parties sur les adaptations nécessaires pour solder l'opération, le comité de suivi des investissements du contrat d'exploitation 2012-2015 STIF-SNCF se prononcera sur la mise en œuvre de la procédure de conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF.

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.

## **ARTICLE 11 – DEMOLITION OU MODIFICATION D'AFFECTATION DES AMENAGEMENTS REALISES**

En cas de démolition ou de modification d'affectation des équipements réalisés dans le cadre de la présente convention et dont la propriété relève du Bénéficiaire, le Bénéficiaire en informe préalablement le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception 6 mois avant la démolition ou la modification.

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 13 seront alors mises en œuvre.

## **ARTICLE 12 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE 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 au Bénéficiaire.

La présente convention s'étend sur la durée du programme quadriennal d'investissement 2012-2015 signé par le STIF et la SNCF en 2012 et après la date de mise en service effective des installations réalisées dans chaque gare et dont le financement fait l'objet de la présente convention. Le Bénéficiaire informe le STIF de cette date de mise en service.

La présente convention prend fin au plus tard le 31/12/2015.

## **ARTICLE 13 – Droit d'information et d'audit du STIF**

### **13.1 ACCES AUX DONNEES RELATIVES A LA REALISATION PHYSIQUE ET FINANCIERE DU PROGRAMME**

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.

### **13.2 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 le STIF de la bonne exécution par la SNCF du programme objet de la présente convention. Il consiste à vérifier, sur pièces et 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 aux études ayant servi de base à l'octroi des subventions. Dans le cas contraire, il peut être procédé au reversement de tout ou partie de la subvention du STIF.

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 14 - RESILIATION**

En cas de résiliation de la convention, Bénéficiaire s'engage à transmettre au STIF l'état de solde visé à l'article 8.1 à la date de résiliation de la présente convention.

Nonobstant le précédent alinéa, dans l'hypothèse visée à l'article 10 d'une modification substantielle du programme non autorisée par le STIF ou par le comité de programme « information voyageurs » et en cas d'échec de la procédure de conciliation, l'engagement des autorisations de programmes et le paiement de la subvention sont annulés. Les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire devront être reversées au STIF pour le montant des équipements impactés par la modification.

Nonobstant le premier alinéa du présent article, dans l'hypothèse visée à l'article 11 et à défaut d'accord, en dernier recours, le paiement du solde de la subvention est annulé, et la subvention perçue par le Bénéficiaire est alors reversée au STIF au prorata de la durée d'amortissement non exécutée sans pouvoir excéder dix ans.

Dans ces deux hypothèses et à défaut d'accord, les différentes dispositions de la présente convention sont considérées comme résiliées de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

#### **ARTICLE 15 - FRAIS ET DISPOSITIONS DIVERSES**

Tous les frais auxquels donnera lieu la présente convention (publication, enregistrement, etc...) seront à la charge du Bénéficiaire.

#### **ARTICLE 16 - 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.

Fait à Paris, le  
en deux originaux.

La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD,	
La Directrice Générale de Gares et Connexions Rachel PICARD,	

## ANNEXE 1

### LISTE DES GARES CONCERNEES PAR LE PRESENT PROGRAMME

Gares	Nb écrans	Position écrans	Transporteurs
<b>Ligne D :</b>			
Yerres	1	Dans la SPP sur le cheminement des clients qui sortent de la gare (droite ou gauche des portes automatiques)	Véolia, Kéolis (1 ligne express)
Goussainville	1	Accès secondaire extérieur près du TLED Infogare existant	Kéolis
<b>Lignes N – U :</b>			
Rambouillet	1 (en plus de l'existant)	Dans le souterrain de la ville, en bas de la rampe de sortie vers la gare routière (côté quai C)	Véolia
<b>Ligne H :</b>			
Enghien les Bains	2	Au niveau de la sortie nuit sous marquise Au niveau de la sortie "office du tourisme"	Véolia
Champs de courses	1		Véolia
<b>Lignes B – K :</b>			
Dammartin	1	Au niveau de la sortie gare routière	Kéolis
Mitry-Claye	1	Au niveau de la sortie gare routière	Kéolis
Sevran-Beaudottes	1	Dans le BV - Sortie principale	Véolia, Kéolis
Vert-Galant	1	Dans le BV sortant	Véolia, Kéolis
<b>Lignes L – A – J :</b>			
Conflans Ste-Honorine	2	Côté cours anglaise Place Colonel Coutisson	Véolia
Conflans Fin d'Oise	2	Au niveau de la sortie gare de Fin d'Oise bas Au niveau de la sortie gare de Fin d'oise Haut + accès gare Fin d'Oise bas	Véolia
Poissy	2	Dans le souterrain de la gare côté nord Sur les quais côté province pour gare routière Nord (quai RER)	Véolia
Versailles Rive Droite	1	Dans le hall de la gare	Kéolis
<b>Ligne C :</b>			
Jouy en Josas <sup>1</sup>	1	Au niveau de la sortie entre le BV et la clôture du quai pair, par exemple dos à l'écran Infogare présent à cet endroit	Kéolis
Chaville Vélizy	1	Dans le souterrain avant les escaliers côté gare routière	Kéolis
<b>Lignes E – P – T4<sup>2</sup> :</b>			
La Raincy	1	Dans le BV	Véolia
Chelles Gournay	2	Au niveau de la sortie Place Gasnier Guy, Au niveau de la sortie Boulevard Chilpéric	Véolia
<b>TOTAL</b>	<b>22</b>		

<sup>1</sup> Kéolis va installer une BIV LCD à l'un de ses arrêts bus.

<sup>2</sup> Conditionné par la disponibilité des données RATP bus au format SIRI. Si la mise à disposition des données bus RATP n'est pas possible, la SNCF proposera 2 autres gares pour l'implantation des 3 écrans initialement prévus à Raincy et Chelles.

## **ANNEXE 2**

### **DETAIL DES TRAVAUX**

Les travaux comprennent :

- L'installation de 1 ou 2 écrans TFT / TLED en moyenne dans chacune des 17 gares et leur raccordement au réseau électrique. Chacun de ces écrans est équipé d'un module de capable d'être connecté au réseau IP afin de récupérer les données transmises par le serveur TIPI au format SIRI.
- Le coût moyen par écran est légèrement plus élevé que pour le projet « Déploiement d'écrans TFT / TLED ». Cela s'explique par le module réseau supplémentaire, la prise en compte systématique d'un support pour chaque écran (réutilisation, autant que possible des supports dans le projet « Déploiement d'écrans TFT / TLED ») ainsi que les travaux de raccordement électriques.
- Le développement informatique d'applicatifs TIPI.

#### Provision pour risque :

L'ensemble des estimations est basé sur des dossiers de niveau DI. Ce projet intègre entre autres une composante Génie Civil / tirage de câbles dont le coût ne pourra être affiné qu'après des études plus précises, sur la base d'un plan de piquetage.

A ce stade du projet, la PR a donc été fixée à 15%. Sauf condition particulière, elle sera ramenée à 5% au moment de l'établissement des dossiers.

#### Taux de MOE :

- Le taux global équivalent de MOE retenu pour l'ensemble de ce projet est de 16%

#### Taux de MOA et dépenses de MOA :

- Le taux de MOA appliqué est de 3%.
- Les dépenses de MOA sont évaluées forfaitairement à 1,5% et correspondent aux missions de CSPA et contrôle technique.

### **ANNEXE 3**

#### **Appels de fonds et le calendrier**

##### **Echéancier des dépenses en K€ courants**

<b>Ligne</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>Total</b>
<b>TIM</b>	<b>0,145</b>	<b>0,27</b>	<b>0,415</b>

**Délibération n° 2012/304**  
**Séance du 10 octobre 2012**

**NOUVEAU DEPLOIEMENT DE LA TELESONORISATION SUR LES LIGNES B,  
E ET L&A**

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

- VU** le code des transports (partie législative), notamment ses articles L.1241-1 et suivants et L.2142-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** La délibération n°2011/0765 portant adoption du mandat de négociation du contrat SNCF, notamment ses quatre axes prioritaires visant à
  - Placer le voyageurs au cœur du dispositif d'incitation à la régulation et à la qualité du service ;
  - Instaurer une gouvernance des investissements adaptée aux enjeux franciliens ;
  - Mieux prendre en compte les enjeux sociaux et environnementaux associés au développement des transports ;
  - Préserver les équilibres financiers du STIF et des collectivités territoriales qui composent son Conseil d'Administration.
- VU** le rapport n° 2012/304 ;
- VU** les avis de la Commission de qualité de service du 04 octobre 2012 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 08 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

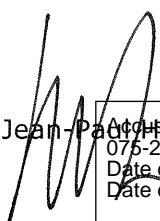
**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver l'octroi de la subvention référencée au PQI SNCF 2012-2015 par l'identifiant 180, consistant à un nouveau déploiement de la télé-sonorisation sur la ligne B, sur la Ligne E et sur les lignes L&A ;

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer les conventions correspondantes et leurs 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 et notamment de la mise en jour du plan régional de transport.

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

  
Jean-Paul Héron  
Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-304-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012





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



## CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF

-----

### TELESONORISATION – NOUVEAU DEPLOIEMENT LIGNE B Volet information Voyageurs : Identifiant PQI 180

-----

Opération référencée : [code opération PA]  
sur AP 2012

**ENTRE :**

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9<sup>e</sup>, 41 rue de Châteaudun, 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° 2012/ [ ] du Conseil du STIF en date du 10 octobre 2012, dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

**ET :**

**La SNCF**, Société Nationale des Chemins de fer Français, 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<sup>ème</sup>, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par Rachel PICARD, Directrice générale de gares & connexions dûment habilitée par le conseil d'administration du 31 mai 2012, et domiciliée ès qualités 16 avenue d'Ivry, Paris 13<sup>ème</sup>.

Ci-après désigné par « la SNCF » ou le « Bénéficiaire »

d'autre part,

**VISAS**

**Vu** le code des transports (partie législative),

**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** 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** la délibération n°2007/0222 en date du 6 juin 2007 par laquelle le Conseil du STIF a décidé des orientations pour un schéma directeur d'information voyageur,

**Vu** la délibération n°2009/1032 en date du 9 décembre 2009 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé la charte des supports et contenus du schéma directeur d'information voyageur,

**Vu** la délibération n°2011-0886 en date du 7 décembre 2011 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé les modifications de son règlements budgétaire et financier,

**Vu** la délibération n°2012/ [ ] en date du 10 octobre 2012 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé

## PREAMBULE

En vertu des dispositions de l'article L.1241-1 et suivants du code des transports relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF est l'autorité organisatrice des transports de voyageurs en Ile-de-France. A ce titre, il intervient dans le domaine de l'information voyageur par une politique de soutien à la création et à la mise à niveau des équipements d'information voyageur.

Pour mieux répondre à l'une des attentes majeures des voyageurs, à savoir être informés en temps réel et tout au long de leur trajet sur l'ensemble de l'offre de transport à leur disposition et les éventuelles perturbations, le STIF a approuvé, le 6 juin 2007, son Schéma Directeur de l'Information Voyageur.

Celui-ci s'articule autour de cinq orientations:

1. mettre en valeur l'offre globale de transport,
2. diminuer l'impact des situations perturbées,
3. construire la continuité de service dans les zones d'échanges,
4. tirer le meilleur parti de l'offre dans les zones peu denses,
5. donner une information pour tous et la rendre accessible à tous.

Sa mise en œuvre a déjà donné lieu à la création d'un document de référence – la Charte des Supports et des Contenus de l'Information voyageur validée par le Conseil du STIF du 9 décembre 2009 – et sera, à terme, complétée par un cahier de préconisations spécifiques au volet cartographies ainsi que par une « charte des domaines de responsabilité et des processus d'échange ».

En application de ce Schéma Directeur, le précédent PQI du contrat STIF-SNCF 2008-2011 a permis de réaliser une première tranche d'investissements qui consistaient à équiper les gares d'une meilleure télé-sonorisation :

- sur les zones d'intervention des PIVIF de Melun, de Corbeil, Goussainville, Versailles, Rambouillet, Villiers, COT ligne H, Juvisy et Breigny). Les précédents investissements ont donc permis de télé-sonoriser 189 gares au total. Le Plan Quadriennal d'Investissements 2012-2015 permettra de télé-sonoriser 176 gares de plus.

Ces nouveaux investissements se dérouleront en deux phases : une première phase couvrant les investissements des lignes B, E, L & A (gares dans le champ d'action des PIVIF de Château Landon, Mitry, Aulnay, Asnières) et une seconde phase couvrant les investissements de la ligne C (gares dans le champ d'action du PIVIF d'Invalides). La présente convention de financement concerne la première phase de ce programme pour la Ligne B.

La finalité de ce projet, au-delà du remplacement des équipements, est d'ajouter des fonctionnalités par rapport aux systèmes existants : prise de parole à distance depuis COT/PIVIF, déclenchement d'une annonce depuis un terminal mobile, diffusion d'annonces multilingues ; enregistrement des annonces.

Du point de vue du voyageur, le système permettra donc à la fois

- d'effectuer un saut qualitatif dans la qualité de diffusion de l'information sonore grâce au remplacement des équipements de sonorisation dans les gares (lignes de son, hauts parleurs),
- d'améliorer le déclenchement et la diffusion des annonces,

L'opération consiste à l'implémentation ou au remplacement des baies de sonorisation des gares par des systèmes modernes connectés à un réseau informatique numérique.

Les éléments de diffusion de l'information sonore (lignes de son, hauts parleurs), peuvent rester en place si leur état de fonctionnement est satisfaisant. Si tel n'est pas le cas, leur remplacement s'effectue sur les bases qualitatives et quantitatives suivantes :

1) Les nouveaux HP sont des HP « basse pression » ; outre leur longévité plus grande, ils améliorent le confort d'écoute des voyageurs (création d' « ambiance sonore ») et diminuent l'éventuelle gêne aux riverains. Ils sont implantés en plus grand nombre sur les quais avec un niveau sonore de diffusion moindre

2) Les nouveaux câbles de type « CR1-C1 multibrins », outre leur plus grande longévité, présentent une meilleure isolation permettant une moindre altération du signal, en particulier sur les grandes longueurs, et une meilleure résistance au feu (sans dégagement de produits toxiques ou inflammables)

Nombre de HP par quai = env. 30

Déroulage de 1000 m par quai (les lignes sont doublées pour assurer la continuité des annonces en cas de problème physique sur la ligne)

Les nouvelles fonctionnalités du système, par exemple, la prise de parole à distance, permettront de revoir et d'assouplir les circuits de distribution de l'information voyageurs. La fonction d'enregistrement des annonces diffusées dans les gares est indispensable pour « hisser l'information voyageurs au niveau de la sécurité ».

Par ailleurs, le choix d'une diffusion de la sonorisation depuis un réseau informatique par l'utilisation du protocole standard « IP » permet de créer une architecture souple et adaptable. L'architecture ainsi créée permet de s'affranchir de la rigidité propre aux réseaux de diffusions classiques (cuivre). Ce choix novateur est dans un premier temps un levier indispensable pour modifier les PIVIF et leurs zones d'action. Dans un deuxième temps, il assure une évolution souple (« simple paramétrage et adressage réseau) qui permettra d'adapter la production de l'information sonore au plus près des organisations futures de gestion opérationnelle de circulations (Projet Commande Centralisée du Réseau).

Concernant le nombre d'équipements à déployer gare par gare, la SNCF s'engage à prendre dans les projets les mesures conservatoires nécessaires, c'est-à-dire pour les aspects les plus dimensionnant des équipements de télé-sonorisation :

- prendre en compte la réservation d'emplacements pour l'implantation d'équipements supplémentaires, si nécessaire, à l'issue de l'étude d'implantation ;
- Concevoir les installations de distribution d'énergie avec une capacité d'évolution en vue d'équipements supplémentaires ;
- Concevoir les installations de transmission d'information vers les équipements avec une capacité d'évolution pour gérer des équipements supplémentaires ;

Par ailleurs, la SNCF s'engage à ce que le remplacement des équipements d'information voyageurs se fasse avec des niveaux de service et de qualité au moins égaux à ceux actuels. Ces supports d'information dynamique répondent aux prescriptions du SDIV.

La Commission Qualité de service, dans sa séance du 04 Octobre 2012, puis le Conseil du STIF dans sa séance du 10 Octobre 2012 ont approuvé le projet présenté.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties concernant la participation du STIF au financement du programme de télé-sonorisation – nouveau déploiement Ligne B.

**EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :**

## **ARTICLE 1 – OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION**

La présente convention a pour objet de définir entre les parties les modalités de financement et de réalisation techniques du programme pour la télé-sonorisation – nouveau déploiement Ligne B inscrit au contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF pour la période 2012-2015.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à cette opération qui constitue l'objet principal de la présente convention, la dénomination unique suivante :

### **« TELESONORISATION – NOUVEAU DEPLOIEMENT LIGNE B ».**

## **ARTICLE 2 – MAITRISE D'OUVRAGE DE LA SNCF**

Le Bénéficiaire assurera la mission de maîtrise d'ouvrage visant à la réalisation du programme de télé-sonorisation – nouveau déploiement Ligne B, objet de la présente convention.

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

Le Bénéficiaire assume, en tant que maître d'ouvrage du programme, l'entière responsabilité de l'ensemble des travaux de chaque phase du programme télé-sonorisation – nouveau déploiement Ligne B pendant les phases travaux, et notamment en cas de recours formulés par des tiers.

Le Bénéficiaire se charge, seul ou par l'intermédiaire d'un tiers, de la réalisation des travaux et de l'exploitation des installations impactées par ces travaux. Lorsque la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations impactées par ceux-ci est confiée à un tiers par le Bénéficiaire, ce dernier s'engage à faire respecter les engagements de la présente convention audit tiers. Le Bénéficiaire ne saurait se prévaloir de la défaillance du tiers à qui il aurait confié la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations pour s'exonérer des engagements auxquels il a souscrit au titre de la présente convention.

Le Bénéficiaire assume par ailleurs l'entière responsabilité de l'exploitation des équipements prévus par ce programme dont il est propriétaire.

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 des opérations de ce programme objet de la présente convention.

## **ARTICLE 3 – DESCRIPTION DU PROGRAMME ET CALENDRIER DE REALISATION**

### **3.1. OBJECTIFS**

Le programme de télé-sonorisation – nouveau déploiement Ligne B vise à remplacer les équipements de sonorisation des gares et à déployer de nouvelles fonctionnalités sur la sonorisation existante dans les gares situées dans le champ d'intervention du PIVIF de Mitry (7 Gares de Sevran Livry à Dammartin Juilly St-Mard) et du PIVIF de Aulnay (11 gares de La Plaine Stade de France à CDG2).

### **3.2. CONTENU DE LA PROGRAMMATION**

Le détail de la liste des gares, du programme et des coûts figure en annexe 1 de la présente convention.

### **3.3. CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DU PROGRAMME**

Le calendrier prévisionnel de livraison du programme de télé-sonorisation – nouveau déploiement Ligne B s’inscrit sur la période 2012-2016.

Pour cette opération, le Bénéficiaire informe officiellement le STIF, au plus tard quatre semaines avant la date effective de mise en service de l’opération.

## **ARTICLE 4 – COUT DU PROGRAMME**

Les dépenses afférentes à l’ensemble du programme de télé-sonorisation – nouveau déploiement Ligne B sont évaluées à 2 498 K€ exprimés en euros courants hors taxe.

Elles comprennent tous les frais normaux de maîtrise d’ouvrage et de maîtrise d’œuvre, ainsi qu’une provision pour aléas et imprévus.

### **4.1. ENGAGEMENT SUR LA REALISATION DU PROGRAMME DE TELE-SONORISATION DE LA LIGNE B**

La SNCF s’engage à respecter le calendrier de réalisation du programme de Télé-sonorisation de la ligne B et de respecter le découpage de programmation par branche ci-dessous :

- De Sevran Livry à Dammartin Juilly St-Mard (PIVIF de Mitry), un total de 7 gares pour 0,929 M€.
- De La Plaine Stade de France à CDG2 (PIVIF de Aulnay), un total de 11 gares pour 1,569 M€.

Une vérification faisant état de la réalisation finale des travaux et de la mise en service par branches sera effectuée par le STIF. Tout écart avec le calendrier de réalisation du programme pourra entraîner des pénalités conformément au contrat STIF/SNCF 2012-2015.

## **ARTICLE 5 – FINANCEMENT DU PROGRAMME**

### **5.1. PLAN DE FINANCEMENT DU PROGRAMME**

Le plan de financement de programme de télé-sonorisation – nouveau déploiement Ligne B est le suivant :

<b>DEMANDE DE SUBVENTION</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>TOTAL PROJET</b>
<b>Dépenses prévisionnelles K€ constants 01/2011</b>	112	800	750	160	468	2290
<b>Dépenses prévisionnelles K€ courants</b>	115	848	818	179	538	2498

### **5.2. PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DU PROGRAMME**

Une subvention non révisable d’un montant maximal de 2 498 K€ HT est allouée par le STIF au Bénéficiaire, qui fera son affaire de l’exploitation et de l’entretien des installations faisant l’objet des investissements de la présente convention.

Il est expressément convenu que cette subvention est non soumise à TVA en vertu de l'instruction du 8 septembre 1994 publiée au BOI 3 CA 94.

Le STIF finance à 100% le programme de télé-sonorisation – nouveau déploiement Ligne B.

## **ARTICLE 6 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 7 décembre 2011, le Bénéficiaire doit informer le STIF du commencement d'exécution du programme objet de la présente convention.

Si, à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la convention du STIF, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, la dite subvention du STIF devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision du comité des investissements et/ou de la Directrice Générale du STIF sur sollicitation écrite du Bénéficiaire avant expiration de ce délai, si celui-ci établit auprès du STIF que les retards de démarrage du programme ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai, la subvention du STIF rendue impossible est désengagée et annulée.

## **ARTICLE 7 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006, et modifié le 7 décembre 2011, le bénéficiaire dispose à compter de la date de demande du premier acompte, d'un délai maximum de quatre années pour achever la totalité des travaux de l'opération désignée à l'article 1 et présenter son solde.

