

Date de parution : Mercredi 26 octobre 2016

RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS DU STIF



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

**N°114- Août à octobre 2016
Conseil du 5 octobre 2016**

INFORMATIONS

Sont publiées au recueil des actes administratifs du STIF :

- les délibérations du conseil du Syndicat également consultables sur le site internet du STIF : <http://www.stif.info/>
- les décisions du directeur général ou des directeurs, prises par délégation.

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

Le présent recueil est publié et consultable sur le site internet du STIF : <http://www.stif.info/>

SOMMAIRE

	Pages
<u>Délibérations du conseil d'administration du 05 octobre 2016</u>	
<u>Qualité de service</u>	
Délibération n°2016/438 – Schéma directeur des parcs relais : évolution du label Parc Relais et programmation 2016/2020	9
<u>Offre de transport</u>	
Délibération n°2016/460 – Mandat au Directeur général pour la définition d'un Plan d'actions pour le développement du réseau de bus en Ile-de-France à l'horizon 2020	21
Délibération n°2016/439 – Tzen 4 : déclaration de projet	23
Délibération n°2016/440 – Tzen 5 : déclaration de projet	26
Délibération n°2016/441 – Attribution de la délégation de service public pour l'exploitation de la ligne régulière routière Torcy – Créteil	31
Délibération n°2016/442 – Attribution de la délégation de service public pour l'exploitation des lignes régulières Express empruntant l'autoroute A14	32
Délibération n°2016/443 – Schéma directeur de la ligne L : convention de financement des études pour l'achèvement du schéma directeur	33
Délibération n°2016/466 – Schéma de secteur de la ligne K : convention de financement des études complémentaires pour l'achèvement du schéma directeur	65
Délibération n°2016/444 – Convention n°2 de délégation de compétence pour l'organisation d'une desserte de niveau local SRL au SIT Marne-la-Vallée secteurs 3 et 4	97
Délibération n°2016/445 – Avenant n°2 à la convention de délégation de compétence pour l'organisation d'une desserte de niveau local SRL à la commune de Garches	139

Délibération n°2016/446 – Avenant n°1 à la convention de délégation de compétence pour l'organisation d'une desserte de niveau local SRL à l'EPT Grand Paris Sud Est Avenir (ex CA Haut-Val-de-Marne) 143

Délibération n°2016/447 – Convention n°2 de délégation de compétence pour l'organisation d'une desserte de niveau local TAD à la Communauté de communes Gally Mauldre 148

Délibération n°2016/449 – Convention n°1 de délégation de compétence pour l'organisation d'une desserte de niveau local TAD à la Communauté de communes du Pays Créçois 166

Budget Finances

Délibération n°2016/450 – Décision modificative n°1 au budget 2016 203

Grands projets d'investissement

Délibération n°2016/451 – Avant-projet des lignes 14 nord (Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis-Pleyel), 16 et 17 sud (Saint-Denis-Pleyel – Noisy-Champs) de la Société du Grand Paris 221

Délibération n°2016/452 – Avant-projet de la SNCF relatif aux interconnexions ferroviaires avec les lignes 14 nord (Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis-Pleyel), 16 et 17 sud (Saint-Denis-Pleyel – Noisy-Champs) 224

Délibération n°2016/453 – Avant-projet de la SNCF relatif à l'interconnexion ferroviaire en gare d'Issy RER avec la ligne 15 sud (Pont de Sèvres – Noisy-Champs) 228

Délibération n°2016/454 – Schéma directeur du RER B Sud – Modernisation des gares – Croix de Berny : avant-projet et convention de financement des études projet et travaux 230

Délibération n°2016/455 – Bipôle Gare de l'Est – Gare du Nord : convention de financement relative à la concertation préalable, au schéma de principe et à l'enquête publique 232

Délibération n°2016/456 – Pôle d'échanges multimodal de Melun : convention de financement des études relatives au DOCP, à la concertation préalable, au schéma de principe et à l'enquête publique 234

Délibération n°2016/457 – Prolongement de la ligne 10 du métro de Gare d'Austerlitz à Ivry-sur-Seine : convention de financement des études complémentaires au dossier d'urgence 236