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

## **ARTICLE 8 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

### **8. 1. DEMANDES DE VERSEMENT**

Sans préjudice des les dispositions des articles 6 et 7 ci-dessus, la subvention du STIF fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur présentation d'un appel de fonds par le représentant légal du Bénéficiaire, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% du montant total maximal de la subvention du STIF allouée pour la réalisation de la totalité du programme engagée est conditionné à la transmission de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux signé par le représentant légal du Bénéficiaire ;
- le versement d'acomptes intermédiaires, dans la limite de 75 % du montant total de la subvention est subordonné à :
  - la transmission d'un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées ; nombre d'équipements déposés)
  - la transmission d'un état des dépenses acquittées par la SNCF pour ces réalisations certifié par le service financier de la SNCF et de la liste des

dépenses acquittées sous format papier et électronique (tableur) précisant, par facture, les éléments suivants :

- le numéro de facture ;
  - l'objet de la facture
  - le montant HT ;
  - la date de paiement.
- le règlement du solde de la subvention est subordonné à :
- ° la production de l'avis d'achèvement des travaux du programme réalisé, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
  - ° un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées; nombre d'équipements déposés)
  - ° la production de l'état récapitulatif des dépenses HT acquittées, certifié exact et sincère par le service financier de la SNCF pour l'intégralité du programme et de la liste des dépenses acquittées sous format papier et électronique (tableur) précisant, par facture, les éléments suivants,
    - le numéro de facture ;
    - l'objet de la facture
    - le montant HT ;
    - la date de paiement.
  - ° la production d'un tableau récapitulatif du coût final du programme,
    - Les montants dépensés ;
    - Les écarts éventuels avec les prévisions du PQI 2012-2015.
  - ° un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport aux phases du programme financé,
  - ° le respect des modalités de communication définies à l'article 9.2.

## **8.2. MODALITES DE PAIEMENT**

Sous réserve des condition de l'article 8.1, les versements de subvention au Bénéficiaire sont effectués par le STIF dans les 45 jours suivant la transmission de l'appel de fonds sur le compte ouvert à son nom à l'Agence centrale de la Banque de France, à Paris, dont les références du compte sont les suivantes :

- Code Banque : 30001
- Code guichet : 00064
- N° compte : 00 000 062 471
- Clé : 31
- IBAN : FR76 3000 1000 6400 0000 6247 131

## **8.3. MODALITES DE REGLEMENT DU SOLDE**

Si le coût définitif du programme pris en considération est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté sur la base du coût définitif du programme à hauteur de sa quote-part de financement telle que définie à l'article 5.2 de la présente convention.

Le règlement du solde est effectué comme suit :

- Cas n°1 : la SNCF doit reverser au STIF les montants trop-perçus.



Dans le cas où le montant versé par le STIF à la SNCF est supérieur au montant définitif du programme du STIF, la SNCF reverse spontanément au STIF le montant du trop-perçu au vu des pièces visées à l'article 8.1 relative au règlement du 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 du programme du STIF aux travaux, le STIF procède au versement du solde dû à la SNCF selon les principes généraux définis dans la présente convention au vu des pièces visées à l'article 8.1 relative au règlement du solde.

#### **8.4. ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES**

Le Bénéficiaire a programmé, dans sa demande de subvention au STIF, ses appels de fonds selon le calendrier figurant en annexe n°2.

Cet échéancier peut être recalé à l'occasion des suivis d'opérations réalisés conformément aux dispositions de l'article 9, dans les limites des délais du règlement budgétaire et financier du STIF mentionnés aux articles 6 et 7.

Sans préjudice du précédent alinéa, la SNCF transmet au STIF l'actualisation de ses prévisions d'appels de fonds une fois par an, fin octobre de l'année n pour les prévisions d'appels de fonds actualisées pour les années n+1 et suivantes.

Les prévisions d'appels de fond de la SNCF présentent, pour chaque année civile :

- le total des fonds demandés sur l'ensemble des travaux et études financés,
- la ventilation des fonds demandés par exercice, présentée selon le format du calendrier prévisionnel joint en annexe 2.

#### **8.5. ANALYSE DES ECARTS ENTRE LE COUT OBJECTIF GLOBAL DU PROGRAMME ET L'EVOLUTION DES COUTS**

S'il apparaît un dépassement prévisible du coût objectif initial du programme indiqué dans l'article 4, la SNCF en informe le STIF, en indiquant notamment le montant du dépassement prévu et l'impact possible de ces dépassements sur la réalisation des différents projets du programme.

Pour chacun des projets, 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 des projets
- 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.
- sous évaluation ou sur estimation de gares dont la précision des études effectuées pour les dossiers d'initialisation ne permettaient pas d'identifier toutes les contraintes.

L'analyse des écarts est présentée au comité de programme Information Voyageurs.

#### **8.6. TRAITEMENT DES ECARTS ENTRE LE COUT OBJECTIF GLOBAL DU PROGRAMME ET LE COUT PREVISIONNEL FINAL**

Dans le cas d'un dépassement prévisionnel du coût objectif initial du programme, la SNCF présente au comité de programme, puis au CSPQI, les mesures de toutes natures

pouvant être mises en œuvre pour qu'à échéance de la convention, le coût prévisionnel final du programme ne dépasse pas son coût objectif initial indiqué dans l'article 5.

Ces mesures doivent permettre :

- sur les projets dépassant leur coût objectif initial, de trouver des économies par des solutions techniques particulières ou des modifications de programmes, sans dénaturer pour autant les objectifs et fonctionnalités attendues de ces projets pour les voyageurs
- sur l'ensemble du programme, de redéployer les éventuelles économies réalisées sur les autres projets, de façon à ce que le coût final prévisionnel du programme ne dépasse pas son coût objectif initial.

S'il apparaît, après validation de ces mesures correctives par le Comité de programme, que les subventions octroyées par le STIF ne permettent pas de couvrir les dépenses prévisionnelles réajustées pour la réalisation du programme, 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 programme peut être proposé sans subvention supplémentaire du STIF.

## **ARTICLE 9 – DISPOSITIF DE SUIVI DE LA REALISATION DU PROGRAMME**

### **9.1. INSTANCE DE SUIVI DE LA REALISATION DU PROGRAMME**

Dans le cadre du comité de programme « information voyageurs » prévu dans le contrat d'exploitation 2012-2015 entre le STIF et la SNCF (art. 75-2), les parties conviennent d'assurer un suivi de la mise en œuvre de ces investissements, de la notification de la présente convention jusqu'à la clôture administrative de l'ensemble des financements liés à cette convention.

**Le comité de programme « information voyageurs » aura 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 du programme,
- de suivre les difficultés rencontrées,
- d'examiner des adaptations éventuelles des investissements, les modifications substantielles de programme
- 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 des investissements du programme gares.

Le comité de programme, est composé de la SNCF et du STIF. Il a lieu au moins deux fois par an. 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 des comités de programme sont établis en accord entre la SNCF et le STIF et les documents d'études permettant une instruction des parties sont transmis par la SNCF au moins 6 jours ouvrables avant la tenue des comités. Les parties peuvent décaler 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.

Les points nécessitant des prises de décision du comité des investissements 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.

Chaque comité de programme fait l'objet d'un compte-rendu proposé par la SNCF. Ce compte rendu est diffusé aux parties avant le comité de programme suivant, après avoir été validé par chacune d'entre elles.

## **9.2. COMMUNICATION, INAUGURATIONS**

Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service du programme de télé-sonorisation – nouveau déploiement Ligne B, à :

- mentionner le nom du STIF en tant que financeur de l'opération en indiquant son taux de financement, sur tout acte de publicité ou d'information concernant l'opération et y faire figurer son logo,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des financeurs,
- rapporter, en tant que de besoin, les réactions de la population concernant les travaux entrepris,
- informer le STIF, quatre semaines avant au minimum, de la date de fin des travaux de chaque phase.

## **9.3. EVALUATION DU PROJET**

Le Bénéficiaire transmet au STIF au fur et à mesure de leur production :

- l'évaluation de l'impact des travaux sur la base de critères tels que le suivi des réclamations, la satisfaction des clients ;
- les indicateurs permettant d'évaluer le fonctionnement des équipements ; les dysfonctionnements constatés et les mesures prises pour y remédier feront l'objet d'un rapport spécifique ;
- les rapports présentant les bilans effectués à l'issue du déploiement ;

A compter de la date de mise en service du système, le Bénéficiaire transmet au STIF un bilan final qui permettra d'évaluer :

- la satisfaction des voyageurs (enquête voyageurs) ;
- le bon fonctionnement du système et des différents équipements le composant (conditions d'exploitation : disponibilité, pannes, interopérabilité) ;
- le rapport qualité-coût (notamment pour la maintenance) ;
- l'amélioration globale de la ligne ;
- les enjeux technologiques de chaque projet et/ou système.

Le STIF a toute latitude pour utiliser, communiquer ou diffuser les divers rapports et notamment le bilan final de l'opération susvisé, sauf pour les données sensibles ou considérées comme confidentielles contenus dans lesdits rapports.

## **9.4. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROGRAMME**

Le Bénéficiaire établit sous sa responsabilité, au plus tard deux ans après la réalisation du programme, un bilan physique et financier des aménagements réalisés dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant plus particulièrement le descriptif des déploiements réalisés, retraçant l'évolution éventuelle du coût et des principales décisions concernant les déploiements dont il assure la maîtrise d'ouvrage, le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres).

#### **ARTICLE 10 - INVARIABILITÉ DU PROGRAMME**

Toute modification substantielle et contraire au programme autorisé au annexe 1 et 2, ou impactant significativement le service offert aux voyageurs que le Bénéficiaire souhaite effectuer par rapport au contenu du programme remis avec les études détaillées ne pourra être apportée sans être expressément autorisée par le STIF ou par le comité de programme Information Voyageurs, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention et pendant la durée des travaux.

Les demandes de modification substantielle effectuées par le Bénéficiaire font l'objet d'un descriptif détaillé, qui indique notamment leur impact sur le contenu et le périmètre des déploiements à réaliser, sur le service offert aux voyageurs, et sur le calendrier de réalisation de l'opération.

En cas de modification des données de programme de la part de l'une des Parties, la présente convention devra faire l'objet d'une validation au comité de programme Information Voyageurs.

S'il est constaté à l'issue des travaux, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que la réalisation n'est pas conforme au contenu du programme subventionné par la présente convention ou modifié conformément aux dispositions de l'article 9.1, le Bénéficiaire sera mis en demeure de communiquer au STIF les raisons détaillées justifiant les écarts constatés. Le versement du solde sera dans ce cas suspendu à un examen contradictoire par les Parties.

Si au terme de cet examen, un accord n'est pas trouvé entre les Parties sur les adaptations nécessaires pour solder l'opération, le comité de suivi des investissements du contrat d'exploitation 2012-2015 STIF-SNCF se prononcera sur la mise en œuvre de la procédure de conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF.

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.

#### **ARTICLE 11 – DEMOLITION OU MODIFICATION D’AFFECTATION DES AMENAGEMENTS REALISES**

En cas de démolition ou de modification d'affectation des équipements réalisés dans le cadre de la présente convention et dont la propriété relève du Bénéficiaire, le Bénéficiaire en informe préalablement le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception 6 mois avant la démolition ou la modification.

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 14 seront alors mises en œuvre.

#### **ARTICLE 12 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE 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 au Bénéficiaire.

La présente convention s'étend sur la durée du programme quadriennal d'investissement 2012-2015 signé par le STIF et la SNCF en 2012 et après la date de mise en service effective des installations réalisées dans chaque gare et dont le financement fait l'objet de la présente convention. Le Bénéficiaire informe le STIF de cette date de mise en service.

La présente convention prend fin au plus tard le 31/12/2016.

## **ARTICLE 13 – Droit d'information et d'audit du STIF**

### **13.1 ACCES AUX DONNEES RELATIVES A LA REALISATION PHYSIQUE ET FINANCIERE DU PROGRAMME**

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.

### **13.2 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 le STIF de la bonne exécution par la SNCF du programme objet de la présente convention. Il consiste à vérifier, sur pièces et 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 aux études ayant servi de base à l'octroi des subventions. Dans le cas contraire, il peut être procédé au reversement de tout ou partie de la subvention du STIF.

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 14 - RESILIATION**

En cas de résiliation de la convention, Bénéficiaire s'engage à transmettre au STIF l'état de solde visé à l'article 8.1 à la date de résiliation de la présente convention.

Nonobstant le précédent alinéa, dans l'hypothèse visée à l'article 10 d'une modification substantielle du programme non autorisée par le STIF ou par le comité de programme « information voyageurs » et en cas d'échec de la procédure de conciliation, l'engagement des autorisations de programmes et le paiement de la subvention sont annulés. Les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire devront être reversées au STIF pour le montant des équipements impactés par la modification.

Nonobstant le premier alinéa du présent article, dans l'hypothèse visée à l'article 11 et à défaut d'accord, en dernier recours, le paiement du solde de la subvention est annulé, et la subvention perçue par le Bénéficiaire est alors reversée au STIF au prorata de la durée d'amortissement non exécutée sans pouvoir excéder dix ans.

Dans ces deux hypothèses et à défaut d'accord, les différentes dispositions de la présente convention sont considérées comme résiliées de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

#### **ARTICLE 15 - FRAIS ET DISPOSITIONS DIVERSES**

Tous les frais auxquels donnera lieu la présente convention (publication, enregistrement, etc...) seront à la charge du Bénéficiaire.

#### **ARTICLE 16 - LITIGES**

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

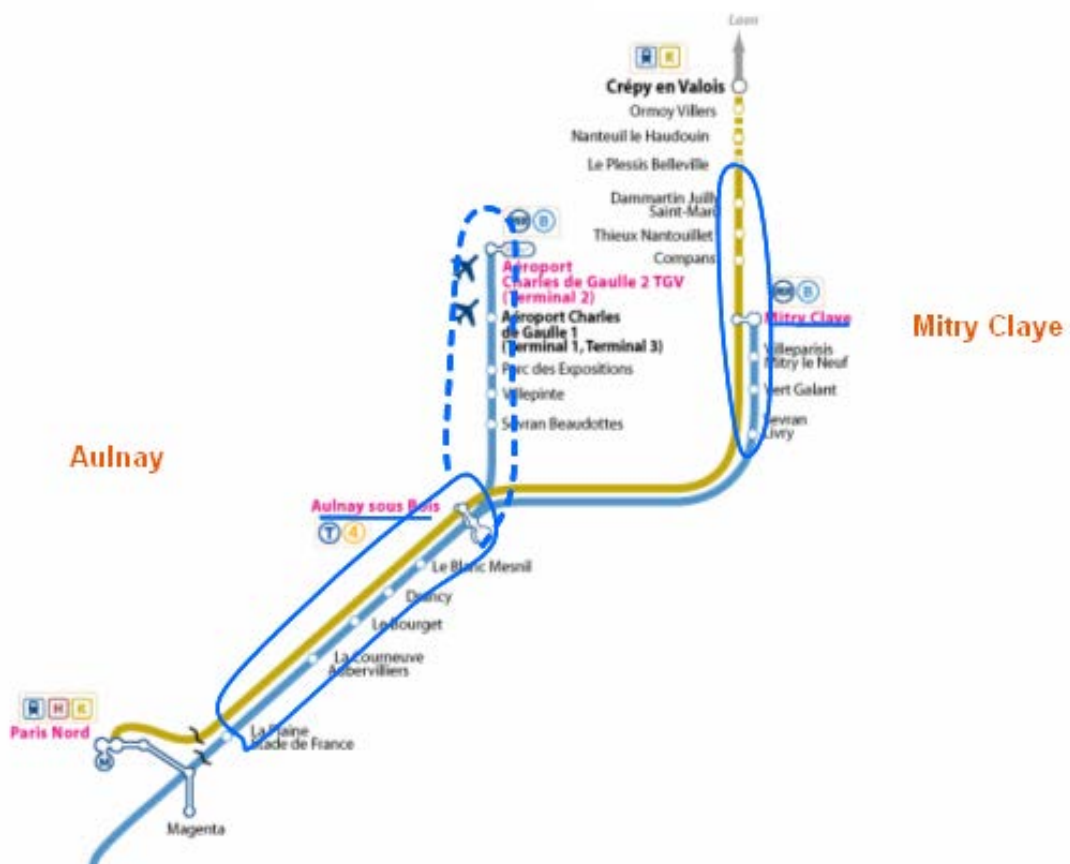
Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déferés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

Fait à Paris, le  
en deux originaux.

La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD,	
La Directrice Générale de Gares et Connexions Rachel PICARD,	

## ANNEXE 1

### LISTE DES GARES CONCERNEES PAR LE PRESENT PROGRAMME ET COUTS D'INVESTISSEMENTS



TELESONORISATION		ENTRANTS	MBP					
PIVIF	GARES			PR	MOE	MOA	Dépenses de MOA	TOTAL
Aulnay	Aulnay	23 090	299 602,19 €					
	Le Blanc Mesnil	3 260	84 693,20 €					
	Drancy	8 620	119 629,14 €					
	Le Bourget	17 180	86 810,53 €					
	La Courneuve Aubervilliers	13 760	92 103,85 €					
	La Plaine Stade de France	17 120	15 879,97 €					
	Aéroport Charles de Gaulle 2	10 900	160 811,21 €					
	Aéroport Charles de Gaulle 1	8 820	68 813,22 €					
	Parc des Expositions	4 870	9 527,98 €					
	Villepinte	3 970	45 522,59 €					
	Sevran Beaudottes	12 280	91 045,19 €					
	<b>TOTAL AULNAY</b>		<b>123 870</b>	<b>1 074 439,08 €</b>	107 443,91 €	189 101,28 €	35 456,49 €	17 728,24 €

Les travaux comprennent : le remplacement des centrales de sonorisation de toutes les gares de la zone d'action du PIVIF, y compris le pupitre au guichet et le retour son, ainsi que leur raccordement au réseau ; la mise en œuvre de Modules d'Annonces Numérisés (MODAN) dans chaque gare ; La régénération des lignes de diffusion (100V et hauts parleurs) de toutes les gares de la zone d'action du PIVIF ; la mise en place d'un local technique type Shelter en gare de Drancy ; L'adaptation du système de la nouvelle sonorisation de la gare d'Aulnay à la télésonorisation provenant du « tram-train » Aulnay – Bondy ;

TELESONORISATION		ENTRANTS	MBP					
PIVIF	GARES			PR	MOE	MOA	Dépenses de MOA	TOTAL
Mitry	Dammartin Juilly St-Mard	1 800	95 279,85 €					
	Thieux Nantouillet	20	99 514,51 €					
	Compans	70	99 514,51 €					
	Mitry Claye	3 870	113 171,29 €					
	Villeparisis	7 340	94 221,18 €					
	Vert Galant	11 600	92 103,85 €					
	Sevran Livry	8 550	59 285,24 €					
	<b>TOTAL MITRY</b>		<b>33 250</b>	<b>653 090,42 €</b>	65 309,04 €	114 943,91 €	35 456,49 €	10 775,99 €

Les travaux comprennent : le remplacement des centrales de sonorisation de toutes les gares de la zone d'action du PIVIF, y compris le pupitre au guichet et le retour son, ainsi que leur raccordement au réseau ; la mise en œuvre de Modules d'Annonces Numérisés (MODAN) dans chaque gare équipée 'Infogare ; La régénération des lignes de diffusion (100V et hauts parleurs) de toutes les gares de la zone d'action du PIVIF ; La mise en place d'un local technique type Shelter dans les gares de Vert-Galant, Compans, Thieux, Dammartin. ;

## ANNEXE 2

### Appels de fonds et le calendrier

#### Echéancier des dépenses en K€ courants

Ligne	2012	2013	2014	2015	2016	Total
<b>B</b>	<b>115</b>	<b>848</b>	<b>818</b>	<b>179</b>	<b>538</b>	<b>2 498</b>





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



## CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF

-----

### TELESONORISATION – NOUVEAU DEPLOIEMENT LIGNE E Volet information Voyageurs : Identifiant PQI 180

-----

Opération référencée : [code opération PA]  
sur AP 2012

**ENTRE :**

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9<sup>e</sup>, 41 rue de Châteaudun, 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° 2012/ [ ] du Conseil du STIF en date du 10 octobre 2012, dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

**ET :**

**La SNCF**, Société Nationale des Chemins de fer Français, 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<sup>ème</sup>, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par Rachel PICARD, Directrice générale de gares & connexions dûment habilitée par le conseil d'administration du 31 mai 2012, et domiciliée ès qualités 16 avenue d'Ivry, Paris 13<sup>ème</sup>.

Ci-après désigné par « la SNCF » ou le « Bénéficiaire »

d'autre part,

**VISAS**

**Vu** le code des transports (partie législative),

**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** 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** la délibération n°2007/0222 en date du 6 juin 2007 par laquelle le Conseil du STIF a décidé des orientations pour un schéma directeur d'information voyageur,

**Vu** la délibération n°2009/1032 en date du 9 décembre 2009 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé la charte des supports et contenus du schéma directeur d'information voyageur,

**Vu** la délibération n°2011-0886 en date du 7 décembre 2011 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé les modifications de son règlements budgétaire et financier,

**Vu** la délibération n°2012/ [ ] en date du 10 octobre 2012 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé

## PREAMBULE

En vertu des dispositions de l'article L.1241-1 et suivants du code des transports relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF est l'autorité organisatrice des transports de voyageurs en Ile-de-France. A ce titre, il intervient dans le domaine de l'information voyageur par une politique de soutien à la création et à la mise à niveau des équipements d'information voyageur.

Pour mieux répondre à l'une des attentes majeures des voyageurs, à savoir être informés en temps réel et tout au long de leur trajet sur l'ensemble de l'offre de transport à leur disposition et les éventuelles perturbations, le STIF a approuvé, le 6 juin 2007, son Schéma Directeur de l'Information Voyageur.

Celui-ci s'articule autour de cinq orientations:

1. mettre en valeur l'offre globale de transport,
2. diminuer l'impact des situations perturbées,
3. construire la continuité de service dans les zones d'échanges,
4. tirer le meilleur parti de l'offre dans les zones peu denses,
5. donner une information pour tous et la rendre accessible à tous.