Délibération n°2016/458 – Schéma directeur du réseau Paris – Est : convention de financement des études relatives au schéma de principe et à l'enquête publique pour le prolongement des missions Villiers-sur-Marne du RER E à Roissy-en-Brie 237

Délibération n°2016/459 – Pôle d'échanges multimodal de Versailles-Chantiers – phase 1 : avenant n°2 à la convention de financement relative aux phases d'avant-projet modificatif, de projet et de réalisation des aménagements 239

Délibération n°2016/461 – Tramway T1 Bobigny – Val-de-Fontenay : convention de financement des études relatives aux modalités d’insertion du tramway à Noisy-le-Sec	259
---	-----

Contrats, conventions financières

Délibération n°2016/462 – Avenant n°3 au contrat 2016/2020 STIF-RATP	283
Délibération n°2016/463 – Avenant n°3 au contrat 2016-2019 STIF-SNCF	291
Délibération n°2016/464 – Conventions STIF-Département-Transporteurs relatives aux aides accordées pour l’achat des forfaits Imagine R et à l’organisation de la distribution de ces titres	299
Délibération n°2016/465 – Renouvellement de la convention relative aux cartes de circulation Police	320

Marchés

Délibération n°2016/467 – Marché 2016-28 : marché de travaux relatif à la signalisation ferroviaire – Nouvelle branche du tram-train T4 jusqu’à Clichy-sous-Bois et Montfermeil	326
Délibération n°2016/468 – Marché 2016-19 : contrôle de la qualité de service des transports scolaires adaptés et des circuits spéciaux dans le département de l’Essonne (91)	327
Délibération n°2016/469 – Marché 2016-40 : contrôle de fin de travaux des opérations de qualité de service financées par le STIF	328
Délibération n°2016/470 – Marché 2016-50 : assistance à maîtrise d’ouvrage dans l’organisation et le traitement des dossiers de subventions relatifs au matériel roulant des opérateurs privés d’Île-de-France	330
Délibération n°2016/471 – Marché 2016-38 : conception d’un outil informatique de recueil des réponses au questionnaire de l’enquête globale transport	331
Délibération n°2016/472 – Marché 2016-54 : conseil général d’accompagnement et de design de service en signalétique et information voyageur	332
Délibération n°2016/473 – Marché 2015-120 : mission d’analyse de l’exploitation de lignes régulières routières de transport public de voyageurs	333
Délibération n°2016/474 – Marché 2016-42 : maîtrise d’œuvre ligne Tzen 4 entre Viry-Châtillon et Corbeil-Essonnes	334
Délibération n°2016/475 – Marché 2016-33 : mise en œuvre de la communication globale post DUP – Tramway Antony-Clamart (projet T10)	335
Délibération n°2016/477 – Marché 2016-76 : tram-train Massy-Evry – Ouvrage d’art n°15 (OA15)	336
Délibération n°2016/479 – Marché 2016-79 : tierce maintenance applicative du système d’information décisionnel des validations télébilletiques (SIDV)	337

Gestion des ressources humaines

Délibération n°2016/480 – Instauration d’une IHTS dans le cadre de la mise en place des marchés « Transport adapté » 338

Décisions du directeur généralPatrimoine

Décision n°2016/425 du 24 août 2016 – Acquisition d’un bien situé au 191-193bis bd Pasteur 93320 Les Pavillons-sous-Bois Parcelle cadastrée section Y n°161 pour la réalisation du projet de débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil 339

Décision n°2016/427 du 01 septembre 2016 – Prise de possession d’un bien situé 2 rue de la Tuilerie 93 Montfermeil Parcelle cadastrée section D n°521 pour la réalisation du projet de débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil 341

Décision n°2016/481 du 15 septembre 2016 – Acquisition d’un bien situé 17 rue de Savigny 91 Morsang-sur-Orge Parcelles cadastrées section AD n°15 pour la réalisation du projet du tram-train entre Massy et Evry 343

Décision n°2016/482 du 20 septembre 2016 – Acquisition d’un bien situé 5592 D N36 à Saclay (91) Parcelle cadastrée section ZT n°88 lot B pour la réalisation du projet de transport en commun en site propre entre Massy et Saclay 345

Décision n°2016/483 du 26 septembre 2016 – Consignation d’une indemnité d’expropriation à la SARL AEI pour la réalisation du projet de tram-train entre Massy et Evry 347