Sa mise en œuvre a déjà donné lieu à la création d'un document de référence – la Charte des Supports et des Contenus de l'Information voyageur validée par le Conseil du STIF du 9 décembre 2009 – et sera, à terme, complétée par un cahier de préconisations spécifiques au volet cartographies ainsi que par une « charte des domaines de responsabilité et des processus d'échange ».

En application de ce Schéma Directeur, le précédent PQI du contrat STIF-SNCF 2008-2011 a permis de réaliser une première tranche d'investissements qui consistaient à équiper les gares d'une meilleure télé-sonorisation :

- sur les zones d'intervention des PIVIF de Melun, de Corbeil, Goussainville, Versailles, Rambouillet, Villiers, COT ligne H, Juvisy et Breigny). Les précédents investissements ont donc permis de télésonoriser 189 gares au total. Le Plan Quadriennal d'Investissements 2012-2015 permettra de télésonoriser 176 gares de plus.

Ces nouveaux investissements se dérouleront en deux phases : une première phase couvrant les investissements des lignes B, E, L & A (gares dans le champ d'action des PIVIF de Château Landon, Mitry, Aulnay, Asnière) et une seconde phase couvrant les investissements de la ligne C (gares dans le champ d'action du PIVIF d'Invalides). La présente convention de financement concerne la première phase de ce programme pour la ligne E.

La finalité de ce projet, au-delà du remplacement des équipements, est d'ajouter des fonctionnalités par rapport aux systèmes existants : prise de parole à distance depuis COT/PIVIF, déclenchement d'une annonce depuis un terminal mobile, diffusion d'annonces multilingues ; enregistrement des annonces.

Du point de vue du voyageur, le système permettra donc à la fois

- d'effectuer un saut qualitatif dans la qualité de diffusion de l'information sonore grâce au remplacement des équipements de sonorisation dans les gares (lignes de son, hauts parleurs),
- d'améliorer le déclenchement et la diffusion des annonces,

L'opération consiste à l'implémentation ou au remplacement des baies de sonorisation des gares par des systèmes modernes connectés à un réseau informatique numérique.

Les éléments de diffusion de l'information sonore (lignes de son, hauts parleurs), peuvent rester en place si leur état de fonctionnement est satisfaisant. Si tel n'est pas le cas, leur remplacement s'effectue sur les bases qualitatives et quantitatives suivantes :

1) Les nouveaux HP sont des HP « basse pression » ; outre leur longévité plus grande, ils améliorent le confort d'écoute des voyageurs (création d' « ambiance sonore ») et diminuent l'éventuelle gêne aux riverains. Ils sont implantés en plus grand nombre sur les quais avec un niveau sonore de diffusion moindre

2) Les nouveaux câbles de type « CR1-C1 multibrins », outre leur + grande longévité, présentent une meilleure isolation permettant une moindre altération du signal, en particulier sur les grandes longueurs, et une meilleure résistance au feu (sans dégagement de produits toxiques ou inflammables)

Nombre de HP par quai = env. 30

Déroulage de 1000 m par quai (les lignes sont doublées pour assurer la continuité des annonces en cas de problème physique sur la ligne)

Les nouvelles fonctionnalités du système, par exemple, la prise de parole à distance, permettront de revoir et d'assouplir les circuits de distribution de l'information voyageurs. La fonction d'enregistrement des annonces diffusées dans les gares est indispensable pour « hisser l'information voyageurs au niveau de la sécurité ».

Par ailleurs, le choix d'une diffusion de la sonorisation depuis un réseau informatique par l'utilisation du protocole standard « IP » permet de créer une architecture souple et adaptable. L'architecture ainsi créée permet de s'affranchir de la rigidité propre aux réseaux de diffusions classiques (cuivre). Ce choix novateur est dans un premier temps un levier indispensable pour modifier les PIVIF et leurs zones d'action. Dans un deuxième temps, il assure une évolution souple (« simple paramétrage et adressage réseau) qui permettra d'adapter la production de l'information sonore au plus près des organisations futures de gestion opérationnelle de circulations (Projet Commande Centralisée du Réseau).

Concernant le nombre d'équipements à déployer gare par gare, la SNCF s'engage à prendre dans les projets les mesures conservatoires nécessaires, c'est-à-dire pour les aspects les plus dimensionnant des équipements de télé-sonorisation :

- prendre en compte la réservation d'emplacements pour l'implantation d'équipements supplémentaires, si nécessaire, à l'issue de l'étude d'implantation ;
- Concevoir les installations de distribution d'énergie avec une capacité d'évolution en vue d'équipements supplémentaires ;
- Concevoir les installations de transmission d'information vers les équipements avec une capacité d'évolution pour gérer des équipements supplémentaires ;

Par ailleurs, la SNCF s'engage à ce que le remplacement des équipements d'information voyageurs se fasse avec des niveaux de service et de qualité au moins égaux à ceux actuels. Ces supports d'information dynamique répondent aux prescriptions du SDIV.

La Commission Qualité de service, dans sa séance du 04 Octobre 2012, puis le Conseil du STIF dans sa séance du 10 Octobre 2012 ont approuvé le projet présenté.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties concernant la participation du STIF au financement du programme de télé-sonorisation – nouveau déploiement Ligne E.

**EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :**

## **ARTICLE 1 – OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION**

La présente convention a pour objet de définir entre les parties les modalités de financement et de réalisation techniques du programme pour la télé-sonorisation – nouveau déploiement Ligne E inscrit au contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF pour la période 2012-2015.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à cette opération qui constitue l'objet principal de la présente convention, la dénomination unique suivante :

**« TELESONORISATION – NOUVEAU DEPLOIEMENT  
LIGNE E ».**

## **ARTICLE 2 – MAITRISE D'OUVRAGE DE LA SNCF**

Le Bénéficiaire assurera la mission de maîtrise d'ouvrage visant à la réalisation du programme de télé-sonorisation – nouveau déploiement Ligne E, objet de la présente convention.

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

Le Bénéficiaire assume, en tant que maître d'ouvrage du programme, l'entière responsabilité de l'ensemble des travaux de chaque phase du programme télé-sonorisation – nouveau déploiement Ligne E pendant les phases travaux, et notamment en cas de recours formulés par des tiers.

Le Bénéficiaire se charge, seul ou par l'intermédiaire d'un tiers, de la réalisation des travaux et de l'exploitation des installations impactées par ces travaux. Lorsque la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations impactées par ceux-ci est confiée à un tiers par le Bénéficiaire, ce dernier s'engage à faire respecter les engagements de la présente convention audit tiers. Le Bénéficiaire ne saurait se prévaloir de la défaillance du tiers à qui il aurait confié la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations pour s'exonérer des engagements auxquels il a souscrit au titre de la présente convention.

Le Bénéficiaire assume par ailleurs l'entière responsabilité de l'exploitation des équipements prévus par ce programme dont il est propriétaire.

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 des opérations de ce programme objet de la présente convention.

## **ARTICLE 3 – DESCRIPTION DU PROGRAMME ET CALENDRIER DE REALISATION**

### **3.1. OBJECTIFS**

Le programme de télé-sonorisation – nouveau déploiement Ligne E vise à remplacer les équipements de sonorisation des gares et à déployer de nouvelles fonctionnalités sur la sonorisation existante dans les gares situées dans le champ d'intervention du PIVIF de Château-Landon (7 Gares de Haussmann Saint Lazare à Bondy/Rosny sous bois).

### **3.2. CONTENU DE LA PROGRAMMATION**

Le détail de la liste des gares du programme et des coûts figure en annexe 1 de la présente convention.

### 3.3. CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DU PROGRAMME

Le calendrier prévisionnel de livraison du programme de télé-sonorisation – nouveau déploiement Ligne E s’inscrit sur la période 2012-2016.

Pour cette opération, le Bénéficiaire informe officiellement le STIF, au plus tard quatre semaines avant la date effective de mise en service de l’opération.

### ARTICLE 4 – COUT DU PROGRAMME

Les dépenses afférentes à l’ensemble du programme de télé-sonorisation – nouveau déploiement Ligne E sont évaluées à 751 K€ exprimés en euros courants hors taxe.

Elles comprennent tous les frais normaux de maîtrise d’ouvrage et de maîtrise d’œuvre, ainsi qu’une provision pour aléas et imprévus.

#### 4.1. ENGAGEMENT SUR LA REALISATION DU PROGRAMME DE TELE-SONORISATION DE LA LIGNE E

La SNCF s’engage à respecter le calendrier de réalisation du programme de Télé-sonorisation de la ligne E et de respecter le découpage de programmation par branche ci-dessous :

- De Hausmann Saint-Lazare à Bondy/Rosny-sous-bois (PIVIF de château Landon), un total de 7 gares pour 0,751 M€.

Une vérification faisant état de la réalisation finale des travaux et de la mise en service par branches sera effectuée par le STIF. Tout écart avec le calendrier de réalisation du programme pourra entraîner des pénalités conformément au contrat STIF/SNCF 2012-2015.

### ARTICLE 5 – FINANCEMENT DU PROGRAMME

#### 5.1. PLAN DE FINANCEMENT DU PROGRAMME

Le plan de financement de programme de télé-sonorisation – nouveau déploiement Ligne E est le suivant :

DEMANDE DE SUBVENTION	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL PROJET
Dépenses prévisionnelles K€ constants 01/2011	0	35	50	150	426	661
Dépenses prévisionnelles K€ courants	0	37	55	169	490	751

#### 5.2. PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DU PROGRAMME

Une subvention non révisable d’un montant maximal de 751 K€ HT est allouée par le STIF au Bénéficiaire, qui fera son affaire de l’exploitation et de l’entretien des installations faisant l’objet des investissements de la présente convention.

Il est expressément convenu que cette subvention est non soumise à TVA en vertu de l’instruction du 8 septembre 1994 publiée au BOI 3 CA 94.

Le STIF finance à 100% le programme de télé-sonorisation – nouveau déploiement Ligne E.

## **ARTICLE 6 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 7 décembre 2011, le Bénéficiaire doit informer le STIF du commencement d'exécution du programme objet de la présente convention.

Si, à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la convention du STIF, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, la dite subvention du STIF devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision du comité des investissements et/ou de la Directrice Générale du STIF sur sollicitation écrite du Bénéficiaire avant expiration de ce délai, si celui-ci établit auprès du STIF que les retards de démarrage du programme ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai, la subvention du STIF rendue impossible est désengagée et annulée.

## **ARTICLE 7 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006, et modifié le 7 décembre 2011<sup>1</sup>, le bénéficiaire dispose à compter de la date de demande du premier acompte, d'un délai maximum de quatre années pour achever la totalité des travaux de l'opération désignée à l'article 1 et présenter son solde.

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

## **ARTICLE 8 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

### **8. 1. DEMANDES DE VERSEMENT**

Sans préjudice des les dispositions des articles 6 et 7 ci-dessus, la subvention du STIF fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur présentation d'un appel de fonds par le représentant légal du Bénéficiaire, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% du montant total maximal de la subvention du STIF allouée pour la réalisation de la totalité du programme engagée est conditionné à la transmission de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux signé par le représentant légal du Bénéficiaire ;
- le versement d'acomptes intermédiaires, dans la limite de 75 % du montant total de la subvention est subordonné à :
  - o la transmission d'un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées ; nombre d'équipements déposés)

- la transmission d'un état des dépenses acquittées par la SNCF pour ces réalisations certifié par le service financier de la SNCF et de la liste des dépenses acquittées sous format papier et électronique (tableur) précisant, par facture, les éléments suivants :
  - le numéro de facture ;
  - l'objet de la facture
  - le montant HT ;
  - la date de paiement.
- le règlement du solde de la subvention est subordonné à :
  - la production de l'avis d'achèvement des travaux du programme réalisé, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
  - un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées; nombre d'équipements déposés)
  - la production de l'état récapitulatif des dépenses HT acquittées, certifié exact et sincère par le service financier de la SNCF pour l'intégralité du programme et de la liste des dépenses acquittées sous format papier et électronique (tableur) précisant, par facture, les éléments suivants,
    - le numéro de facture ;
    - l'objet de la facture
    - le montant HT ;
    - la date de paiement.
  - la production d'un tableau récapitulatif du coût final du programme,
    - Les montants dépensés ;
    - Les écarts éventuels avec les prévisions du PQI 2012-2015.
  - un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport aux phases du programme financé,
  - le respect des modalités de communication définies à l'article 9.2.

## **8.2. MODALITES DE PAIEMENT**

Sous réserve des condition de l'article 8.1, les versements de subvention au Bénéficiaire sont effectués par le STIF dans les 45 jours suivant la transmission de l'appel de fonds sur le compte ouvert à son nom à l'Agence centrale de la Banque de France, à Paris, dont les références du compte sont les suivantes :

- Code Banque : 30001
- Code guichet : 00064
- N° compte : 00 000 062 471
- Clé : 31
- IBAN : FR76 3000 1000 6400 0000 6247 131

## **8.3. MODALITES DE REGLEMENT DU SOLDE**

Si le coût définitif du programme pris en considération est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté sur la base du coût définitif du programme à hauteur de sa quote-part de financement telle que définie à l'article 5.2 de la présente convention.

Le règlement du solde est effectué comme suit :



- Cas n°1 : la SNCF doit reverser au STIF les montants trop-perçus.

Dans le cas où le montant versé par le STIF à la SNCF est supérieur au montant définitif du programme du STIF, la SNCF reverse spontanément au STIF le montant du trop-perçu au vu des pièces visées à l'article 8.1 relative au règlement du 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 du programme du STIF aux travaux, le STIF procède au versement du solde dû à la SNCF selon les principes généraux définis dans la présente convention au vu des pièces visées à l'article 8.1 relative au règlement du solde.

#### **8.4. ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES**

Le Bénéficiaire a programmé, dans sa demande de subvention au STIF, ses appels de fonds selon le calendrier figurant en annexe n°2.

Cet échéancier peut être recalé à l'occasion des suivis d'opérations réalisés conformément aux dispositions de l'article 9, dans les limites des délais du règlement budgétaire et financier du STIF mentionnés aux articles 6 et 7.

Sans préjudice du précédent alinéa, la SNCF transmet au STIF l'actualisation de ses prévisions d'appels de fonds une fois par an, fin octobre de l'année n pour les prévisions d'appels de fonds actualisées pour les années n+1 et suivantes.

Les prévisions d'appels de fond de la SNCF présentent, pour chaque année civile :

- le total des fonds demandés sur l'ensemble des travaux et études financés,
- la ventilation des fonds demandés par exercice, présentée selon le format du calendrier prévisionnel joint en annexe 2.

#### **8.5. ANALYSE DES ECARTS ENTRE LE COUT OBJECTIF GLOBAL DU PROGRAMME ET L'EVOLUTION DES COUTS**

S'il apparaît un dépassement prévisible du coût objectif initial du programme indiqué dans l'article 4, la SNCF en informe le STIF, en indiquant notamment le montant du dépassement prévu et l'impact possible de ces dépassements sur la réalisation des différents projets du programme.

Pour chacun des projets, 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 des projets
- 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.
- sous évaluation ou sur estimation de gares dont la précision des études effectuées pour les dossiers d'initialisation ne permettaient pas d'identifier toutes les contraintes.

L'analyse des écarts est présentée au comité de programme Information Voyageurs.

## **8.6. TRAITEMENT DES ECARTS ENTRE LE COUT OBJECTIF GLOBAL DU PROGRAMME ET LE COUT PREVISIONNEL FINAL**

Dans le cas d'un dépassement prévisionnel du coût objectif initial du programme, la SNCF présente au comité de programme, puis au CSPQI, les mesures de toutes natures pouvant être mises en œuvre pour qu'à échéance de la convention, le coût prévisionnel final du programme ne dépasse pas son coût objectif initial indiqué dans l'article 5.

Ces mesures doivent permettre :

- sur les projets dépassant leur coût objectif initial, de trouver des économies par des solutions techniques particulières ou des modifications de programmes, sans dénaturer pour autant les objectifs et fonctionnalités attendues de ces projets pour les voyageurs
- sur l'ensemble du programme, de redéployer les éventuelles économies réalisées sur les autres projets, de façon à ce que le coût final prévisionnel du programme ne dépasse pas son coût objectif initial.

S'il apparaît, après validation de ces mesures correctives par le Comité de programme, que les subventions octroyées par le STIF ne permettent pas de couvrir les dépenses prévisionnelles réajustées pour la réalisation du programme, 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 programme peut être proposé sans subvention supplémentaire du STIF.

## **ARTICLE 9 – DISPOSITIF DE SUIVI DE LA REALISATION DU PROGRAMME**

### **9.1. INSTANCE DE SUIVI DE LA REALISATION DU PROGRAMME**

Dans le cadre du comité de programme « information voyageurs » prévu dans le contrat d'exploitation 2012-2015 entre le STIF et la SNCF (art. 75-2), les parties conviennent d'assurer un suivi de la mise en œuvre de ces investissements, de la notification de la présente convention jusqu'à la clôture administrative de l'ensemble des financements liés à cette convention.

**Le comité de programme « information voyageurs » aura 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 du programme,
- de suivre les difficultés rencontrées,
- d'examiner des adaptations éventuelles des investissements, les modifications substantielles de programme
- 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 des investissements du programme gares.

Le comité de programme, est composé de la SNCF et du STIF. Il a lieu au moins deux fois par an. 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 des comités de programme sont établis en accord entre la SNCF et le STIF et les documents d'études permettant une instruction des parties sont transmis par la SNCF au moins 6 jours ouvrables avant la tenue des comités. Les parties peuvent

décaler 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.

Les points nécessitant des prises de décision du comité des investissements 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.

Chaque comité de programme fait l'objet d'un compte-rendu proposé par la SNCF. Ce compte rendu est diffusé aux parties avant le comité de programme suivant, après avoir été validé par chacune d'entre elles.

## **9.2. COMMUNICATION, INAUGURATIONS**

Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service du programme de télé-sonorisation – nouveau déploiement Ligne E, à :

- mentionner le nom du STIF en tant que financeur de l'opération en indiquant son taux de financement, sur tout acte de publicité ou d'information concernant l'opération et y faire figurer son logo,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des financeurs,
- rapporter, en tant que de besoin, les réactions de la population concernant les travaux entrepris,
- informer le STIF, quatre semaines avant au minimum, de la date de fin des travaux de chaque phase.

## **9.3. EVALUATION DU PROJET**

Le Bénéficiaire transmet au STIF au fur et à mesure de leur production :

- l'évaluation de l'impact des travaux sur la base de critères tels que le suivi des réclamations, la satisfaction des clients ;
- les indicateurs permettant d'évaluer le fonctionnement des équipements ; les dysfonctionnements constatés et les mesures prises pour y remédier feront l'objet d'un rapport spécifique ;
- les rapports présentant les bilans effectués à l'issue du déploiement ;

A compter de la date de mise en service du système, le Bénéficiaire transmet au STIF un bilan final qui permettra d'évaluer :

- la satisfaction des voyageurs (enquête voyageurs) ;
- le bon fonctionnement du système et des différents équipements le composant (conditions d'exploitation : disponibilité, pannes, interopérabilité) ;
- le rapport qualité-coût (notamment pour la maintenance) ;
- l'amélioration globale de la ligne ;
- les enjeux technologiques de chaque projet et/ou système.

Le STIF a toute latitude pour utiliser, communiquer ou diffuser les divers rapports et notamment le bilan final de l'opération susvisé, sauf pour les données sensibles ou considérées comme confidentielles contenus dans lesdits rapports.

## **9.4. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROGRAMME**

Le Bénéficiaire établit sous sa responsabilité, au plus tard deux ans après la réalisation du programme, un bilan physique et financier des aménagements réalisés dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant plus particulièrement le descriptif des déploiements réalisés, retraçant l'évolution éventuelle du coût et des principales décisions concernant les déploiements dont il assure la maîtrise d'ouvrage, le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres).

## **ARTICLE 10 - INVARIABILITÉ DU PROGRAMME**

Toute modification substantielle et contraire au programme autorisé au annexe 1 et 2, ou impactant significativement le service offert aux voyageurs que le Bénéficiaire souhaite effectuer par rapport au contenu du programme remis avec les études détaillées ne pourra être apportée sans être expressément autorisée par le STIF ou par le comité de programme Information Voyageurs, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention et pendant la durée des travaux.

Les demandes de modification substantielle effectuées par le Bénéficiaire font l'objet d'un descriptif détaillé, qui indique notamment leur impact sur le contenu et le périmètre des déploiements à réaliser, sur le service offert aux voyageurs, et sur le calendrier de réalisation de l'opération.

En cas de modification des données de programme de la part de l'une des Parties, la présente convention devra faire l'objet d'une validation au comité de programme Information Voyageurs.

S'il est constaté à l'issue des travaux, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que la réalisation n'est pas conforme au contenu du programme subventionné par la présente convention ou modifié conformément aux dispositions de l'article 9.1, le Bénéficiaire sera mis en demeure de communiquer au STIF les raisons détaillées justifiant les écarts constatés. Le versement du solde sera dans ce cas suspendu à un examen contradictoire par les Parties.

Si au terme de cet examen, un accord n'est pas trouvé entre les Parties sur les adaptations nécessaires pour solder l'opération, le comité de suivi des investissements du contrat d'exploitation 2012-2015 STIF-SNCF se prononcera sur la mise en œuvre de la procédure de conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF.

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.

## **ARTICLE 11 – DEMOLITION OU MODIFICATION D'AFFECTATION DES AMENAGEMENTS REALISES**

En cas de démolition ou de modification d'affectation des équipements réalisés dans le cadre de la présente convention et dont la propriété relève du Bénéficiaire, le Bénéficiaire en informe préalablement le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception 6 mois avant la démolition ou la modification.

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 14 seront alors mises en œuvre.

## **ARTICLE 12 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE 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 au Bénéficiaire.

La présente convention s'étend sur la durée du programme quadriennal d'investissement 2012-2015 signé par le STIF et la SNCF en 2012 et après la date de mise en service effective des installations réalisées dans chaque gare et dont le financement fait l'objet de la présente convention. Le Bénéficiaire informe le STIF de cette date de mise en service.

La présente convention prend fin au plus tard le 31/12/2016.

## **ARTICLE 13 – Droit d'information et d'audit du STIF**

### **13.1 ACCES AUX DONNEES RELATIVES A LA REALISATION PHYSIQUE ET FINANCIERE DU PROGRAMME**

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.

### **13.2 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 le STIF de la bonne exécution par la SNCF du programme objet de la présente convention. Il consiste à vérifier, sur pièces et 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 aux études ayant servi de base à l'octroi des subventions. Dans le cas contraire, il peut être procédé au reversement de tout ou partie de la subvention du STIF.

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 14 - RESILIATION**

En cas de résiliation de la convention, Bénéficiaire s'engage à transmettre au STIF l'état de solde visé à l'article 8.1 à la date de résiliation de la présente convention.

Nonobstant le précédent alinéa, dans l'hypothèse visée à l'article 10 d'une modification substantielle du programme non autorisée par le STIF ou par le comité de programme « information voyageurs » et en cas d'échec de la procédure de conciliation, l'engagement des autorisations de programmes et le paiement de la subvention sont annulés. Les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire devront être reversées au STIF pour le montant des équipements impactés par la modification.

Nonobstant le premier alinéa du présent article, dans l'hypothèse visée à l'article 11 et à défaut d'accord, en dernier recours, le paiement du solde de la subvention est annulé, et la subvention perçue par le Bénéficiaire est alors reversée au STIF au prorata de la durée d'amortissement non exécutée sans pouvoir excéder dix ans.

Dans ces deux hypothèses et à défaut d'accord, les différentes dispositions de la présente convention sont considérées comme résiliées de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

#### **ARTICLE 15 - FRAIS ET DISPOSITIONS DIVERSES**

Tous les frais auxquels donnera lieu la présente convention (publication, enregistrement, etc...) seront à la charge du Bénéficiaire.

#### **ARTICLE 16 - LITIGES**

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

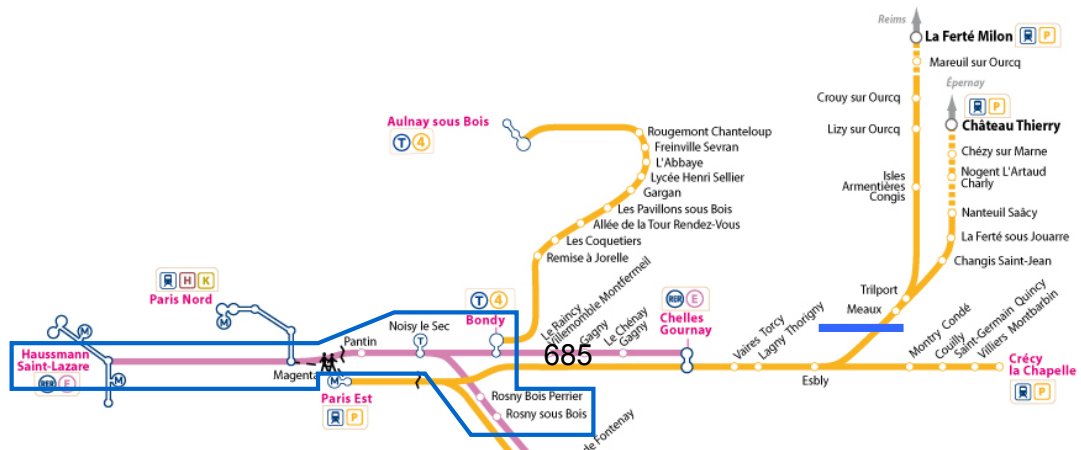
Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déferés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

Fait à Paris, le  
en deux originaux.

<p>La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD,</p>	
<p>La Directrice Générale de Gares et Connexions Rachel PICARD,</p>	

## ANNEXE 1

### LISTE DES GARES CONCERNEES PAR LE PRESENT PROGRAMME ET COUTS D'INVESTISSEMENTS



TELESONORISATION		ENTRANTS	MBP					
PIVIF	GARES			PR	MOE	MOA	Dépenses de MOA	TOTAL
PIVIF CHL	HSL et Magenta	145 270	86 781,52 €					
	Pantin	7 710	86 063,90 €					
	Noisy-le-Sec	26 020	98 981,17 €					
	Bondy	9 360	78 067,49 €					
	Rosny-sous-Bois	7 820	74 376,84 €	10%	16%	3%		
	Rosny-Bois-Perrier	8 200	74 376,84 €				1,50%	
TOTAL CHL		204 380	498 647,75 €	49 864,78 €	87 762,00 €	16 455,38 €	8 227,69 €	660 957,59 €

Les installations de sonorisation des 5 gares anciennes du projet seront entièrement déposées et remplacées par des systèmes permettant leur raccordement sur un réseau de type IP. Chaque gare sera équipée d'un nouveau pupitre de sonorisation, à installer au guichet de vente, pour la diffusion d'annonces sonores en local.

Les lignes de distribution et de diffusion sonore des quais et du bâtiment voyageurs de chaque gare seront régénérées et doublées. De même, les haut-parleurs existants dans ces gares, de type « chambre à compression », seront remplacés et doublés par des modèles de type « projecteur de son ».

Enfin, les MODAN seront conservés et raccordés, après adaptation de la liaison actuelle, aux nouvelles installations de sonorisation afin d'assurer la continuité de « l'interface son » existante entre l'application Infogare et ces dernières.

## ANNEXE 2

### Appels de fonds et le calendrier

#### Echéancier des dépenses en K€ courants

Ligne	2012	2013	2014	2015	2016	Total
E	0	37	55	169	490	751





## CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF

-----

### TELESONORISATION – NOUVEAU DEPLOIEMENT LIGNE L&A Volet information Voyageurs : Identifiant PQI 180

-----

Opération référencée : [code opération PA]  
sur AP 2012

**ENTRE :**

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9<sup>e</sup>, 41 rue de Châteaudun, 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° 2012/ [ ] du Conseil du STIF en date du 10 octobre 2012, dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

**ET :**

**La SNCF**, Société Nationale des Chemins de fer Français, 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<sup>ème</sup>, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par Rachel PICARD, Directrice générale de gares & connexions dûment habilitée par le conseil d'administration du 31 mai 2012, et domiciliée ès qualités 16 avenue d'Ivry, Paris 13<sup>ème</sup>.

Ci-après désigné par « la SNCF » ou le « Bénéficiaire »

d'autre part,

**VISAS**

**Vu** le code des transports (partie législative),

**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** 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** la délibération n°2007/0222 en date du 6 juin 2007 par laquelle le Conseil du STIF a décidé des orientations pour un schéma directeur d'information voyageur,

**Vu** la délibération n°2009/1032 en date du 9 décembre 2009 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé la charte des supports et contenus du schéma directeur d'information voyageur,

**Vu** la délibération n°2011-0886 en date du 7 décembre 2011 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé les modifications de son règlements budgétaire et financier,

**Vu** la délibération n°2012/[ ] en date du 10 octobre 2012 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé

## PREAMBULE

En vertu des dispositions de l'article L.1241-1 et suivants du code des transports relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF est l'autorité organisatrice des transports de voyageurs en Ile-de-France. A ce titre, il intervient dans le domaine de l'information voyageur par une politique de soutien à la création et à la mise à niveau des équipements d'information voyageur.

Pour mieux répondre à l'une des attentes majeures des voyageurs, à savoir être informés en temps réel et tout au long de leur trajet sur l'ensemble de l'offre de transport à leur disposition et les éventuelles perturbations, le STIF a approuvé, le 6 juin 2007, son Schéma Directeur de l'Information Voyageur.

Celui-ci s'articule autour de cinq orientations:

1. mettre en valeur l'offre globale de transport,
2. diminuer l'impact des situations perturbées,
3. construire la continuité de service dans les zones d'échanges,
4. tirer le meilleur parti de l'offre dans les zones peu denses,
5. donner une information pour tous et la rendre accessible à tous.

Sa mise en œuvre a déjà donné lieu à la création d'un document de référence – la Charte des Supports et des Contenus de l'Information voyageur validée par le Conseil du STIF du 9 décembre 2009 – et sera, à terme, complétée par un cahier de préconisations spécifiques au volet cartographies ainsi que par une « charte des domaines de responsabilité et des processus d'échange ».

En application de ce Schéma Directeur, le précédent PQI du contrat STIF-SNCF 2008-2011 a permis de réaliser une première tranche d'investissements qui consistaient à équiper les gares d'une meilleure télé-sonorisation :

- sur les zones d'intervention des PIVIF de Melun, de Corbeil, Goussainville, Versailles, Rambouillet, Villiers, COT ligne H, Juvisy et Bretigny). Les précédents investissements ont donc permis de télé-sonoriser 189 gares au total. Le Plan Quadriennal d'Investissements 2012-2015 permettra de télé-sonoriser 176 gares de plus.

Ces nouveaux investissements se dérouleront en deux phases : une première phase couvrant les investissements des lignes B, E, L & A (gares dans le champ d'action des PIVIF de Château Landon, Mitry, Aulnay, Asnières) et une seconde phase couvrant les investissements de la ligne C (gares dans le champ d'action du PIVIF d'Invalides). La présente convention de financement concerne la première phase de ce programme pour la Ligne L&A.

La finalité de ce projet, au-delà du remplacement des équipements, est d'ajouter des fonctionnalités par rapport aux systèmes existants : prise de parole à distance depuis COT/PIVIF, déclenchement d'une annonce depuis un terminal mobile, diffusion d'annonces multilingues ; enregistrement des annonces.

Du point de vue du voyageur, le système permettra donc à la fois

- d'effectuer un saut qualitatif dans la qualité de diffusion de l'information sonore grâce au remplacement des équipements de sonorisation dans les gares (lignes de son, hauts parleurs),
- d'améliorer le déclenchement et la diffusion des annonces,

L'opération consiste à l'implémentation ou au remplacement des baies de sonorisation des gares par des systèmes modernes connectés à un réseau informatique numérique.

Les éléments de diffusion de l'information sonore (lignes de son, hauts parleurs), peuvent rester en place si leur état de fonctionnement est satisfaisant. Si tel n'est pas le cas, leur remplacement s'effectue sur les bases qualitatives et quantitatives suivantes :

1) Les nouveaux HP sont des HP « basse pression » ; outre leur longévité plus grande, ils améliorent le confort d'écoute des voyageurs (création d' « ambiance sonore ») et diminuent l'éventuelle gêne aux riverains. Ils sont implantés en plus grand nombre sur les quais avec un niveau sonore de diffusion moindre

2) Les nouveaux câbles de type « CR1-C1 multibrins », outre leur + grande longévité, présentent une meilleure isolation permettant une moindre altération du signal, en particulier sur les grandes longueurs, et une meilleure résistance au feu (sans dégagement de produits toxiques ou inflammables)

Nombre de HP par quai = env. 30

Déroulage de 1000 m par quai (les lignes sont doublées pour assurer la continuité des annonces en cas de problème physique sur la ligne)

Les nouvelles fonctionnalités du système, par exemple, la prise de parole à distance, permettront de revoir et d'assouplir les circuits de distribution de l'information voyageurs. La fonction d'enregistrement des annonces diffusées dans les gares est indispensable pour « hisser l'information voyageurs au niveau de la sécurité ».

Par ailleurs, le choix d'une diffusion de la sonorisation depuis un réseau informatique par l'utilisation du protocole standard « IP » permet de créer une architecture souple et adaptable. L'architecture ainsi créée permet de s'affranchir de la rigidité propre aux réseaux de diffusions classiques (cuivre). Ce choix novateur est dans un premier temps un levier indispensable pour modifier les PIVIF et leurs zones d'action. Dans un deuxième temps, il assure une évolution souple (« simple paramétrage et adressage réseau) qui permettra d'adapter la production de l'information sonore au plus près des organisations futures de gestion opérationnelle de circulations (Projet Commande Centralisée du Réseau).

Concernant le nombre d'équipements à déployer gare par gare, la SNCF s'engage à prendre dans les projets les mesures conservatoires nécessaires, c'est-à-dire pour les aspects les plus dimensionnant des équipements de télé-sonorisation :

- prendre en compte la réservation d'emplacements pour l'implantation d'équipements supplémentaires, si nécessaire, à l'issue de l'étude d'implantation ;
- Concevoir les installations de distribution d'énergie avec une capacité d'évolution en vue d'équipements supplémentaires ;
- Concevoir les installations de transmission d'information vers les équipements avec une capacité d'évolution pour gérer des équipements supplémentaires ;

Par ailleurs, la SNCF s'engage à ce que le remplacement des équipements d'information voyageurs se fasse avec des niveaux de service et de qualité au moins égaux à ceux actuels. Ces supports d'information dynamique répondent aux prescriptions du SDIV.

La Commission Qualité de service, dans sa séance du 04 Octobre 2012, puis le Conseil du STIF dans sa séance du 10 Octobre 2012 ont approuvé le projet présenté.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties concernant la participation du STIF au financement du programme de télé-sonorisation – nouveau déploiement Ligne L&A.

**EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :**

## **ARTICLE 1 – OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION**

La présente convention a pour objet de définir entre les parties les modalités de financement et de réalisation techniques du programme pour la télé-sonorisation – nouveau déploiement Lignes L&A inscrit au contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF pour la période 2012-2015.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à cette opération qui constitue l'objet principal de la présente convention, la dénomination unique suivante :

**« TELESONORISATION – NOUVEAU DEPLOIEMENT  
LIGNE L&A ».**

## **ARTICLE 2 – MAITRISE D'OUVRAGE DE LA SNCF**

Le Bénéficiaire assurera la mission de maîtrise d'ouvrage visant à la réalisation du programme de télé-sonorisation – nouveau déploiement Ligne L&A, objet de la présente convention.

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

Le Bénéficiaire assume, en tant que maître d'ouvrage du programme, l'entière responsabilité de l'ensemble des travaux de chaque phase du programme télé-sonorisation – nouveau déploiement Ligne L&A pendant les phases travaux, et notamment en cas de recours formulés par des tiers.

Le Bénéficiaire se charge, seul ou par l'intermédiaire d'un tiers, de la réalisation des travaux et de l'exploitation des installations impactées par ces travaux. Lorsque la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations impactées par ceux-ci est confiée à un tiers par le Bénéficiaire, ce dernier s'engage à faire respecter les engagements de la présente convention audit tiers. Le Bénéficiaire ne saurait se prévaloir de la défaillance du tiers à qui il aurait confié la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations pour s'exonérer des engagements auxquels il a souscrit au titre de la présente convention.

Le Bénéficiaire assume par ailleurs l'entière responsabilité de l'exploitation des équipements prévus par ce programme dont il est propriétaire.

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 des opérations de ce programme objet de la présente convention.

## **ARTICLE 3 – DESCRIPTION DU PROGRAMME ET CALENDRIER DE REALISATION**

### **3.1. OBJECTIFS**

Le programme de télé-sonorisation – nouveau déploiement Ligne L&A vise à remplacer les équipements de sonorisation des gares et à déployer de nouvelles fonctionnalités sur la sonorisation existante dans les gares situées dans le champ d'intervention du PIVIF de Asnières (41 Gares de Pont Cardinet à Versailles RD/St Nom la Bretèche, de Bécon les Bruyères à Cergy le Haut/Poissy, de Noisy le Roi à St Germain en Laye Grande Ceinture).

### **3.2. CONTENU DE LA PROGRAMMATION**

Le détail de la liste des gares, du programme et des coûts figure en annexe 1 de la présente convention.

### **3.3. CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DU PROGRAMME**

Le calendrier prévisionnel de livraison du programme de télé-sonorisation – nouveau déploiement Ligne L&A s’inscrit sur la période 2012-2016.

Pour cette opération, le Bénéficiaire informe officiellement le STIF, au plus tard quatre semaines avant la date effective de mise en service de l’opération.

### **ARTICLE 4 – COUT DU PROGRAMME**

Les dépenses afférentes à l’ensemble du programme de télé-sonorisation – nouveau déploiement Ligne L&A sont évaluées à 4 434 K€ exprimés en euros courants hors taxe.

Elles comprennent tous les frais normaux de maîtrise d’ouvrage et de maîtrise d’œuvre, ainsi qu’une provision pour aléas et imprévus.

#### **4.1. ENGAGEMENT SUR LA REALISATION DU PROGRAMME DE TELE-SONORISATION DE LA LIGNE L&A**

La SNCF s’engage à respecter le calendrier de réalisation du programme de Télé-sonorisation de la ligne L&A et de respecter le découpage de programmation par branche ci-dessous :

- De Pont-Cardinet à Versailles RD/St Nom la Bretèche, De Becon les Bruyères à cergy le Haut/Poissy, de Noisy le Roi à ST Germain en Laye Grande Ceinture (PIVIF d’Asnière), un total de 41 gares pour 4,434 M€.

Une vérification faisant état de la réalisation finale des travaux et de la mise en service par branches sera effectuée par le STIF. Tout écart avec le calendrier de réalisation du programme pourra entraîner des pénalités conformément au contrat STIF/SNCF 2012-2015.

### **ARTICLE 5 – FINANCEMENT DU PROGRAMME**

#### **5.1. PLAN DE FINANCEMENT DU PROGRAMME**

Le plan de financement de programme de télé-sonorisation – nouveau déploiement Ligne L&A est le suivant :

<b>DEMANDE DE SUBVENTION</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>TOTAL PROJET</b>
<b>Dépenses prévisionnelles K€ constants 01/2011</b>	200	3000	550	200	195	4145
<b>Dépenses prévisionnelles K€ courants</b>	206	3180	599	224	225	4434

#### **5.2. PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DU PROGRAMME**

Une subvention non révisable d’un montant maximal de 4 434 K€ HT est allouée par le STIF au Bénéficiaire, qui fera son affaire de l’exploitation et de l’entretien des installations faisant l’objet des investissements de la présente convention.

Il est expressément convenu que cette subvention est non soumise à TVA en vertu de l'instruction du 8 septembre 1994 publiée au BOI 3 CA 94.

Le STIF finance à 100% le programme de télé-sonorisation – nouveau déploiement Lignes L&A.

## **ARTICLE 6 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 7 décembre 2011, le Bénéficiaire doit informer le STIF du commencement d'exécution du programme objet de la présente convention.

Si, à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la convention du STIF, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, la dite subvention du STIF devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision du comité des investissements et/ou de la Directrice Générale du STIF sur sollicitation écrite du Bénéficiaire avant expiration de ce délai, si celui-ci établit auprès du STIF que les retards de démarrage du programme ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai, la subvention du STIF rendue impossible est désengagée et annulée.

## **ARTICLE 7 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006, et modifié le 7 décembre 2011, le bénéficiaire dispose à compter de la date de demande du premier acompte, d'un délai maximum de quatre années pour achever la totalité des travaux de l'opération désignée à l'article 1 et présenter son solde.

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

## **ARTICLE 8 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

### **8. 1. DEMANDES DE VERSEMENT**

Sans préjudice des dispositions des articles 6 et 7 ci-dessus, la subvention du STIF fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur présentation d'un appel de fonds par le représentant légal du Bénéficiaire, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% du montant total maximal de la subvention du STIF allouée pour la réalisation de la totalité du programme engagée est conditionné à la transmission de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux signé par le représentant légal du Bénéficiaire ;
- le versement d'acomptes intermédiaires, dans la limite de 75 % du montant total de la subvention est subordonné à :
  - o la transmission d'un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées ; nombre d'équipements déposés)

- la transmission d'un état des dépenses acquittées par la SNCF pour ces réalisations certifié par le service financier de la SNCF et de la liste des dépenses acquittées sous format papier et électronique (tableur) précisant, par facture, les éléments suivants :
  - le numéro de facture ;
  - l'objet de la facture
  - le montant HT ;
  - la date de paiement.
- le règlement du solde de la subvention est subordonné à :
  - la production de l'avis d'achèvement des travaux du programme réalisé, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
  - un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre d'écrans par gare équipées; nombre d'équipements déposés)
  - la production de l'état récapitulatif des dépenses HT acquittées, certifié exact et sincère par le service financier de la SNCF pour l'intégralité du programme et de la liste des dépenses acquittées sous format papier et électronique (tableur) précisant, par facture, les éléments suivants,
    - le numéro de facture ;
    - l'objet de la facture
    - le montant HT ;
    - la date de paiement.
  - la production d'un tableau récapitulatif du coût final du programme,
    - Les montants dépensés ;
    - Les écarts éventuels avec les prévisions du PQI 2012-2015.
  - un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport aux phases du programme financé,
  - le respect des modalités de communication définies à l'article 9.2.

## **8.2. MODALITES DE PAIEMENT**

Sous réserve des condition de l'article 8.1, les versements de subvention au Bénéficiaire sont effectués par le STIF dans les 45 jours suivant la transmission de l'appel de fonds sur le compte ouvert à son nom à l'Agence centrale de la Banque de France, à Paris, dont les références du compte sont les suivantes :

- Code Banque : 30001
- Code guichet : 00064
- N° compte : 00 000 062 471
- Clé : 31
- FR76 3000 1000 6400 0000 6247 131

## **8.3. MODALITES DE REGLEMENT DU SOLDE**

Si le coût définitif du programme pris en considération est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté sur la base du coût définitif du programme à hauteur de sa quote-part de financement telle que définie à l'article 5.2 de la présente convention.

Le règlement du solde est effectué comme suit :



- Cas n°1 : la SNCF doit reverser au STIF les montants trop-perçus.

Dans le cas où le montant versé par le STIF à la SNCF est supérieur au montant définitif du programme du STIF, la SNCF reverse spontanément au STIF le montant du trop-perçu au vu des pièces visées à l'article 8.1 relative au règlement du 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 du programme du STIF aux travaux, le STIF procède au versement du solde dû à la SNCF selon les principes généraux définis dans la présente convention au vu des pièces visées à l'article 8.1 relative au règlement du solde.

#### **8.4. ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES**

Le Bénéficiaire a programmé, dans sa demande de subvention au STIF, ses appels de fonds selon le calendrier figurant en annexe n°2.

Cet échéancier peut être recalé à l'occasion des suivis d'opérations réalisés conformément aux dispositions de l'article 9, dans les limites des délais du règlement budgétaire et financier du STIF mentionnés aux articles 6 et 7.

Sans préjudice du précédent alinéa, la SNCF transmet au STIF l'actualisation de ses prévisions d'appels de fonds une fois par an, fin octobre de l'année n pour les prévisions d'appels de fonds actualisées pour les années n+1 et suivantes.