Versement transport

Décision n°2016/435 du 12 septembre 2016 relative à l’exonération du versement de transport – Association dite Société de Saint-Vincent-de-Paul 349

Décision n°2016/437 du 12 septembre 2016 relative à l’exonération du versement de transport – Association La Guilde Européenne du Raid 351

Tarification

Décision n°2016/487 du 12 octobre 2016 relative à la gratuité d’accès à la ligne BHNS 20 le samedi 19 novembre 2016, jour de son inauguration 353

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2016/438
Séance du 05 octobre 2016**

**SCHEMA DIRECTEUR DES PARCS RELAIS
EVOLUTION DU LABEL PARC RELAIS
&
PROGRAMMATION 2016-2020**

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la décision n°7346 du 7 décembre 2001 ;
- VU** la délibération n°2006/1172 du 13 décembre 2006 ;
- VU** la délibération n°2008/0752 du 2 octobre 2008 ;
- VU** le rapport n°2016/438 ;
- VU** l'avis de la commission de la qualité de service, de l'accessibilité et des relations avec les usagers du 29 septembre 2016 ;

CONSIDERANT que le Schéma directeur des Parcs Relais et ses modalités de mise en œuvre doivent évoluer afin de prendre en compte les nouvelles compétences en termes de mobilités durables confiées au STIF et les besoins grandissants en stationnement de rabattement notamment en grande couronne ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le référentiel de service du label Parc Relais est modifié pour intégrer deux nouveaux Items : l'utilisation de la carte Navigo pour accéder aux Parcs Relais et le développement de la multimodalité dans les Parcs Relais.

ARTICLE 2 : Le montant plafond de subvention par place pour un Parc Relais au sol est fixé à 4 500€ à compter du 5 octobre 2016.

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

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



Valérie PÉCRESSÉ

LABEL PARC RELAIS SYSTÈME ET RÉFÉRENTIEL DE SERVICE

Note de présentation à l'attention des maîtres d'ouvrage

NOTA : Les MOA sont invités à prendre connaissance du Cahier de références Parc Relais

1. Le système

1.1. Démarche du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage prend connaissance du système et du référentiel de service du label. Dans tous les cas, les investissements à réaliser pour labelliser le Parc Relais seront convenus entre le STIF et le maître d'ouvrage lors de la définition du dossier de demande de subvention, en préparation du passage en commission de la qualité de service, accessibilité, relations avec les usagers (CQSAU) ou Conseil d'administration du STIF.

Le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place et à rester titulaire du label Parc Relais, dans le cadre de la convention STIF / MOA, pendant toute la durée de celle-ci (Titre II du modèle de convention).

Le modèle de convention STIF / MOA intègre la notification d'attribution de subvention (Titre II du nouveau modèle de convention). Elle n'est signée qu'après le passage en commission ou en Conseil au STIF, l'attribution de la subvention est donc conditionnée à l'engagement du MOA sur le respect du label.

1.2. Reporting

Le maître d'ouvrage adresse au STIF pour le 30 juin au plus tard de l'année n+1, un rapport d'activité illustré de photos permettant de justifier du respect de l'ensemble des items définissant le référentiel de service du label Parc Relais, au titre de l'année "n"¹. Ce rapport d'activité comprend notamment une fiche standardisée à remplir par le maître d'ouvrage avec l'aide de l'exploitant.

1.3. Mesure et contrôle

La mesure des items du référentiel de service est réalisée chaque année par le maître d'ouvrage et est retranscrite dans le rapport d'activité.

Le STIF contrôlera le respect des items du référentiel de service :

- à la lecture du rapport d'activité rédigé par le Maître d'ouvrage,
- pour les items 1 à 8, en effectuant ou faisant effectuer une visite de type « client mystère » à la date et à la fréquence qu'il définira, pour s'assurer du respect des dispositions et de l'adéquation de la situation décrite dans le rapport d'activité avec celle du terrain.

¹ Considérant que l'année "n" est celle de l'année de mise en service de l'équipement, suite à sa labellisation.