Les prévisions d'appels de fond de la SNCF présentent, pour chaque année civile :

- le total des fonds demandés sur l'ensemble des travaux et études financés,
- la ventilation des fonds demandés par exercice, présentée selon le format du calendrier prévisionnel joint en annexe 2.

#### **8.5. ANALYSE DES ECARTS ENTRE LE COUT OBJECTIF GLOBAL DU PROGRAMME ET L'EVOLUTION DES COUTS**

S'il apparaît un dépassement prévisible du coût objectif initial du programme indiqué dans l'article 4, la SNCF en informe le STIF, en indiquant notamment le montant du dépassement prévu et l'impact possible de ces dépassements sur la réalisation des différents projets du programme.

Pour chacun des projets, 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 des projets
- 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.
- sous évaluation ou sur estimation de gares dont la précision des études effectuées pour les dossiers d'initialisation ne permettaient pas d'identifier toutes les contraintes.

L'analyse des écarts est présentée au comité de programme Information Voyageurs.

#### **TRAITEMENT DES ECARTS ENTRE LE COUT OBJECTIF GLOBAL DU PROGRAMME ET LE COUT PREVISIONNEL FINAL**

Dans le cas d'un dépassement prévisionnel du coût objectif initial du programme, la SNCF présente au comité de programme, puis au CSPQI, les mesures de toutes natures

pouvant être mises en œuvre pour qu'à échéance de la convention, le coût prévisionnel final du programme ne dépasse pas son coût objectif initial indiqué dans l'article 5.

Ces mesures doivent permettre :

- sur les projets dépassant leur coût objectif initial, de trouver des économies par des solutions techniques particulières ou des modifications de programmes, sans dénaturer pour autant les objectifs et fonctionnalités attendues de ces projets pour les voyageurs
- sur l'ensemble du programme, de redéployer les éventuelles économies réalisées sur les autres projets, de façon à ce que le coût final prévisionnel du programme ne dépasse pas son coût objectif initial.

S'il apparaît, après validation de ces mesures correctives par le Comité de programme, que les subventions octroyées par le STIF ne permettent pas de couvrir les dépenses prévisionnelles réajustées pour la réalisation du programme, 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 programme peut être proposé sans subvention supplémentaire du STIF.

## **ARTICLE 9 – DISPOSITIF DE SUIVI DE LA REALISATION DU PROGRAMME**

### **9.1. INSTANCE DE SUIVI DE LA REALISATION DU PROGRAMME**

Dans le cadre du comité de programme « information voyageurs » prévu dans le contrat d'exploitation 2012-2015 entre le STIF et la SNCF (art. 75-2), les parties conviennent d'assurer un suivi de la mise en œuvre de ces investissements, de la notification de la présente convention jusqu'à la clôture administrative de l'ensemble des financements liés à cette convention.

**Le comité de programme « information voyageurs » aura 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 du programme,
- de suivre les difficultés rencontrées,
- d'examiner des adaptations éventuelles des investissements, les modifications substantielles de programme
- 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 des investissements du programme gares.

Le comité de programme, est composé de la SNCF et du STIF. Il a lieu au moins deux fois par an. 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 des comités de programme sont établis en accord entre la SNCF et le STIF et les documents d'études permettant une instruction des parties sont transmis par la SNCF au moins 6 jours ouvrables avant la tenue des comités. Les parties peuvent décaler 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.

Les points nécessitant des prises de décision du comité des investissements 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.

Chaque comité de programme fait l'objet d'un compte-rendu proposé par la SNCF. Ce compte rendu est diffusé aux parties avant le comité de programme suivant, après avoir été validé par chacune d'entre elles.

## **9.2. COMMUNICATION, INAUGURATIONS**

Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service du programme de télé-sonorisation – nouveau déploiement Ligne L&A, à :

- mentionner le nom du STIF en tant que financeur de l'opération en indiquant son taux de financement, sur tout acte de publicité ou d'information concernant l'opération et y faire figurer son logo,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des financeurs,
- rapporter, en tant que de besoin, les réactions de la population concernant les travaux entrepris,
- informer le STIF, quatre semaines avant au minimum, de la date de fin des travaux de chaque phase.

## **9.3. EVALUATION DU PROJET**

Le Bénéficiaire transmet au STIF au fur et à mesure de leur production :

- l'évaluation de l'impact des travaux sur la base de critères tels que le suivi des réclamations, la satisfaction des clients ;
- les indicateurs permettant d'évaluer le fonctionnement des équipements ; les dysfonctionnements constatés et les mesures prises pour y remédier feront l'objet d'un rapport spécifique ;
- les rapports présentant les bilans effectués à l'issue du déploiement ;

A compter de la date de mise en service du système, le Bénéficiaire transmet au STIF un bilan final qui permettra d'évaluer :

- la satisfaction des voyageurs (enquête voyageurs) ;
- le bon fonctionnement du système et des différents équipements le composant (conditions d'exploitation : disponibilité, pannes, interopérabilité) ;
- le rapport qualité-coût (notamment pour la maintenance) ;
- l'amélioration globale de la ligne ;
- les enjeux technologiques de chaque projet et/ou système.

Le STIF a toute latitude pour utiliser, communiquer ou diffuser les divers rapports et notamment le bilan final de l'opération susvisé, sauf pour les données sensibles ou considérées comme confidentielles contenus dans lesdits rapports.

## **9.4. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROGRAMME**

Le Bénéficiaire établit sous sa responsabilité, au plus tard deux ans après la réalisation du programme, un bilan physique et financier des aménagements réalisés dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant plus particulièrement le descriptif des déploiements réalisés, retraçant l'évolution éventuelle du coût et des

- principales décisions concernant les déploiements dont il assure la maîtrise d'ouvrage, le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres).

## **ARTICLE 10 - INVARIABILITÉ DU PROGRAMME**

Toute modification substantielle et contraire au programme autorisé au annexe 1 et 2, ou impactant significativement le service offert aux voyageurs que le Bénéficiaire souhaite effectuer par rapport au contenu du programme remis avec les études détaillées ne pourra être apportée sans être expressément autorisée par le STIF ou par le comité de programme Information Voyageurs, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention et pendant la durée des travaux.

Les demandes de modification substantielle effectuées par le Bénéficiaire font l'objet d'un descriptif détaillé, qui indique notamment leur impact sur le contenu et le périmètre des déploiements à réaliser, sur le service offert aux voyageurs, et sur le calendrier de réalisation de l'opération.

En cas de modification des données de programme de la part de l'une des Parties, la présente convention devra faire l'objet d'une validation au comité de programme Information Voyageurs.

S'il est constaté à l'issue des travaux, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que la réalisation n'est pas conforme au contenu du programme subventionné par la présente convention ou modifié conformément aux dispositions de l'article 9.1, le Bénéficiaire sera mis en demeure de communiquer au STIF les raisons détaillées justifiant les écarts constatés. Le versement du solde sera dans ce cas suspendu à un examen contradictoire par les Parties.

Si au terme de cet examen, un accord n'est pas trouvé entre les Parties sur les adaptations nécessaires pour solder l'opération, le comité de suivi des investissements du contrat d'exploitation 2012-2015 STIF-SNCF se prononcera sur la mise en œuvre de la procédure de conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF.

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.

## **ARTICLE 11 – DEMOLITION OU MODIFICATION D'AFFECTATION DES AMENAGEMENTS REALISES**

En cas de démolition ou de modification d'affectation des équipements réalisés dans le cadre de la présente convention et dont la propriété relève du Bénéficiaire, le Bénéficiaire en informe préalablement le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception 6 mois avant la démolition ou la modification.

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 14 seront alors mises en œuvre.

## **ARTICLE 12 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE 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 au Bénéficiaire.

La présente convention s'étend sur la durée du programme quadriennal d'investissement 2012-2015 signé par le STIF et la SNCF en 2012 et après la date de mise en service effective des installations réalisées dans chaque gare et dont le financement fait l'objet

de la présente convention. Le Bénéficiaire informe le STIF de cette date de mise en service.

La présente convention prend fin au plus tard le 31/12/2016.

## **ARTICLE 13 – Droit d’information et d’audit du STIF**

### **13.1 ACCES AUX DONNEES RELATIVES A LA REALISATION PHYSIQUE ET FINANCIERE DU PROGRAMME**

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.

### **13.2 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 le STIF de la bonne exécution par la SNCF du programme objet de la présente convention. Il consiste à vérifier, sur pièces et 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 aux études ayant servies de base à l’octroi des subventions. Dans le cas contraire, il peut être procédé au reversement de tout ou partie de la subvention du STIF.

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 14 - RESILIATION**

En cas de résiliation de la convention, Bénéficiaire s’engage à transmettre au STIF l’état de solde visé à l’article 8.1 à la date de résiliation de la présente convention.

Nonobstant le précédent alinéa, dans l’hypothèse visée à l’article 10 d’une modification substantielle du programme non autorisée par le STIF ou par le comité de programme « information voyageurs » et en cas d’échec de la procédure de conciliation, l’engagement des autorisations de programmes et le paiement de la subvention sont annulés. Les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire devront être reversées au STIF pour le montant des équipements impactés par la modification.

Nonobstant le premier alinéa du présent article, dans l’hypothèse visée à l’article 11 et à défaut d’accord, en dernier recours, le paiement du solde de la subvention est annulé, et

la subvention perçue par le Bénéficiaire est alors reversée au STIF au prorata de la durée d'amortissement non exécutée sans pouvoir excéder dix ans.

Dans ces deux hypothèses et à défaut d'accord, les différentes dispositions de la présente convention sont considérées comme résiliées de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

#### **ARTICLE 15 - FRAIS ET DISPOSITIONS DIVERSES**

Tous les frais auxquels donnera lieu la présente convention (publication, enregistrement, etc...) seront à la charge du Bénéficiaire.

#### **ARTICLE 16 - LITIGES**

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

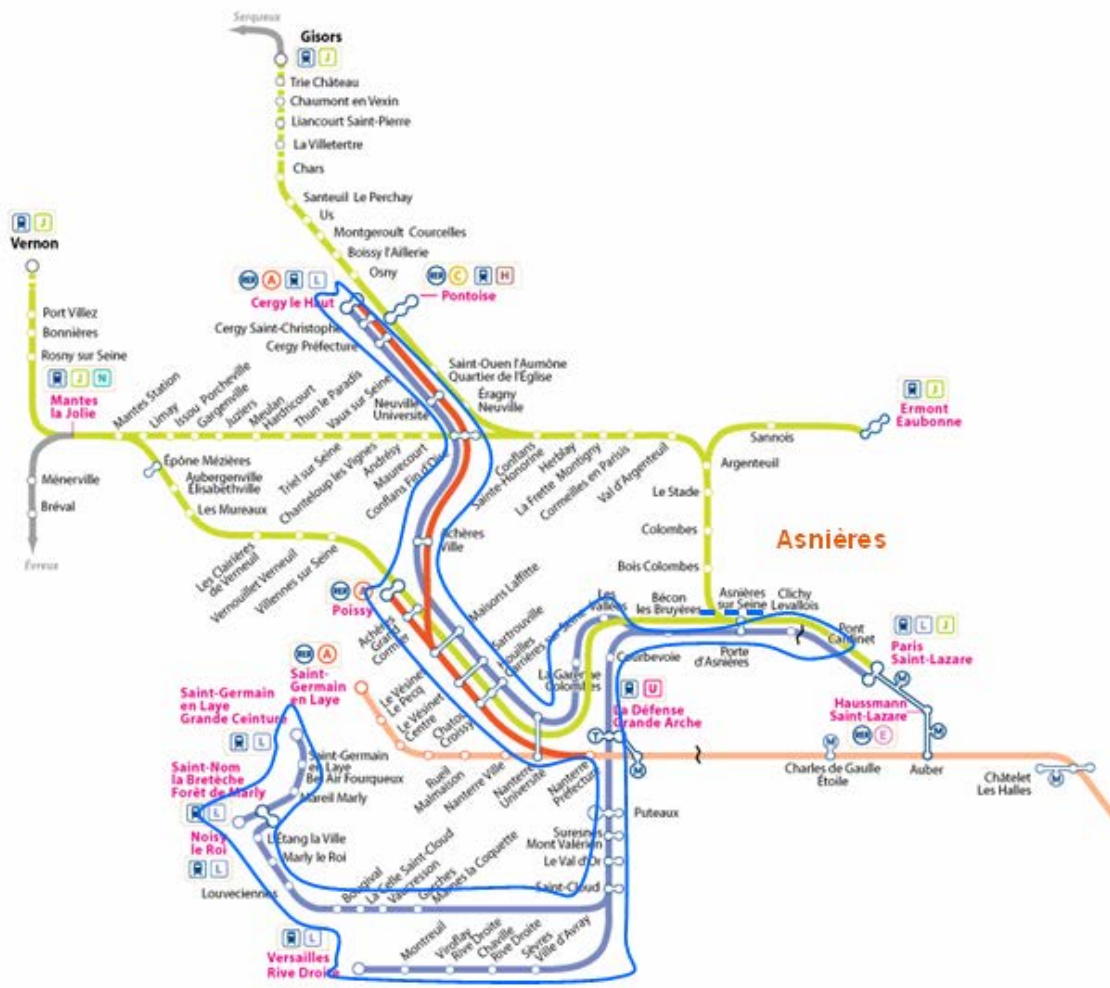
Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déferés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

Fait à Paris, le  
en deux originaux.

La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD,	
La Directrice Générale de Gares et Connexions Rachel PICARD,	

## ANNEXE 1

### LISTE DES GARES CONCERNEES PAR LE PRESENT PROGRAMME ET COUTS D'INVESTISSEMENTS



TELESONORISATION		ENTRANTS	MBP					
PIVIF	GARES			PR	MOE	MOA	Dépenses de MOA	TOTAL
PIVIF Asnières	Asnières	21 800	246 033,74 €					
	Bécon Les Bruyères	21 630	115 083,23 €					
	Bougival	1 460	46 898,86 €					
	Chaville RD	3 750	46 296,48 €					
	Clichy Levallois	15 630	106 948,45 €					
	Courbevoie	7 440	46 894,62 €					
	Garches Marne La Coquette	3 080	82 258,27 €					
	La Celle St Cloud	3 320	46 898,86 €					
	La Défense	39 500	173 049,38 €					
	Le Val D'Or	3 980	46 296,48 €					
	L'Etang La Ville	850	46 898,86 €					
	Louveciennes	1 670	46 898,86 €					
	Mareil Marly	130	12 174,65 €					
	Marly Le Roi	3 950	48 698,59 €					
	Montreuil	4 220	46 894,62 €					
	Noisy Le Roi	550	12 174,65 €					
	Pont-Cardinet	4 550	108 457,05 €					
	Puteaux	6 200	46 894,62 €					
	Saint Cloud	10 900	176 258,19 €					
	Saint-Nom La Bretèche	2 340	94 538,78 €					
	Sèvres-Ville D'Avray	3 950	80 390,78 €					
	St Germain Bel Air	470	12 174,65 €					
	St Germain GC	210	12 174,65 €					
	Suresnes	4 740	46 894,62 €					
	Vaucresson	2 770	46 898,86 €					
	Versailles RD	8 430	76 203,76 €					
	Viroflay RD	2 500	48 689,06 €					
	Achères Grand Cormier	310	72 854,15 €					
	Achères Ville	5 870	72 854,15 €					
	Cergy Le Haut	11 330	96 660,35 €					
	Cergy Préfecture	21 650	72 854,15 €					
	Cergy St-Christophe	9 455	82 424,48 €					
	Conflans Fin D'Oise Bas	9 525	104 436,24 €					
	Houilles Carrières	20 075	106 948,45 €					
La Garenne Colombes	8 260	72 854,15 €						
Les Vallées	6 840	82 424,48 €						
Maisons Laffitte	12 190	82 424,48 €						
Nanterre Université	14 900	93 191,10 €						
Neuville Université	4 810	72 854,15 €						
Poissy	16 650	100 967,00 €						
Sartrouville	15 400	93 669,62 €						
<b>TOTAL</b>		<b>337 285</b>	<b>3 127 390,56 €</b>	312 739,06 €	550 420,74 €	103 203,89 €	51 601,94 €	<b>4 145 356,19 €</b>

Les travaux comprennent le remplacement des centrales de sonorisation par des équipements compatibles avec le système de télésonorisation sur IP sur l'ensemble des gares du périmètre d'exploitation du futur PIVIF d'Asnières ; La régénération des lignes de diffusion (câbles et HP) dans les gares du périmètre d'exploitation du PIVIF; la mise en œuvre des MODAN dans les gares non encore équipées

Les éléments de diffusion de l'information sonore (lignes de son, hauts parleurs), peuvent rester en place si leur état de fonctionnement est satisfaisant.



## ANNEXE 2

### Appels de fonds et le calendrier

#### Echéancier des dépenses en K€ courants

<i>Ligne</i>	<i>2012</i>	<i>2013</i>	<i>2014</i>	<i>2015</i>	<i>2016</i>	<i>Total</i>
<i>L&amp;A</i>	<i>206</i>	<i>3 180</i>	<i>599</i>	<i>224</i>	<i>225</i>	<i>4 434</i>

**Délibération n° 2012/305  
Séance du 10 octobre 2012**

**CONVENTION AVEC LA REGION ILE-DE-FRANCE  
POUR L'ACHEVEMENT DES ETUDES ET EXPERTISES RELATIVES AUX  
OPERATIONS DU CONTRAT DE PLAN ETAT-REGION 2000-2006**

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 contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, signé le 18 mai 2000 ;
- VU** le contrat de projets Etat-Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la convention relative aux études et expertises nécessaires au pilotage par le Syndicat des transports d'Ile de France des opérations de transport en commun du contrat de plan Etat-Région du 9 octobre 2003 et son avenant du 25 août 2005 ;
- VU** la décision attributive de subvention du ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer du 7 décembre 2009 ;
- VU** la délibération n° CP 12-444 de la Commission permanente du Conseil régional d'Ile de France du 12 juillet 2012 ;
- VU** le rapport n°2012/305 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projet en date du 8 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

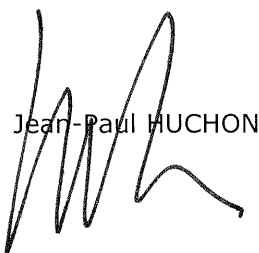
**DECIDE**

**ARTICLE 1** : la convention de financement annexée à la présente délibération, est approuvée ;

**ARTICLE 2** : la directrice générale du STIF est autorisée à signer ladite convention et à prendre tout acte permettant de concrétiser cette opération ;

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

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

  
Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-305-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012

2012

CONVENTION  
RELATIVE A  
L'ACHEVEMENT DES  
ETUDES ET EXPERTISES  
NECESSAIRES AU  
PILOTAGE PAR LE STIF  
DES OPERATIONS DE  
TRANSPORTS EN  
COMMUN DU CONTRAT  
DE PLAN ETAT-REGION  
2000-2006

Convention n° 12DPI011

 **ile de France**

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

Entre :

La région d'Ile-de-France, représentée par le président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° CP 12-444 du 12 juillet 2012.  
Ci-après désigné par la Région,

Et

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est au 39-41 rue de Châteaudun - 75009 Paris, représenté par sa directrice générale.  
Ci-après désignée par le STIF ou l'autorité organisatrice.

Vu le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,  
Vu le XIIème Contrat de plan Etat-Région Ile-de-France 2000-2006,  
Vu le Contrat de projets Etat-Région 2007-2013,  
Vu la Convention relative aux études et expertises nécessaires au pilotage par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France des opérations de transports en commun du contrat de plan Etat-Région du 9 octobre 2003 et son avenant du 25 août 2005,  
Vu la Décision attributive de subvention du ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer du 7 décembre 2009.

Il est précisé et convenu ce qui suit :

#### **Préambule.**

Dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région 2000-2006, l'Etat, la Région et le STIF avaient conclu une convention relative aux études et expertises nécessaires au pilotage par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France des opérations de transports en commun de ce contrat de plan. Cette convention est entrée en vigueur le 9 octobre 2003, et a fait l'objet d'un avenant en date du 25 août 2005. La Région a ouvert en conséquence deux autorisations de programme en 2003 et 2005, d'un montant cumulé de 4,2 M€.

Le délai de réalisation des missions consécutives à la mise en œuvre du contrat de plan Etat-Région s'est prolongé au-delà de 2006, année au-delà de laquelle la convention initiale devenait caduque. En outre, plusieurs opérations prévues au contrat de plan ont été réinscrites pour leur réalisation au contrat de projets 2007-2013, et ont nécessité un suivi de la part du STIF au-delà du 31 décembre 2006.

Le STIF n'a ainsi consommé l'Autorisation de Programme ouverte en 2003, qu'à hauteur de 1 343 359,45 €, à la date à laquelle celle-ci a été frappée de caducité.

Le STIF a achevé l'ensemble des missions décrites dans la convention, mais ne peut actuellement voir ses demandes de paiement honorées en raison de la double caducité de la convention et des AP qui y sont rattachées.

Par décision attributive de subvention du 7 décembre 2009, l'Etat a débloqué cette situation en reconduisant sa part de subvention non consommée pour une durée de 18 mois, soit jusqu'au 8 juin 2011, à hauteur de 1 224 274,51 €.

## **Article 1 : Objet**

La présente convention a pour objet de préciser les modalités de la participation financière de la Région aux dépenses du STIF relatives au financement des études réalisées dans le cadre du CPER 2000-2006, dont certaines ont dû être continuées sous l'empire du CPER 2007-2013 qui a repris certaines opérations inscrites dans le précédent contrat, et portant sur les points suivants :

- Etudes techniques d'opportunité, de faisabilité et d'estimation financière,
- Expertises techniques, des coûts et de sécurité,
- Missions d'assistance juridique,
- Missions d'ordonnancement, planning ou revues de projet,
- Prestations nécessaires à l'instruction et à la diffusion des dossiers et documents,
- Le cas échéant, prestations nécessaires à la conduite des procédures légales (publications légales, CNDP, concertation préalable...).

## **Article 2 : Evaluation des dépenses.**

Le montant des dépenses correspondant à l'objet précisé à l'article 1 est évalué forfaitairement à **2 563 199,37 €** soit le reliquat non consommé sur les AP ouvertes par la Région en 2003 et 2004.