1.4. Bonus du label

Bonus qualité de service

S'il est constaté que le référentiel de service est satisfait pour chacun des 8 items au vu du rapport d'activité et éventuellement après la visite d'un « client mystère », le MOA perçoit un bonus dans les 45 jours suivants la remise du rapport d'exploitation. Le versement du bonus peut s'accompagner d'observations du STIF sur les conditions d'exploitation de l'ouvrage (réserves mineures émises lors d'une « visite mystère » par exemple).

Si l'objectif n'est pas atteint pour au moins un des items, aucune contribution financière n'est versée par le STIF au maître d'ouvrage, qui est averti du refus par courrier motivé.

Le MOA s'engage à ce que cette subvention soit reversée à l'exploitant, de façon à l'inciter à maintenir la qualité de service requise.

Bonus fréquentation

Le bonus qualité de service est abondé à la condition suivante :

- Dans le cas d'un parc non saturé : si le nombre d'abonnements commercialisés auprès d'usagers disposant d'une carte Navigo (voir item n°5) est supérieur ou égal à 90% de la capacité du parc ;
- Dans le cas d'un parc saturé : si les abonnements commercialisés auprès d'usagers disposant d'une carte Navigo sont prioritaires dans l'accès aux places (pas d'usagers horaires ou d'abonnements commercialisés à d'autres types d'usagers alors que des usagers Navigo se trouvent sur liste d'attente).

Le MOA s'engage à ce que cette subvention soit affectée prioritairement au maintien de la politique locale de stationnement, le contrôle du respect de la réglementation sur voirie notamment.

Le barème appliqué est le

suivant : Parcs Relais au sol :

INDICATEURS	BONUS ANNUEL		
	Formule de calcul du bonus	Bonus maxi	Bonus mini
Items du Label	Nb total de places du PR x 25 €	7 500 €	3 000 €
Fréquentation P+R	Nb total de places du PR x 25 €	7 500 €	3 000 €

Parcs Relais en ouvrage :

INDICATEURS	BONUS ANNUEL		
	Formule de calcul du bonus	Bonus maxi	Bonus mini
Items du Label	Nb total de places du PR x 50 €	25 000 €	12 500 €
Fréquentation P+R	Nb total de places du PR x 50 €	25 000 €	12 500 €

2. Le référentiel de service

Le référentiel de service repose sur 8 items. Le nombre et le contenu des items seront invariables, jusqu'à la prochaine actualisation du SDPR rendue nécessaire en application des évolutions de la politique régionale sur le volet Parc-Relais.

Item 1 : Identité Parc Relais

Termes de référence

L'identité Parc Relais doit contribuer à résorber l'hétérogénéité qui caractérise le dispositif francilien de Parcs Relais, pour en optimiser le fonctionnement au niveau local et améliorer sa lisibilité et sa visibilité au niveau régional.

L'identité Parc Relais ne pourra être utilisée que dans les Parcs Relais labellisés. L'objectif est d'associer l'image des PR à un bon niveau de qualité de service sur des ouvrages dont le STIF a reconnu la valeur intermodale (fonction de rabattement quasi-exclusive.).

Référentiel de service

L'identité P+R repose sur un logo Parc Relais à apposer en entrée de Parc Relais et repris sur :

- chaque panneau de signalisation (piéton et VP), les panneaux d'information, à l'intérieur du P+R,
- chaque panneau de jalonnement VP et piéton, à l'extérieur du P+R²

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 ou fera entretenir régulièrement les panneaux.

Le logo accompagnera la mention suivante « Parc Relais (de la gare) de XXX ».

Ex : « Parc Relais de la gare d'Ecouen - Ezanville »

La mention pourra être complétée du nom du P+R s'il en a un. Elle le sera obligatoirement si le pôle dispose de plusieurs P+R nécessitant d'être distingués.

Ex : « Gare de Massy – Palaiseau, Parc Relais Vilmorin » ou « Parc Relais Vilmorin »

Les mentions autres que « Parc Relais » telles que PIR, PSR, parking, parc de la gare... sont impérativement à proscrire.

Le logo du MOA et éventuellement celui de la société exploitante pourront compléter le logo Parc Relais. En aucun cas le nom du Parc Relais 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 le Parc Relais à sa gare.