Le détail en est le suivant :

Titres émis :	1 353 304,23 €
Titres à émettre :	1 209 895,14 €
<b>Total :</b>	<b>2 563 199,37 €</b>

## **Article 3 : Engagement du financeur**

La signature de la présente convention vaut engagement de la Région à verser au STIF la subvention d'un montant maximum prévisionnel de **2 563 199,37 €**

## **Article 4 : Modalités de paiement**

*Article 4-1 - modalités de demandes de versement.*

Les demandes de versement à la Région découlent de l'achèvement des études et des dépenses réalisées par le STIF. Elles seront établies conformément au règlement budgétaire et financier de la Région.

*Article 4-2 – modalités de mandatement.*

Les titres déjà émis font l'objet d'un mandatement unique de régularisation.

Les autres crédits de paiement sont versés par la Région au STIF au fur et à mesure de la réception des demandes de versement, et sur présentation par ce dernier d'un état des dépenses constatées et attestées par le comptable public.

Cet état doit être accompagné de la demande de versement de la subvention selon le modèle type de la Région, indiquant notamment les autorisations de programme de rattachement de ces dépenses.

Le versement sera effectué auprès de l'agent Comptable du STIF, établissement public à caractère administratif ayant son siège au 39-41 rue de Châteaudun 75009 Paris, sur le compte ouvert à la Recette Générale des Finances de Paris, sous le n° 10071 75000 00001005079 72.

## **Article 5 : Engagements du STIF**

La **présentation des demandes d'appels de fonds** devra intervenir au plus tard le **31 décembre 2012**.

## **Article 6 : Mesures destinées à faciliter le suivi**

*Article 6-1 – comptabilité de l'opération.*

Le STIF s'engage à faire ressortir directement dans ses écritures la comptabilité propre aux dépenses faisant l'objet de la présente convention.

Le STIF s'engage à faciliter le contrôle par la Région, ou par toute personne habilitée à cet effet, de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Il s'engage également à conserver l'ensemble des pièces relatives à ces prestations pendant une durée minimale de 10 ans.

*Article 6-2 – information.*

Le STIF s'engage à présenter à la Région un compte rendu de réalisation des études, objet de la présente convention, et à l'informer sans délai en cas de difficulté ayant une incidence financière.

## **Article 7 : Date d'effet et validité de la convention.**

La présente convention prend effet à compter de la notification, par lettre recommandée avec accusé de réception, adressée par la Région au STIF.

Sa durée court **jusqu'au 31/12/2013**, date limite de paiement des appels de fonds présentés par le STIF.

## **Article 8 : Litiges**

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont tranchés par la juridiction compétente

Date d'effet de la convention à compter de la notification le        /        / 2012.

Fait en deux exemplaires originaux,

A Paris, le

Pour le STIF  
La Directrice générale

Pour la Région d'Île de France  
Le Président

**Délibération n° 2012/306**

**Séance du 10 octobre 2012**

**REGULARISATION DE SUBVENTIONS**

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

- 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** le règlement budgétaire et financier du STIF adopté le 29 mars 2006 et modifié par le Conseil le 7 décembre 2011 ;
- VU** le rapport n°2012/306 ;
- VU** les avis de la commission qualité de service du 4 octobre 2012 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 8 octobre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : est approuvée la régularisation des subventions attribuées au titre du produit des amendes, pour les opérations suivantes :

- Conseil Général de l'Essonne - notification F4144 du 18/05/2007 : délai de réalisation des travaux et de demande de solde prorogé jusqu'au 31/07/2014.
- Ville de Persan (95) - notification V8014 du 28/01/2010 : délai de démarrage des travaux et de demande de premier acompte prorogé jusqu'au 31/12/2012
- RFF – notification C1051 du 22/12/2006 : délai de réalisation des travaux et de demande de solde prorogé jusqu'au 31/12/2012
- STRAV – notification R2011 du 23/12/2008 : délai de demande de solde prorogé jusqu'au 28 février 2013
- CIF – notification R2027 du 23/12/2008 : délai de demande de solde prorogé jusqu'au 28 février 2013
- CIF – notification R2030 du 23/12/2008 : délai de demande de solde prorogé jusqu'au 28 février 2013
- AMV – notification R2095 du 27/03/2009 : délai de demande de solde prorogé jusqu'au 28 février 2013

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121010-2012-306-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2012  
Date de réception préfecture : 12/10/2012

- STA – notification R2098 du 05/06/2009 : délai de demande de solde prorogé jusqu'au 28 février 2013
- CSO – notification R2136 du 29/01/2010 : délai de demande de solde prorogé jusqu'au 28 février 2013
- Kéolis Val d'Oise – notification R2144 du 29/01/2010 : délai de demande de solde prorogé jusqu'au 28 février 2013

**ARTICLE 2** : est autorisé à titre exceptionnel le versement du solde des subventions attribuées au titre du produit des amendes, pour les opérations suivantes :

- Ville de Montreuil (93) – notification F6103 du 18/05/2006
- SEAPFA – notification F6105 du 25/10/2006

**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



Décision n° 20120329

Du 17 OCT. 2012

**PROGRAMME D'UTILISATION  
DU PRODUIT DES AMENDES 2012**

**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 3 octobre 2012 ;
- VU** l'avis de la commission qualité de service en date du 4 octobre 2012 ;

**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  
075-287500078-20121017-20120329-AU  
Date de réception en préfecture : 17/10/2012

**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
A6032	Réhabilitation et labellisation d'un parc relais de 300 places à gare de Bondy (93)	1 875 000,00
B3052	Réhabilitation d'une gare routière de 8 postes à quai à la gare de Houilles Carrières sur Seine (78)	609 000,00
C3001	Expérimentation de nouveaux abris pour les gares à faible trafic, offrant des conditions d'attente améliorées à Houdan et Orgerus-Behoust (78)	487 500,00
C6017	Désaturation des gares de St-Denis et Stade de France : amélioration de la gestion des flux	846 750,00
F1144	Aménagements de couloirs bus pour améliorer la circulation des lignes 35, 65 et 350 dans le 18 <sup>ème</sup> arrondissement	223 500,00
F7096	Axe Mobilien J1-J2 : aménagement de l'Avenue Wilson à Limeil-Brévannes (94)	406 050,00
F8091	Axe Mobilien 308 : aménagements pour améliorer la fluidité de circulations des bus et circulations douces dans le Val de Marne	540 000,00
J2097	Déploiement des nouveaux afficheurs Infogare (TFT et Tied) sur les gares de la ligne D	1 064 050,00
J2098	Déploiement des nouveaux afficheurs Infogare (TFT et Tied) sur les gares des lignes L et J	751 330,00
J2099	Nouveaux déploiement de la télé-sonorisation sur la ligne E	751 000,00
J2100	Déploiement du tableau d'information multimodal en expérimentation pour 17 gares	415 000,00
J2101	Déploiement de panneaux d'information des gares desservies sur 9 sites pilotes	610 000,00
Q2002	Rénovation des accès à la voirie des gares des Invalides et de Musée d'Orsay pour la desserte des berges de seine	413 000,00
S3023	Aménagement de 448 places de stationnement Véligo à la gare de Rueil-Malmaison (92)	896 000,00
V2027	Agrandissement du bâtiment gare de Torcy et rénovation des quais RER	481 500,00
V2028	Aménagement des accès piétons, vélos, bus et dépose minute à la gare de Torcy (77)	203 000,00
V2029	Rénovation des zones d'échanges au sein du bâtiment voyageurs de la gare de Noisiel (77)	472 000,00
V2030	Réaménagement du parvis de la gare et du jalonnement de la gare de Noisiel (77)	544 700,00
V6020	Rénovation du bâtiment voyageur SNCF de la gare du Blanc-Mesnil (93)	281 500,00
V6021	Aménagement des accès au pôle rue P. Semard à la gare du Blanc-Mesnil (93)	304 500,00
V6022	Aménagement des accès au pôle sur voies communales à la gare du Blanc-Mesnil (93)	324 000,00
V8019	Aménagement des parvis, de la dépose, site propre bus et jalonnement à la gare de Cergy-St-Christophe (95)	1 016 600,00

**ARTICLE 2 :** Est allouée au maître d'ouvrage respectif de chacune de ces opérations, la subvention maximale et non révisable correspondante, soit :

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20121017-20120329-AU  
Date de réception préfecture : 17/10/2012

Codes	Maîtres d'ouvrage	Euros
A6032	Ville de Bondy (93)	1 875 000,00
B3052	Communauté de Communes de la Boucle de la Seine	609 000,00
C3001	SNCF	487 500,00
C6017	SNCF	846 750,00
F1144	Ville de Paris	223 500,00
F7096	Ville de Limeil-Brévannes (94)	406 050,00
F8091	Communauté d'Agglomération Haut Val de Marne	540 000,00
J2097	SNCF	1 064 050,00
J2098	SNCF	751 330,00
J2099	SNCF	751 000,00
J2100	SNCF	415 000,00
J2101	SNCF	610 000,00
Q2002	SNCF	413 000,00
S3023	SPLA Rueil Aménagement	896 000,00
V2027	RATP	481 500,00
V2028	SAN du Val Maubuée	203 000,00
V2029	RATP	472 000,00
V2030	SAN du Val Maubuée	544 700,00
V6020	SNCF	281 500,00
V6021	Conseil Général de Seine Saint Denis	304 500,00
V6022	Ville du Blanc-Mesnil (93)	324 000,00
V8019	Communauté d'Agglomération de Cergy Pontoise	1 016 600,00

**ARTICLE 3 :** La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile de France.

Sophie MOUGARD

La Secrétaire Générale

Véronique HAMAYON-TARDÉ

Décision n° 20120330

Du 15 OCT. 2012

**PROGRAMME D'UTILISATION  
DU PRODUIT DES AMENDES 2012  
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
B3053	Adaptation des quais de la gare routière de Sartrouville pour l'accueil d'une nouvelle ligne de bus	121 200,00
B8032	Adaptation des quais de la gare routière de Pierrefitte Sains pour la ligne 150	194 250,00
E3442	Mise en accessibilité de 2 points d'arrêt à Boissise le Roi (77)	21 375,00
E3443	Mise en accessibilité de 2 points d'arrêt à Plaisir (78)	12 000,00
E3444	Mise en accessibilité de 2 points d'arrêt à Clairefontaine en Yvelines (78)	18 750,00

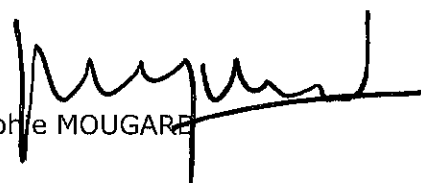
F3145	Réhabilitation d'un couloir de bus d'accès à la gare routière de Houilles Carrières sur Seine (78)	73 500,00
F5094	Aménagement d'un point d'arrêt à Colombes (92)	24 600,00
F7097	Aménagement de points d'arrêt sur la ligne 208 à la Queue en Brie (94)	37 500,00
F8092	Axe Mobilien 308 - aménagements pour améliorer la circulation de la ligne à Créteil (94)	60 500,00
F8093	Axe Mobilien 189 - aménagements pour améliorer la circulation de la ligne à Clamart (92)	170 000,00
S3024	Aménagement d'abris véligo de 52 places à la gare de Houilles Carrières sur Seine	36 400,00
V8020	Aménagement d'une dépose minute à la gare de Persan-Beaumont (95)	82 000,00

Accusé de réception en préfecture  
075-287506078-20121015-20120330-AU  
Date de réception préfecture: 17/10/2012

**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
B3053	Communauté de Communes de la Boucle de la Seine	121 200,00
B8032	SNCF	194 250,00
E3442	Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine	21 375,00
E3443	Conseil Général des Yvelines	12 000,00
E3444	Ville de Clairefontaine en Yvelines (78)	18 750,00
F3145	Communauté de Communes de la Boucle de la Seine	73 500,00
F5094	Conseil Général des Hauts de Seine	24 600,00
F7097	Conseil Général du Val de Marne	37 500,00
F8092	Ville de Créteil (94)	60 500,00
F8093	Ville de Clamart (92)	170 000,00
S3024	Communauté de Communes de la Boucle de la Seine	36 400,00
V8020	Ville de Persan (95)	82 000,00

**ARTICLE 3 :** La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile de France.

  
Sophie MOUGARE

**DECISION N° 20120269**

**DU 03 SEP. 2012**

**PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE**

La directrice 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 dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat n° 2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du Conseil à la directrice générale ;
- 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° 20120178 en date du 31 mai 2012 portant délégation de signature

**CONSIDERANT** les délégations de signatures au profit de Madame Véronique Hamayon-Tardé secrétaire générale, de Monsieur Emmanuel Grandjean chef de la division affaires juridiques, marchés publics, patrimoine, de Madame Christelle Ragot-Blin chef de la division Budget-Finances, de Monsieur David O'Neill, adjoint au chef de la division Budget Finances;

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** en cas d'absence ou d'empêchement de Mme Véronique Hamayon, de Monsieur Emmanuel Grandjean, de Madame Christelle Ragot-Blin, de Monsieur David O'Neill, délégation de signature est donnée pour une durée de un mois à compter de la date de la présente décision à Mme Katia Boulet, chargée de projet de la division Budget Finances, rattachée au Secrétariat Général, à l'effet de signer pour les opérations financières :

- Les pré-engagements, les précommandes ;
- Les engagements, bons de commande, les mandats de paiement, les titres de recette, les déclarations au titre de la TVA et du FCTVA.

**ARTICLE 2 :** la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et transmise à l'intéressé. Une copie sera transmise à l'agent comptable du Syndicats des Transports d'Ile-de-France.



Sophie MOUGARD



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

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20120903-20120271-AR  
Date de télétransmission : 04/09/2012  
Date de réception préfecture : 04/09/2012

**DECISION N° 20120270**  
**DU 03 SEP. 2012**  
**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** 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** les délégations de signature au profit de Madame Véronique HAMAYON-TARDÉ secrétaire générale ; de Monsieur Emmanuel GRANDJEAN chef de la division Affaires juridiques, marchés publics et patrimoine ; et de Monsieur Dominique Muller adjoint au chef de la division Affaires juridiques, marchés publics et patrimoine,

**VU** la nomination de Monsieur Xavier Baudaillier sur le poste de chef de pôles marchés publics, et les nominations de Mmes Cécile Da Cruz, Taous Goeury et Maria Benali sur les postes de chargées de projets marchés publics ;

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : en cas d'absence ou d'empêchement de Madame Véronique Hamayon-Tardé, de Monsieur Emmanuel Grandjean, et de Monsieur Dominique Muller, délégation de signature est donnée à Monsieur Xavier Baudaillier à l'effet de signer :

- dans le cadre des procédures d'appels d'offres ouverts initiées par le STIF, en application de l'article 58 du Code des marchés publics, le procès-verbal d'ouverture des plis contenant les candidatures et les offres, et les courriers demandant le cas échéant aux candidats de compléter leur dossier ;
- dans le cadre des procédures d'appels d'offres restreints initiées par le STIF, en application de l'article 61 du Code des marchés publics, le procès-verbal

d'ouverture des plis contenant les candidatures, et les courriers demandant le cas échéant aux candidats de compléter leur dossier ;

- dans le cadre des procédures négociées initiées par le STIF, en application des articles 65 et 66 du Code des marchés publics, le procès-verbal d'ouverture des plis contenant les candidatures et les offres ;
- dans le cadre des trois procédures mentionnées ci-dessus, les courriers relatifs à la mise au point des marchés avant leur notification.

**ARTICLE 2** : en cas d'absence ou d'empêchement de Madame Véronique Hamayon-Tardé, de Monsieur Emmanuel Grandjean et de Monsieur Dominique Muller, Monsieur Xavier Baudaillier est habilité à ouvrir les plis mentionnés à l'article 1.

**ARTICLE 3** : en cas d'absence ou d'empêchement de Madame Véronique Hamayon-Tardé, de Monsieur Emmanuel Grandjean, de Monsieur Dominique Muller et de Monsieur Xavier Baudaillier, délégation de signature est donnée à l'effet d'assumer les délégations définies aux articles 1 et 2, par ordre de priorité à Mmes Cécile Da Cruz, Taous Goeury et Maria Benali.

**ARTICLE 4** : la décision de la directrice générale n° 20120073 du 16 février 2012 est abrogée.

**ARTICLE 4** : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et transmise aux intéressés. Une copie sera transmise à l'Agent comptable du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

  
Sophie MOUGARD





L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20120903-20120270-AR  
Date de télétransmission : 04/09/2012  
Date de réception préfecture : 04/09/2012

**DECISION N° 20120271**  
**DU 03 SEP. 2012**  
**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 de Monsieur Jérôme de la Ménardière en qualité de Directeur du projet Grand Paris Express, 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 ; la nomination de Madame Laura Foglia sur le poste de chef de la division MOA Ligne Orange ;

**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 Jérôme de la Ménardière sont les suivantes : Projet Grand Paris Express ; les attributions de Monsieur Gilles Fourt sont les suivantes : Fer ; 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 ; les attributions de Madame Laura Foglia sont les suivantes : maîtrise d'ouvrage de la ligne Orange ;

**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 :

**SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**

41, rue de Châteaudun • 75009 Paris

métro : Trinité-d'Estienne d'Orves • bus : 26-32-43-67-74

tél. 01 47 53 28 00 • fax 01 47 51 11 05 • www.stif.info

- 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 ;
- 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 de la RATP,
- 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.

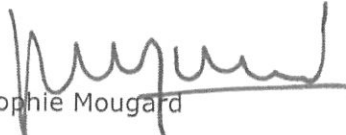
**ARTICLE 4** : en cas d'absence ou d'empêchement de Monsieur Jean-Louis PERRIN et de Madame Sandrine GOURLET, délégation de signature est donnée à l'effet d'assumer les délégations définies à l'article 1, chacun dans la limite de ses attributions, à :

- Monsieur Jérôme de la Ménardière, directeur du projet Grand Paris Express,
- Monsieur Gilles Fourt, chef de la division Fer,
- Monsieur Jean-François Lacroux, chef de la division Tram Nord,
- Monsieur Eric Mauperon, chef de la division Tram Sud,
- Monsieur Alexandre Anache, chef de la division Pôles ;
- Madame Laura Foglia, chef de la division MOA Ligne Orange,

sous réserve, s'agissant des marchés publics, qu'ils soient passés en procédure adaptée.

**ARTICLE 5** : les décisions de la directrice générale n° 20120075 et n° 20120076 du 16 février 2012 sont abrogées.

**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



L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20120914-20120275-AR  
Date de télétransmission : 14/09/2012  
Date de réception préfecture : 14/09/2012

**DECISION N° 20120275  
DU 14 SEP. 2012**

**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, 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, 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, que Monsieur David O' Neill est adjoint au chef

**SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**

41, rue de Châteauneuf 75009 Paris

métro : Trinité-d'Estienne d'Orves • bus : 26-32-43-67-74

tél. 01 47 53 28 00 • fax 01 47 05 11 05 • www.stif.info

de la division Budget-finances, que Monsieur Eric Bailly est adjoint à la division des Moyens généraux ;

## **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 règlementée, 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 relatifs à la représentation du STIF en justice, les accords sur les projets d'acte relatifs au patrimoine, les actes d'acquisition ou de vente, de prise ou de cession à bail, de gestion, de servitude, dont le montant est inférieur à 500 000 euros HT ; concernant le versement de transport, les actes relatifs au remboursement du versement transport notamment dans les cas prévus à l'article L.2531-6 du code général des collectivités territoriales, tous actes d'application des dispositions de l'article L.2531-2 du code général des collectivités territoriales, ainsi que tous actes d'abrogation ou de retrait de toute décision qui ne serait plus conforme à ces dispositions ;

Article 1.6 : les certificats administratifs ;

Article 1.7 : 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 ;
- 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 ;
- délégation de signature est donnée à Madame Laurence Lombard, chef de la division des ressources humaines et des relations sociales, 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 ses 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, et 3.

**ARTICLE 8 :** la décision de la directrice générale n° 20120178 du 31 mai 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° **20120336**  
DU 11 OCT. 2012  
**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 Madame Sophie MOUGARD en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la nomination de Monsieur Tony LEGER sur le poste de cadre-relais Transports scolaires Paris-Petite Couronne rattaché à la division Politique Transports Scolaires ;

**CONSIDERANT** les attributions de Monsieur Tony LEGER sont les suivantes : gestion du service de transport scolaire dans les départements de Paris et de la Petite Couronne ;

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : en cas d'absence ou d'empêchement de Madame Catherine Bardy, directrice de l'exploitation, et de Monsieur Philippe Tardy, chef de la division Transports Scolaires, délégation de signature est donnée à Monsieur Tony LEGER, dans la limite de ses attributions, à l'effet de signer :

- les décisions relatives à l'autorisation des services de transports scolaires ou à la prorogation de ces autorisations durant la période transitoire visée à l'article 41-II de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales ;
- les décisions d'ordre individuel ou les conventions passées avec les organismes qui en ont fait l'avance, relatives au remboursement des frais de transport individuel des élèves et étudiants handicapés vers les établissements scolaires ou universitaires rendus nécessaires du fait de leur handicap ;
- les décisions d'organisation des circuits spéciaux scolaires .

**ARTICLE 3** : 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



Décision n° 20120337

du 11 OCT. 2012

**portant délégation de signature**

La directrice du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et 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 à la directrice générale ;
- VU** la nomination de Mme Sophie MOUGARD en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** en l'absence de la Directrice Générale, délégation de signature est donnée à l'effet de signer tous actes, décisions, contrats ou conventions à Madame Véronique HAMAYON, secrétaire générale, du 16 au 19 octobre inclus, à l'exception des ordres de mission à l'étranger.

**ARTICLE 2 :** la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des transports d'Ile-de-France, transmise à l'intéressé et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



Sophie MOUGARD

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2012-0274

du 10 septembre 2012

**RELATIVE A L'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 à l'appui de la demande;

**CONSIDERANT**

- que l'association «Action des Chrétiens pour l'abolition de la torture» située 7 rue Georges-Lardennois, 75019 Paris dont le n° siret est 308 984 616 00034, sollicite l'exonération du paiement du versement de transport,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que l'association est reconnue d'utilité publique par décret du 19 octobre 1992,
- que par ailleurs le financement est apporté par des ressources constituées essentiellement de legs et de dons,
- qu'enfin les actions menées en faveur de l'abolition de la torture en France et à l'Etranger par l'association, mettent en évidence le caractère social de l'activité,


**DECIDE**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : l'association «Action des Chrétiens pour l'abolition de la torture» est exonérée du paiement du versement de transport pour une durée de trois ans à compter de la date de notification de la décision.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Paris, immeuble le Brabant, 11 rue de Cambrai, 75945 Paris cedex 19.

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° 2012-0276**

**du 17 septembre 2012**

**RELATIVE A L'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 pour la recherche sur le cancer» située 9 rue Guy Moquet, 94800 Villejuif dont le n° siret est 785 789 454 00010, a été exonérée du paiement du versement de transport le 20 janvier 1999,
- que par décret du 25 juin 2012, l'Association ARC a été dissoute et ses biens transférés à la fondation dite «Fondation ARC»,
- et qu'ainsi la décision d'exonération du paiement du versement de transport du 20 janvier 1999 est devenue caduque,

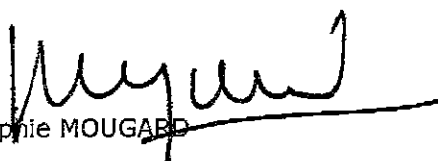
**DECIDE**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : La décision d'exonération du paiement du versement de transport établie le 20 janvier 1999 au nom de «l'Association pour la recherche sur le cancer» est abrogée.

**ARTICLE 2** : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale du Val de Marne, rue Pasteur Vallery Radot, 94011 Créteil cedex.

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° 2012.0277**

du 17 septembre 2012

**RELATIVE A L'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 à l'appui de la demande;

**CONSIDERANT**

- que la Fondation ARC pour la recherche sur le cancer située 9 rue Guy Moquet, 94800 Villejuif dont le n° siret est 752 064 949 00015, sollicite l'exonération du paiement du versement de transport,
- que la gestion désintéressée de la Fondation est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que la Fondation est reconnue d'utilité publique par décret du 16 mars 2012,
- que par ailleurs le financement est apporté par des ressources constituées essentiellement de legs et de dons,
- qu'enfin les actions menées en faveur de la recherche sur le cancer par la Fondation, mettent en évidence le caractère social de l'activité,

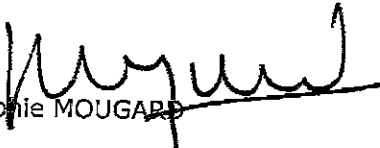
**DECIDE**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : la Fondation ARC pour la recherche sur le cancer est exonérée du paiement du versement de transport pour une durée de trois ans à compter de la date de notification de la décision.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale du Val de Marne, rue Pasteur Vallery Radot, 94011 Créteil cedex.

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° 2012-0324**

du 26 septembre 2012

**RELATIVE A L'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** la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2012-0275 du 14 septembre 2012 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 locale d'aide médico-sociale à domicile - AMSAD ADMR située 71, avenue Henri Martin, 75116 Paris, dont le n° siret est 775 689 284 00013, n'est pas reconnue d'utilité publique,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement relève principalement des usagers et des financeurs publics et d'autre part, parce que l'activité est assurée essentiellement par du personnel salarié,
- 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 remplies,



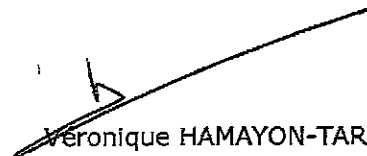
DECIDE

ARTICLE 1<sup>er</sup> : Les décisions d'exonération du paiement du versement de transport établies le 18 juillet 1996 et le 24 novembre 2003 au nom de l'association locale d'aide médico-sociale à domicile-AMSAD ADMR, sont abrogées à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Paris, immeuble le Brabant, 11 rue de Cambrai, 75945 Paris cedex 19.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

La Secrétaire Générale



Veronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2012-0338

du 8 Octobre 2012

**RELATIVE A L'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** la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2012-0275 du 14 septembre 2012 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 départementale de sauvegarde de l'enfant, de l'adolescent et de l'adulte de Seine Saint-Denis située 39 rue de Moscou, 93000 Bobigny, dont le n° siret est 785 501 065 00011, n'est pas reconnue d'utilité publique bien qu'adhérente à l'Union régionale interfédérale des œuvres et organismes privés sanitaires et sociaux (URIOPSS) reconnue d'utilité publique par décret du 28 janvier 1999,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré puisque le financement des structures gérées par l'association relève des fonds publics et que l'activité est exercée essentiellement par du personnel salarié,
- 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 remplies,

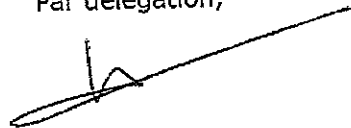
DECIDE

ARTICLE 1<sup>er</sup> : La décision d'exonération du paiement du versement de transport établie le 11 avril 1996 au nom de l'association départementale de sauvegarde de l'enfant, de l'adolescent et de l'adulte de Seine Saint-Denis, est abrogée à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013.

ARTICLE 2 : Cette décision 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 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

La Secrétaire Générale  
Par délégation,



Véronique HAMAYON-TARDE

Décision n° 20120322

Du 4 octobre 2012

**Relative aux conditions générales d'obtention et d'utilisation  
du 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 délibération n° 7719 du 2 avril 2003 relative aux modalités de distribution des passes Navigo Orange
- VU** la délibération n°2006/0426 du 10 mai 2006 relative à la généralisation de la carte Orange sur support Navigo;
- VU** la délibération n°2006/0901 du 11 octobre 2006 relative à la dénomination des supports télébilletiques personnalisés et déclaratifs;
- VU** la délibération n°2007/0702 du 10 octobre 2007 de passage de la carte Solidarité Transport sur Navigo;
- 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<sup>er</sup>** : Les conditions générales d'obtention et d'utilisation du passe Navigo jointes en annexe sont approuvées et se substituent aux conditions en vigueur, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2012.

**Article 2** : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des transports d'Ile-de-France et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



OLIVIER NALIN

## CONDITION GENERALES D'UTILISATION DU PASSE NAVIGO

L'utilisation du passe (carte) Navigo est subordonnée à l'acceptation des présentes conditions générales.

### 1 PRÉSENTATION ET CONDITIONS D'OBTENTION

1.1 Le passe Navigo est une carte à puce personnalisée aux nom, prénom et photo du titulaire. La dénomination « titulaire » indique nommément la personne inscrite sur le passe Navigo.

Il est la propriété du STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France) et des transporteurs d'Île-de-France (RATP, SNCF, et les entreprises d'Optile). Il est distribué et géré par les transporteurs et, pour le compte de ceux-ci, par le GIE Comutitres constitué des transporteurs RATP, SNCF et d'Optile, mandataire des opérateurs privés.

1.2 Le passe Navigo sert de support aux forfaits de transport suivants :

- Forfait Navigo Mois et Navigo Semaine
- Forfaits Solidarité Transport Mois et Semaine
- Forfait Gratuité Transport
- Forfait Améthyste

et aux droits éventuels du porteur à bénéficiaire d'un tarif réduit Solidarité Transport,

Il est utilisable dans la Région Ile-de-France sur les réseaux RATP, SNCF et des entreprises d'Optile.

1.3 Le passe Navigo est réservé aux personnes résidant ou travaillant en Île-de-France..

1.4 Le passe Navigo est délivré gratuitement la première fois à ces personnes. Il est rigoureusement personnel et intransmissible. Il ne peut être délivré qu'un passe par personne.

1.5 Pour les personnes résidant en Île-de-France, le passe Navigo est être obtenu :

- Immédiatement dans une agence commerciale RATP, SNCF, et des entreprises d'Optile (1), ainsi que dans certains comptoirs de la RATP (2) avec une pièce d'identité et un justificatif de domicile. Une photo (de face, tête nue) destinée à être imprimée sur le passe sera réalisée sur place.

- par correspondance auprès de l'Agence Passe Navigo en renvoyant un formulaire de demande de passe Navigo (disponible dans les guichets, comptoirs et agences des transporteurs) en joignant une photo d'identité (de face, tête nue, fond neutre, 35x41mm, non utilisée, non scannée, non photocopiée). Cette photo destinée à être imprimée sur le passe ne sera pas restituée. Le passe est reçu à domicile, sous 21 jours à réception du dossier complet.

- sur [www.navigo.fr](http://www.navigo.fr) en complétant le formulaire en ligne et en enregistrant sur le site une photo (de face, tête nue) destinée à être imprimée sur le passe. Le passe est reçu à domicile, sous 21 jours à réception du dossier complet sur le site (Voir Conditions Générales de commande et de rechargement par Internet d'un passe Navigo).

1.6 Pour les personnes ne résidant pas en Île-de-France mais y travaillant, le passe Navigo peut uniquement être commandé par correspondance auprès de

l'Agence passe Navigo. La personne doit renvoyer un formulaire de demande de passe Navigo (disponible dans les guichets, comptoirs et agences des transporteurs) en joignant :

- une attestation de l'employeur ou de stage sur papier à en-tête mentionnant l'identité de l'employeur et le numéro SIRET de l'établissement situé en Île-de-France ;
- une photo d'identité (de face, tête nue, fond neutre, 35x41mm, non utilisée, non scannée, non photocopiée). Cette photo destinée à être imprimée sur le passe ne sera pas restituée. Le passe est reçu à domicile, sous 21 jours à réception du dossier complet par l'Agence.

1.7 Les bénéficiaires de la Tarification Solidarité Transport peuvent également demander un passe Navigo auprès de l'Agence Solidarité Transport (Voir les Conditions Générales de la Tarification Solidarité Transport).

## **2 CHARGEMENT, VALIDATION ET CONTROLE**

2.1 Le passe non chargé d'un forfait n'est pas un titre de transport. Pour voyager, le titulaire du passe doit être muni d'un titre de transport, soit un forfait en cours de validité chargé sur son passe, soit, s'il est bénéficiaire de la réduction Solidarité Transport, un ticket t+ ou un billet « origine-destination » à tarif réduit (le droit à réduction étant chargé sur son passe).

2.2 L'utilisateur d'un forfait chargé sur un passe doit obligatoirement et systématiquement le valider 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.

2.3 Le passe doit être présenté lors des contrôles chargé d'un forfait en cours de validité et validé. A défaut, le titulaire est redevable d'une indemnité forfaitaire conformément à la réglementation applicable aux services de transports publics de voyageurs. En cas de doute sur l'identité de l'utilisateur du passe, il peut être demandé une justification d'identité.

2.4 Toute utilisation frauduleuse du passe (falsification, contrefaçon, utilisation par un tiers), constatée lors d'un contrôle, entraîne le retrait immédiat du passe et peut donner lieu à des poursuites devant les tribunaux.

## **3 PERTE OU VOL**

3.1 En cas de perte ou de vol, le passe est remplacé à la demande du titulaire et les forfaits et les éventuels droits à réduction sont rechargés à l'identique sur un nouveau passe contre le paiement d'une somme forfaitaire de 8 euros TTC. Le remplacement d'un passe perdu ou volé est limité à un par jour. Un passe déclaré perdu ou volé est mis en opposition par les transporteurs. S'il est retrouvé, il ne doit plus être utilisé sur les réseaux des transporteurs et doit être remis dans les guichets, comptoirs et agences des transporteurs (1)(2).

3.2 Attention : si la perte ou le vol a lieu le jour même du chargement du forfait, le titulaire ne peut obtenir la reconstitution immédiate du forfait. Celle-ci ne sera possible que le surlendemain. Le titulaire ne pourra prétendre au remboursement des titres de transport achetés pour voyager entre la date de la perte ou du vol et la reconstitution du forfait sur le nouveau passe Navigo.

3.3 En cas de perte ou de vol, le passe est immédiatement remplacé dans les agences commerciales RATP, SNCF, et des entreprises d'Optile (1), ainsi que dans

certaines comptoirs RATP (2) :

- au titulaire du passe sur présentation d'une pièce d'identité ;
- à un tiers pour le compte du titulaire du passe, sur présentation des pièces d'identité du tiers et du titulaire du passe et d'une procuration signée de ce dernier.

#### **4 PRECAUTIONS D'UTILISATION DU PASSE**

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.

#### **5 PASSES DEFECTUEUX OU DÉTÉRIORÉS**

5.1 En cas de mauvais fonctionnement avéré du passe, celui-ci est immédiatement remplacé dans les agences commerciales RATP, SNCF, et des entreprises d'Optile (1), ainsi que dans certains comptoirs RATP (2) :

- au titulaire du passe sur présentation d'une pièce d'identité ;
  - à un tiers pour le compte du titulaire du passe, sur présentation des pièces d'identité du tiers et du titulaire du passe et d'une procuration signée de ce dernier.
- Le remplacement nécessite restitution du passe défectueux ou détérioré.

5.2

Attention : si la détérioration a lieu le jour même du chargement du forfait, le titulaire du passe ne peut obtenir la reconstitution immédiate du forfait. Celle-ci ne sera possible que le surlendemain.

5.3 Dans les guichets des transporteurs, le titulaire reçoit un coupon de dépannage et une carte provisoire en échange de son passe. Pour obtenir un nouveau passe, le titulaire doit ensuite se rendre dans une agence commerciale RATP, SNCF, ou des entreprises d'Optile (1), ainsi que dans certains comptoirs RATP (2). Le passe lui sera remis en échange du coupon de dépannage et de la carte provisoire initialement reçus.

5.4 L'échange du passe est gratuit sauf s'il s'avère que la détérioration est du fait du titulaire. Dans ce cas une somme forfaitaire de 8 euros TTC sera perçue.

#### **6 ÉCHANGE DU PASSE**

6.1 L'échange d'un passe Navigo est possible en agences commerciales RATP, SNCF, et des entreprises d'Optile (1), ainsi que dans certains comptoirs RATP (2) pour :

- changement de nom (sur présentation d'un justificatif et d'une pièce d'identité)
- modification de la photo (convenance personnelle ou suite à une erreur d'impression)

6.2 L'échange du passe est gratuit sauf s'il est demandé pour convenance personnelle. Dans ce cas une somme forfaitaire de 8 euros TTC sera perçue.

6.3 Les transporteurs se réservent le droit de renouveler le passe pour des raisons techniques ou commerciales.

## **7 PARTENARIATS**

7.1 Les passes Navigo peuvent être utilisés dans le cadre de certaines prestations fournies par les partenaires de la mobilité durable du STIF. Les transporteurs et le STIF déclinent toute responsabilité relative à l'utilisation du passe Navigo dans le cadre d'une application qui n'aurait pas fait l'objet d'une convention de partenariat avec le STIF. Le partenaire reste seul responsable des engagements contractuels pris vis-à-vis du titulaire du passe.

## **8 INFORMATIONS RELATIVES AUX DONNEES PERSONNELLES**

Les données collectées font l'objet d'un traitement automatisé dont la finalité est la gestion des forfaits et des passes Navigo. Elles sont destinées au GIE Comutitres, responsable du traitement, à ses prestataires de services et partenaires contractuels, aux entreprises de transport en commun d'Ile de France (RATP, SNCF, entreprises d'Optile), aux financeurs institutionnels et au STIF et à ses prestataires de services. L'utilisateur reconnaît avoir été informé et accepte que les données soient communiquées à des fins de gestion à un sous-traitant situé dans un pays tiers non membre de l'Union Européenne. Dans ce cas, les données sont protégées par dispositions contractuelles.

Les données collectées (nom, prénom, adresse, lieu de travail si la personne ne réside pas en Ile-de-France) sont obligatoires, exceptés le courriel et les numéro s de téléphone qui sont recommandés. A défaut d'avoir renseigné les champs obligatoires, la demande de souscription ne peut être traitée. A défaut d'adresse courriel ou de numéros de téléphone, le client ne pourra pas être contacté à des fins de gestion par ces canaux. Par ailleurs, sont également collecté les données relatives aux opérations de vente et de chargement (forfait acheté, date, lieu, chargement et paiement).

Le traitement automatisé d'informations à caractère nominatif a fait l'objet d'une déclaration à la CNIL.

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 ;
- à la conservation sous forme numérisée de sa photographie. Dans ce cas une nouvelle photo est demandée chaque fois qu'une refabrication du passe Navigo est nécessaire.

L'ensemble de ces droits s'exerce auprès de l'agence Passe Navigo, 95905 Cergy Pontoise Cedex 09, par courrier accompagné d'une photocopie de la pièce d'identité.

Indépendamment de ce traitement, les données relatives aux déplacements sont nécessairement et obligatoirement recueillies par les transporteurs concernés lors des validations du passe 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'Ile-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.

## **9 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](http://www.navigo.fr), 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.

- (1) Liste des agences commerciales sur [optile.com](http://optile.com), [ratp.fr](http://ratp.fr), [transilien.com](http://transilien.com)
- (2) Liste des comptoirs RATP sur [ratp.fr](http://ratp.fr)

Décision n° 20120323

Du 4 octobre 2012

**Relative aux conditions générales d'utilisation  
des forfaits Navigo Mois et Navigo Semaine**

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° 7719 du 2 avril 2003 relative aux modalités de distribution des passes Navigo Orange
- VU** la délibération n°2006/0426 du 10 mai 2006 relative à la généralisation de la carte Orange sur support Navigo;
- VU** la délibération n°2006/0901 du 11 octobre 2006 relative à la dénomination des supports télébilletiques personnalisés et déclaratifs;
- 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<sup>er</sup>** : Les conditions générales d'utilisation des forfaits Navigo Mois et Navigo Semaine jointes en annexe sont approuvées et se substituent aux conditions en vigueur, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2012.

**Article 2** : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des transports d'Ile-de-France et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



OLIVIER NALIN

## **CONDITIONS GENERALES D'UTILISATION DES FORFAITS NAVIGO MOIS ET NAVIGO SEMAINE**

L'utilisation des forfaits Navigo Mois et Navigo Semaine est subordonnée à l'acceptation des présentes conditions d'utilisation et à celles du support sur lequel le forfait est chargé.

### **1 PRESENTATION ET UTILISATION**

1.1 Les forfaits Navigo Mois et Navigo Semaine, créés par le STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France), sont vendus par l'ensemble des transporteurs de la Région Île-de-France : RATP, SNCF et entreprises d'Optile. Ils sont gérés par les transporteurs et, pour le compte de ceux-ci, par le GIE Comutitres constitué des transporteurs RATP, SNCF et d'Optile, mandataire des opérateurs privés

1.2 Les forfaits Navigo Mois et Navigo Semaine sont susceptibles d'être utilisés sur les lignes régulières de transport en commun où s'applique la tarification fixée par le STIF – y compris Orlybus, Roissybus, Noctilien, Orlyrail, Filéo, 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 Orlyval et le TGV.

Au sein de l'ensemble caractérisé au paragraphe précédent, un forfait Navigo Mois ou Navigo Semaine est valide :

- pour tout voyage réalisé à l'intérieur des zones tarifaires choisies par le titulaire, ou sur toute la région pendant les périodes de « dézonage » pour les forfaits bénéficiant de cet avantage.
- 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 Les forfaits Navigo Mois bénéficient du « dézonage », c'est-à-dire de la possibilité de voyager dans toute la région, du samedi à partir de 0h00 au dimanche jusqu'à 23h59 et les jours fériés de 0h00 à 23h59.

1.5 Les forfaits Navigo Mois et Navigo Semaine peuvent être complétés avec un abonnement de travail des réseaux TER et Intercités (hors TGV) délivré par la SNCF, pour les parcours entre une gare située hors Île-de-France et une gare en Île-de-France dont l'extrémité en province est située à moins de 75 km de la gare tête de ligne parisienne. Ils peuvent également être complétés avec un abonnement « Forfait » pour les parcours entre une gare située hors Île-de-France et une gare en Île-de-France.

1.6 Le forfait Navigo Mois est valable du 1er jour du mois (début de service), au dernier jour du mois (fin de service). Pour Noctilien, le forfait Navigo Mois est valable du 1er jour du mois à 0h00, au dernier jour du mois (fin de service, c'est-à-dire le lendemain 6h00). Il est en vente à partir du 20 du mois précédent le mois de validité et jusqu'au 19 du mois de validité.

1.6 Le forfait Navigo Semaine est valable du lundi (début de service), au lundi suivant (avant l'ouverture du service). Pour Noctilien le forfait Navigo Semaine est valable du lundi à 0h00, au lundi suivant à 6h00. Il est en vente à partir du vendredi précédent la semaine de validité et jusqu'au jeudi inclus de la semaine de validité

## **2 CHARGEMENT ET PAIEMENT DES FORFAITS**

2.1 Le prix du forfait est payable au comptant au moment de l'achat.

2.2 Les forfaits Navigo Mois et Navigo Semaine peuvent être chargés, à l'exclusion de tout autre support, sur le passe Navigo, le passe Navigo Découverte, le passe Navigo Annuel ou le passe imagine R. Les forfaits ne peuvent être utilisés que par le titulaire du passe sur lequel ils sont chargés.

2.3 Les forfaits Navigo Mois et Navigo Semaine peuvent être chargés :

- dans les guichets et sur les appareils automatiques de vente des transporteurs
- sur le site [www.navigo.fr](http://www.navigo.fr)
- chez les commerçants agréés des transporteurs (RATP et entreprises d'Optile))
- sur certains distributeurs automatiques bancaires.

2.4 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.

## **3 CHANGEMENTS DE ZONES ET AJOUTS DE FORFAITS**

3.1 Changements de zones

3.1.1 Il est possible de substituer à un forfait, un forfait de même durée, avec la même période de validité et des zones de validité différentes, à condition que le tarif du forfait après substitution soit supérieur ou égal au tarif du forfait initial. Si le tarif forfait après substitution est strictement supérieur, le client paie la différence.