Ex : « Parc Relais de la gare du Val d'Europe » et non « Parc Relais de Montévrain »

Le MOA devra respecter la mini-chartre graphique Parc-Relais définie par le STIF.

² A savoir que le jalonnement VP sur voirie se fait obligatoirement avec l'idéogramme ID1b, conformément au code de la Route

Investissements de mise à niveau (labellisation) lié à cet item

Renouvellement de la signalétique (pour les piétons et les VP dans le P+R y compris enseignes) et du jalonnement (pour les VP sur voirie dans un périmètre de 500 m environ et pour les piétons du P+R au domaine ferroviaire).

Le coût de la mise en place de l'identité P+R sera pris en charge à 100 % par le STIF quel que soit le type d'opérations financées (création, extension, réhabilitation, labellisation).

Reporting et contrôle

Déclaration du maître d'ouvrage dans son rapport d'activité, photo reportage à l'appui réalisé durant l'année d'exploitation objet du rapport.

Visite « client mystère » effectuée par le STIF.

En cas de défaut d'entretien, possibilité de mise en conformité dans un délai d'un mois après mise en demeure par le STIF.

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'usagers d'utiliser le Parc Relais, provoquer la rupture de la chaîne de déplacements pour les PMR, 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 Parc Relais concerné.

Pour les parcs en structure :

Nettoyage mensuel de l'ensemble des espaces, en particulier des espaces utilisés par les piétons (sortie de parc, cages d'escalier, sas des cages d'escalier), enlèvement des détritiques, nettoyage anti-déjection (urine et traitement des odeurs), mesure anti-tags.

Réparation sommaires à jour (porte abîmée, renouvellement des néons, poignée cassée, panneau d'information, mobilier vandalisés, système de ventilation, du ou des ascenseurs).

Pour les parcs au sol :

Nettoyage mensuel de la plateforme / des surfaces au sol et de ses abords immédiats (bas-côtés, fossés, voies de desserte) par balayage (feuilles mortes).

Dans tous les cas, le maître d'ouvrage veillera à maintenir en permanence :

- Une poubelle disponible pour 50 places de stationnement vidée quotidiennement,
- Le dispositif d'éclairage en parfait état de marche,
- La continuité des cheminements piétons, en particulier les cheminements PMR.

Investissements de mise à niveau (labellisation) lié à cet item

L'ensemble des postes d'investissements liés à cet item sont finançables dans le cadre des opérations de création, extension ou réhabilitation. Ils peuvent également être renforcés ou traités dans le cadre des opérations de labellisation.

Reporting

Dans son rapport d'activité, le MOA produira un bilan de l'état de propreté et d'entretien de son ouvrage pour chacun des points figurant au référentiel de service de l'item, photo reportage à l'appui.

Mesure et contrôle

Mesure par le MOA avec justification sur chacun des points figurant au référentiel de service. Contre-mesure dans le cadre d'une visite « client mystère » effectuée par le STIF. En cas de non conformité, possibilité offerte au MOA de remédier aux points soulevés dans un délai d'un mois après mise en demeure.

Item 3 : Sécurité / sûreté

Termes de référence

Les usagers doivent avoir un complet sentiment de sûreté dans les Parcs Relais 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 le dispositif de sécurité du Parc Relais.

La satisfaction de cet item dépend de la conception des Parcs Relais notamment en ouvrage. Pour les Parcs Relais en ouvrage les plus anciens, le MOA veillera à neutraliser sinon à traiter le maximum de délaissés (revers de volées d'escalier, sas de cages d'escalier, fonds de parcelles, sécurisation des parties de parc masquées par des obstacles ou désaffectées).

Référentiel de service

Le Parc Relais ne présentera aucune trace de dégradation due à des actes de malveillances ou d'incivilités. En cas de dégradation (tags, déjections, vitres brisées, mats d'éclairage, candélabres ou mobilier dégradés), celles-ci devront être traitées dans un maximum d'une semaine.

Les dispositifs de sécurisation du Parc Relais ne présenteront aucune lacune :

- dispositif anti-intrusion en façades pour les parcs en ouvrage, clôtures pour les parcs au sol (conseillées),
- dispositif anti-incendie (blocs sécurité en service, extincteurs en place, pelles et bacs à sable disponibles et bon état de propreté, etc.)
- dispositif anti-stationnement sauvage longue durée (gens du voyage) notamment dans les parcs au sol de grande couronne et
- pour les parcs concernés, le dispositif de vidéosurveillance et celui de report d'appel devront être en p a r f a i t état de marche.