Les changements de zones pour un forfait Navigo dont le prix est inférieur à celui chargé sur le passe ne sont pas autorisés et ne peuvent être traités que dans le cadre d'un remboursement (Voir article 4)

3.1.2 Les changements de zones sont réalisables dès l'achat du forfait et :

- pour le forfait Navigo Mois, jusqu'au 19 inclus du mois de validité
- pour le forfait Navigo Semaine, jusqu'au jeudi de la semaine de validité

3.1.3 Les changements de zones sont réalisables :

- dans les guichets et sur les appareils automatiques de vente des transporteurs
- sur le site [www.navigo.fr](http://www.navigo.fr) (uniquement lorsque le changement de zones englobe les zones du forfait initial)
- sur certains distributeurs automatiques bancaires (uniquement lorsque le changement de zones englobe les zones du forfait initial)

3.2 Ajouts de forfaits

3.2.1 Il est possible d'ajouter à un forfait Navigo Mois, Navigo Semaine, Navigo Annuel, imagine R, Améthyste ou Solidarité Transport Mois ou Semaine déjà chargé sur un passe, un autre forfait Navigo Mois ou Navigo Semaine valable sur des zones ou une période complémentaires.

3.2.2 Le nouveau forfait chargé peut avoir des zones jointes ou disjointes avec le forfait initialement chargé.

Si les deux forfaits ont des zones jointes, le client peut réaliser en une seule fois des trajets reliant les zones des deux forfaits chargés.

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.

3.2.3 Les tarifs et conditions d'achat sont les mêmes pour un forfait Navigo Mois ou Navigo Semaine s'il est acheté en ajout d'un forfait déjà présent sur le passe ou s'il est acheté isolément. En particulier un Navigo mois en ajout d'un autre forfait peut être acheté jusqu'au 19 du mois de validité et un Navigo semaine en ajout d'un autre forfait peut être acheté jusqu'au jeudi de la semaine de validité

#### **4 REMBOURSEMENT DES FORFAITS NON UTILISES**

4.1 Les forfaits Navigo Mois et Navigo Semaine non utilisés peuvent être complètement ou partiellement remboursés dans les conditions suivantes :

- le remboursement est complet si le forfait est annulé avant le début de validité du forfait.

- le remboursement est partiel (50%) si le forfait est annulé dans les 10 premiers jours du mois de validité (forfait Navigo Mois) ou dans les 2 premiers jours de la semaine de validité (forfait Navigo Semaine) pour raison de maladie, de licenciement, ou de changement imposé de lieu de travail.

4.2 L'annulation des forfaits est réalisable dans les guichets des transporteurs et dans certains comptoirs de la RATP. Un justificatif d'annulation est remis au client.

4.3 La demande de remboursement accompagnée du justificatif d'annulation remis au guichet et, selon le motif invoqué par le client, de la pièce justificative (arrêt de maladie, certificat patronal de licenciement ou de changement imposé de lieu de travail) doit être envoyée par le titulaire du forfait au transporteur qui a réalisé l'annulation :

- soit à RATP – Service clientèle – TSA 81250 - 75564 Paris Cedex 12
- soit à SNCF – Service relation clientèle – SNCF-Transilien – 94207 Ivry Cedex

4.4 Le remboursement est réalisé par lettre chèque ou en Bons Voyages Transilien sous 18 jours ouvrés.

#### **5 UTILISATION IRREGULIERE DES FORFAITS**

Lors d'un contrôle, l'utilisateur du passe sur lequel est chargé le forfait est redevable d'une indemnité forfaitaire conformément à la réglementation applicable aux services de transports publics de voyageurs dans les cas d'utilisation irrégulière des forfaits Navigo Mois et Navigo Semaine, 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,
- défaut d'un droit à réduction chargé sur le passe accompagnant un billet à tarif réduit validé à l'entrée par le titulaire du passe,
- 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.

#### **6 INFORMATIONS RELATIVES AUX DONNEES PERSONNELLES**

Les données collectées font l'objet d'un traitement automatisé dont la finalité est la gestion des forfaits et des passes Navigo. Elles dépendent du passe sur lequel le forfait est chargé. Se reporter aux conditions générales d'utilisation du passe Navigo et aux conditions générales d'utilisation du passe Navigo Découverte.

#### **7 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](http://www.navigo.fr), 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.

Décision n° 20120324

Du 1<sup>er</sup> octobre 2012

**Relative aux conditions générales d'obtention et d'utilisation  
du passe Navigo Découverte**

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° 7719 du 2 avril 2003 relative aux modalités de distribution des passes Navigo Orange
- VU** la délibération n°2006/0426 du 10 mai 2006 relative à la généralisation de la carte Orange sur support Navigo;
- VU** la délibération n°2006/0901 du 11 octobre 2006 relative à la dénomination des supports télébilletiques personnalisés et déclaratifs;
- VU** la délibération n°2007/0702 du 10 octobre 2007 de passage de la carte Solidarité Transport sur Navigo;
- 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<sup>er</sup>** : Les conditions générales d'obtention et d'utilisation du passe Navigo Découverte jointes en annexe sont approuvées et se substituent aux conditions en vigueur, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2012.

**Article 2** : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des transports d'Ile-de-France et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



OLIVIER NALIN

## **CONDITIONS GENERALES D'UTILISATION DU PASSE NAVIGO DECOUVERTE**

L'utilisation du passe Navigo Découverte est subordonnée à l'acceptation des présentes conditions générales.

### **1 PRÉSENTATION ET CONDITIONS D'OBTENTION**

1.1 Le passe Navigo Découverte, se compose d'une carte à puce, d'une Carte Nominative Transport et d'un étui. Un même numéro à 6 chiffres est imprimé sur la carte à puce et sur la Carte Nominative Transport. Les deux doivent être utilisés de façon indissociable.

1.2 Le passe Navigo Découverte est la propriété du STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France) et des transporteurs (RATP, SNCF, entreprises d'Optile).

1.3 Le passe Navigo Découverte est destiné à toute personne désirant charger un forfait Navigo Mois ou Navigo Semaine. La dénomination « titulaire » indique la personne nommément inscrite sur la Carte Nominative.

L'obtention du passe Navigo Découverte n'est pas assortie de l'inscription du titulaire du passe Navigo Découverte dans un fichier.

1.4 Pour être valable, le titulaire doit inscrire ses nom et prénom, coller sa photo (de face, tête nue, fond neutre, non utilisée, non scannée, non photocopiée) et apposer le rabat autocollant sur la Carte Nominative Transport.

1.5 Le passe Navigo Découverte sert de support aux forfaits de transport Navigo Mois et Navigo Semaine. Il est utilisable dans la région Île-de-France sur les réseaux RATP, SNCF et des entreprises d'Optile. Le passe est rigoureusement personnel et intransmissible.

1.6 Le passe Navigo Découverte est distribué, au prix fixé par le STIF  
- dans les guichets RATP et SNCF et dans certains comptoirs de la RATP (1)  
- chez les commerçants agréés de la RATP et des entreprises d'Optile  
- dans les agences commerciales des entreprises d'Optile  
La remise est immédiate sans contrôle d'identité ni de domiciliation.

1.7 Le passe Navigo Découverte est délivré non chargé d'un titre de transport.

### **2 CONDITIONS D'UTILISATION DU PASSE**

2.1 La carte à puce seule n'est pas un titre de transport. La Carte Nominative Transport seule n'est pas un titre de transport.

2.2 Pour voyager, le passe Navigo Découverte doit être chargé d'un forfait en cours de validité.

2.3 Le titulaire d'un passe Navigo Découverte chargé d'un forfait doit obligatoirement et systématiquement le valider 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.

2.4 Le passe Navigo Découverte validé à l'entrée et la Carte Nominative Transport comportant le même numéro à 6 chiffres doivent être présentés ensemble lors des contrôles. À défaut, le titulaire est redevable d'une indemnité forfaitaire conformément à la réglementation applicable aux services de transports



publics de voyageurs. En cas de doute sur l'identité de l'utilisateur du passe, il peut être demandé une justification d'identité.

2.5 Lors du contrôle la Carte Nominative Transport et la carte à puce doivent être présentés en bon état (non raturé, non surchargé, photo non décollée, rabat apposé). Toute utilisation irrégulière du passe Navigo Découverte constatée lors d'un contrôle entraîne le paiement d'une indemnité forfaitaire conformément à la réglementation applicable aux services de transports publics de voyageurs.

2.6 Toute utilisation frauduleuse du passe (falsification, contrefaçon, utilisation par un tiers), constatée lors d'un contrôle, entraîne le retrait immédiat du passe Navigo Découverte et peut donner lieu à des poursuites devant les tribunaux.

### **3 PERTE OU VOL**

3.1 En cas de perte ou de vol du passe Navigo Découverte ou d'un des deux éléments le composant (carte à puce ou Carte Nominative Transport), celui-ci ne peut pas être remplacé, ni remboursé. Les forfaits qu'il contient ne sont ni remplacés, ni remboursés.

3.2 En cas de perte ou de vol d'un des deux éléments du passe Navigo Découverte, celui-ci n'est plus valable et ne permet plus de voyager.

3.3 Dans tous les cas, pour voyager, le titulaire doit acquérir un nouveau titre de transport.

### **4 PASSES DEFECTUEUX OU DÉTÉRIORÉS**

4.1 En cas de mauvais fonctionnement du passe, le titulaire doit se présenter dans un guichet d'un transporteur (RATP, SNCF, entreprises d'Optile) ou dans un comptoir RATP (1) pour faire analyser son passe.

4.1.1 Lorsque la puce du passe est lisible et qu'elle contient un forfait en cours de validité (ou futur), un coupon de dépannage permettant au titulaire de voyager jusqu'à la fin de validité du ou des forfaits initialement chargés sur son passe lui est remis.

Au-delà, pour continuer à voyager, le titulaire devra racheter un nouveau passe Navigo Découverte qui pourra lui être remboursé si la détérioration du passe remplacé n'est pas de son fait. Les modalités de ce remboursement lui seront indiquées par l'agent commercial du transporteur.

4.1.2 Lorsque la puce du passe est illisible, il n'est pas possible de remettre au titulaire un titre de dépannage lui permettant de voyager, il doit acheter un nouveau titre de transport. Le nouveau titre de transport acheté pourra lui être remboursé si la détérioration du passe remplacé n'est pas de son fait. Les modalités de ce remboursement lui seront indiquées par l'agent commercial du transporteur.

4.2 La demande de remboursement accompagnée du passe détérioré et des justificatifs indiqués par l'agent commercial doit être envoyée au transporteur qui a réalisé le remplacement :

- soit à RATP – Service clientèle – TSA 81250 - 75564 Paris Cedex 12
- soit à SNCF – Service relation clientèle – SNCF-Transilien – 94207 Ivry Cedex

## **5 PRECAUTIONS D'UTILISATION DU PASSE**

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.

## **6 RENOUELEMENT DU PASSE**

Les transporteurs se réservent le droit de renouveler le passe pour des raisons techniques ou commerciales.

## **7 PARTENARIATS**

7.1 Les passes Navigo Découverte peuvent être utilisés dans le cadre de certaines prestations fournies par les partenaires de la mobilité durable du STIF. Les transporteurs et le STIF déclinent toute responsabilité relative à l'utilisation du passe Navigo dans le cadre d'une application qui n'aurait pas fait l'objet d'une convention de partenariat avec le STIF. Le partenaire reste seul responsable des engagements contractuels pris vis-à-vis du titulaire du passe.

## **8 APPLICATION DES CONDITIONS GENERALES D'UTILISATION**

Le STIF et les transporteurs se réservent le droit de faire évoluer les présentes conditions générales d'obtention et d'utilisation. Dans ce cas, les nouvelles conditions générales seront portées à la connaissance des clients sur les sites Internet des transporteurs et sur le site [navigo.fr](http://navigo.fr), 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.

(1) Liste des comptoirs RATP sur [ratp.fr](http://ratp.fr)

**Décision n° 2012/0328**

**du 17 OCT. 2012**

**TARIFICATION DU PROLONGEMENT DES LIGNES  
DE TRAMWAY T1, T2, T3 ET DU METRO M12**

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<sup>er</sup>** : Sur le prolongement de la ligne de tramway T1, les stations L'Île-Saint-Denis, Mairie de Villeneuve-la-Garenne, La Noue, Chemin des Reniers, Parc des Chanteraines, Gare de Gennevilliers, Timbaud, Le Village, Le Luth et Les Courtilles sont classées en zone tarifaire 3.

**ARTICLE 2** : Sur le prolongement de la ligne de tramway T2, les stations Faubourg de l'Arche, Les Fauvelles, Charlebourg, Jacqueline Auriol, Victor Basch, Parc Pierre Lagravère sont classées en zone tarifaire 3 et la station Pont de Bezons est classée en zone tarifaire 4.

**ARTICLE 3** : Sur le prolongement de la ligne de tramway T3, les stations Maryse Bastié, Avenue de France, Baron Le Roy, Porte de Charenton, Porte Dorée, Montempoivre, Alexandra David-Néel, Porte de Vincennes, Porte de Montreuil, Marie de Miribel, Porte de Bagnolet, Séverine, Adrienne Bolland, Porte des Lilas, Hôpital Robert Debré, Butte du Chapeau Rouge, Porte de Pantin, Delphine Seyrig, Ella Fitzgerald, Porte de la Villette, Canal Saint-Denis, Rosa Parks, Porte d'Aubervilliers, Colette Besson et Porte de la Chapelle sont classées en zone tarifaire 1.

**ARTICLE 4** : Sur le prolongement de la ligne de métro M12, la station Front Populaire est classée en zone tarifaire 2.

**ARTICLE 5** : la présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile de France.

*pl*  
La Secrétaire Générale Sophie MOUGARD

*h*  
Véronique HAMAYON-T.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Décision n° 20120320

Du 24 septembre 2012

**Relative au traitement automatisé de données à caractère personnel  
ayant pour objet la gestion de la tarification solidarité-transport (TST) et  
la mise à disposition d'un téléservice de l'administration électronique**

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés modifiée, notamment ses articles 26, 27 et 29 ;
- VU** la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, et notamment son article 123 ;
- 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°78-774 du 17 juillet 1978 modifié pris pour application des chapitres I à IV et VII de la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-1309 du 20 octobre 2005 pris pour l'application de la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 modifiée par la loi n°2004-801 du 6 août 2004 ;
- 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°2006/0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil à la directrice générale, et notamment son article 1.9.2. ;
- VU** la délibération n°0204 du 11 juillet 2012 autorisant le directeur général à signer le marché 2011-104 relatif à la gestion et attribution de la tarification Solidarité Transport pour les personnes en situation de précarité ;

**DECIDE**

**Article 1<sup>er</sup>** : Il est créé un traitement automatisé d'informations nominatives dont l'objet est de gérer les dossiers des bénéficiaires de la Tarification Solidarité Transport (TST) et la mise à disposition d'un téléservice de l'administration électronique. Ce traitement est géré à Gennevilliers (France), Casablanca (Maroc) par le prestataire retenu par le STIF, à savoir le groupement des sociétés ATOS, B2S, B2S Casablanca et Pitney Bowes.

**Article 2** : Les catégories d'informations nominatives enregistrées sont les suivantes :

- Etat civil, identité, données d'identification :
  - Civilité (Madame, Mademoiselle, Monsieur)
  - Nom, Prénom,
  - Date de naissance
  - Statut Individu (*décédé, incomplet, en cours de renseignement*)

- Adresse, téléphone, mobile, fax, courriel
- Photographie
- Numéro de dossier Solidarité Transport, numéro d'individu Solidarité Transport, date de création du dossier,
- Selon la situation de la personne : n° allocataire CAF, n° Pôle Emploi, N° stagiaire ASP
- code d'accès personnel à la plateforme du téléservice,
- Vie personnelle :
  - Situation familiale
  - Composition du foyer
- Vie professionnelle (rubrique renseignée uniquement pour les stagiaires de la formation professionnelle continue bénéficiaires de la gratuité transport)
  - Scolarité, formation : centre de formation, formation suivie, type rémunération, date de début et fin de stage, date de création de dossier
- Informations d'ordre économique et financier
  - Type de droit social justifiant du statut d'ayant-droit à la tarification sociale, qualité d'ayant droit (principal/secondaire), attestation justificative fournie,
  - validité des droits, date de fin de fin du droit social ouvrant droit à la tarification sociale
  - données relatives au RSA : trimestre de référence RSA, mois de paiement, décision de gratuité ou motif de refus de gratuité, RSA socle, RSA activité
  - données relatives à l'ASS : dernier mois de paiement de l'ASS
- Données de connexion (adresses Ip, logs, etc.)
  - Identifiants de connexions
  - Informations d'horodatage
- Données transport
  - N° de client NAVIGO
  - Données nécessaires à la commande de passe Navigo (nom, prénom, date de naissance, adresse, identifiant commande, photo)
  - Données nécessaires à la vérification de la correspondance entre le bénéficiaire social et son enregistrement dans le SIG Navigo
  - Type de réduction ou gratuité accordée
  - Date de début et fin de droit Solidarité Transport
  - Statut du droit Solidarité Transport en cours, date d'attribution, date d'information courrier/ courriel, date de transmission au SIG Navigo, date de chargement du passe,
  - Indicateur d'acceptation à recevoir des Informations des transporteurs
- Données de gestion des dossiers
  - Historique des appels : date d'appel, motif, action résultante, commentaire
  - Historique des médias entrants : image scannée des documents et courriers, courriels entrants, datation
  - Historique action : date action, type action, statut/sous-statut du type d'échange, qualification échange
  - Données de qualité de service.
  - Identifiants dossier Solidarité Transport, date de création

**Article 3 :** Les destinataires de ces Informations sont :

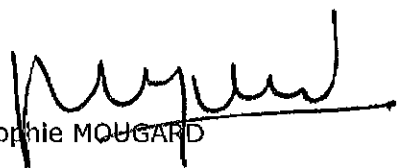
- Etat civil, identité, données d'identification :
  - le STIF,
  - la société ATOS,
  - la société B2S,
  - la société B2S Casablanca,
  - la société Pitney Bowes (traitement document et envoi des courriers)
  - le prestataire du GIE COMUTITRES en charge de la gestion du SIG NAVIGO
- Vie personnelle :
  - le STIF,
  - la société ATOS,
  - la société B2S,

- la société B2S Casablanca,
- la société Pitney Bowes (traitement document et envoi des courriers)
- Vie professionnelle :
  - le STIF,
  - la société ATOS,
  - la société B2S,
  - la société B2S Casablanca,
- Informations d'ordre économique et financier
  - le STIF,
  - la société ATOS,
  - la société B2S,
  - la société B2S Casablanca,
- Données de connexion (adresses Ip, logs, codes d'accès au téléservice, etc.)
  - l'utilisateur,
  - le STIF,
  - la société ATOS,
  - la société B2S,
- Données transport
  - l'utilisateur,
  - le STIF,
  - la société ATOS,
  - la société B2S,
  - la société B2S Casablanca,
  - la société Pitney Bowes (traitement document et envoi des courriers)
  - le prestataire du GIE COMUTITRES en charge de la gestion du SIG NAVIGO
  - la RATP, la SNCF, les entreprises du réseau Optile
  
- Données de gestion des dossiers
  - le STIF,
  - la société ATOS,
  - la société B2S,
  - la société B2S Casablanca,
  - la société Pitney Bowes (traitement document et envoi des courriers)

**Article 4 :** Le droit d'accès et de rectification prévu par les articles 39 et suivants de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 susvisée s'exerce par écrit auprès de :

Business Support Services (B2S)  
1, avenue du Général De Gaulle  
92230 GENNEVILLIERS.

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

  
Sophie MOUGARD

Décision n° 2012 0272

du 05 SEP. 2012

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20120905-20120272-AU  
Date de télétransmission : 05/09/2012  
Date de réception préfecture : 05/09/2012

**SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ILE-DE-FRANCE**

**AUTORISATION PROVISOIRE D'EXPLOITATION  
DE LA LIGNE N° 057-057-022  
« SAVIGNY-SUR-ORGE (Gare RER) – GRIGNY (Tuileries) »  
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « Transports Daniel Meyer »**

**CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2  
« LACS DE L'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 ;
- 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°002-100-055 conclu entre le STIF et l'entreprise « Transports Daniel Meyer » et ses avenants,
- VU** le dossier technique n° 16177 enregistré par le Syndicat le 28/08/2012 ;

**CONSIDERANT** la nécessité d'assurer la continuité du service public jusqu'à la tenue du prochain Conseil ;

**DECIDE :**

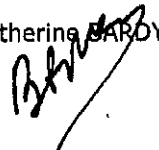
**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : L'entreprise « Transports Daniel Meyer » est autorisée à exploiter, à titre provisoire, la ligne n° 057-057-022 « SAVIGNY-SUR-ORGE (Gare RER) – GRIGNY (Tuileries) » dans les conditions définies dans le dossier technique susvisé et le compte d'exploitation prévisionnel annexé 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<sup>er</sup>.

**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 BAROY



Décision n° 2012

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20120905-20120273-AU  
Date de transmission : 05/09/2012  
Date de réception préfecture : 05/09/2012

du 05 SEP. 2012

**SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ILE-DE-FRANCE**

**AUTORISATION PROVISOIRE D'EXPLOITATION  
DE LA LIGNE N° 213-113-027  
« LA CELLE SAINT CLOUD (Gare) – RUEIL MALMAISON (RER) »  
EXPLOITEE PAR LE POOL « RATP » -  
« Veolia Transport – Etablissement de Nanterre »**

**CONTRATS D'EXPLOITATION STIF-RATP  
ET DE TYPE 2 STIF-Veolia Transport « Traverciel »**

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 ;
- 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 conclu entre le STIF et la RATP ;
- VU** le contrat d'exploitation de Type 2 conclu entre le STIF et l'entreprise « Veolia Transport Nanterre ».
- VU** le dossier technique n°16181 enregistré par le syndicat le 5 septembre 2012 ;

**CONSIDERANT** la nécessité d'assurer le service public de transport de 175 lycéens domiciliés à Rueil-Malmaison au lycée Corneille de la Celle Saint-Cloud jusqu'à la tenue du prochain Conseil ;

**DECIDE :**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : Le pool « RATP » - « Veolia Transport Nanterre » est autorisé à exploiter, à titre provisoire, la ligne n° 213-113-027 « LA CELLE SAINT CLOUD (Gare) – RUEIL MALMAISON (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 des avenants aux contrats 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 des avenants visés à l'article 1<sup>er</sup>.

**ARTICLE 3** : Les dispositions figurant dans le dossier technique susvisé et les conditions financières de l'évolution de l'offre pourront être modifiées, le cas échéant, par lesdits avenants.

**ARTICLE 4** : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Catherine BARDY