Investissements de mise à niveau (labellisation) lié à cet item

L'ensemble des dispositifs de sécurisation du Parc Relais (clôtures, dispositif anti-intrusion, anti-

incendie, vidéosurveillance...) seront financés dans le cadre des opérations de création, extension ou réhabilitation. Pour les cas de P+R à mettre à niveau, le renouvellement sera pris en charge à 100% par le STIF, dans le cadre des opérations de labellisation.

Le MOA devra justifier de la nécessité de mettre en place une vidéosurveillance. Compte tenu de son coût à l'investissement comme en fonctionnement, la vidéosurveillance n'est pas considérée comme un élément de base de l'item.

Reporting

Dans son rapport d'activité, le MOA :

- produira un état des malveillances et incivilités constatées au cours de l'année passée (recensement caractérisé et daté, illustré de photos, le cas échéant) et
- fournira les pièces justifiant le maintien sinon le renouvellement des dispositifs de sécurité.

Mesure et contrôle

Mesure par le MOA avec justification sur chacun des points figurant au référentiel de service. Contre-mesure dans le cadre d'une visite « client mystère » effectuée par le STIF. En cas de non conformité, possibilité offerte au MOA de remédier aux points soulevés dans un délai d'un mois après mise en demeure.

Item 4 : Accessibilité, accueil et information voyageurs

Termes de référence

Le Parc Relais devra être constamment accessible à l'ensemble des usagers et proposer aux usagers 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 véhicules depuis la voirie jusqu'à chacune des places de stationnement,
- des piétons y compris les PMR dans le Parc Relais puis jusqu'au domaine ferroviaire, conformément à la réglementation.

Le MOA procédera à l'enlèvement immédiat des obstacles entravant la circulation des véhicules et des piétons.

Le Parc Relais devra proposer aux usagers en permanence un quota d'emplacements réservés aux personnes handicapées conforme à la réglementation accessibilité en vigueur (au moins 1 pour 50).

Information voyageurs

L'utilisateur du Parc Relais devra pouvoir accéder facilement à une information visible, lisible et à jour sur le fonctionnement du Parc Relais :

- règles de sécurité et règlement intérieur,
- tarifs et conditions générales de vente,
- coordonnées de l'exploitant (de préférence le responsable de l'ouvrage directement),
- horaires d'ouverture du Parc Relais et de présence des agents d'exploitation,
- événements ponctuels (travaux, fermetures). Un panneau spécifique sera mis en place pour ce type d'informations.

et sur le fonctionnement du réseau ferroviaire desservant le pôle. Un panneau dédié sera

réservé à l'opérateur de transports ferroviaire pour les informations suivantes :

- horaires,
- missions,
- schéma de la/des ligne(s),
- travaux et information en cas de service dégradé.

Information dynamique

Pour les Parcs Relais de plus de 400 places, le STIF recommande l'installation d'un dispositif d'information dynamique sur l'état de disponibilité de l'équipement (complet / libre). Le panneau devra être positionné en entrée de parc.

L'avis du STIF sera sollicité préalablement au lancement d'expérimentations sur de nouveaux systèmes d'information notamment dynamique.

Les systèmes de guidage dynamique à la place ne sont pas recommandés, compte tenu de leur coût, de la faible rotation généralement constatée dans les Parcs Relais ainsi que de la typologie de clientèle, majoritairement abonnée.

Investissements de mise à niveau (labellisation) lié à cet item

L'ensemble des dispositifs d'information (y compris le dispositif d'information dynamique pour les P+R concernés) et d'accueil/d'accessibilité des usagers sera financé dans le cadre des opérations de création, extension ou réhabilitation. Pour les cas de P+R à mettre à niveau, le renouvellement sera pris en charge à 100% par le STIF, dans le cadre des opérations de labellisation.

Reporting

Dans son rapport d'activité, le MOA fournira les pièces attestant le respect de chacun des points figurant au référentiel de service, photo reportage à l'appui.

Un plan de repérage d'implantation des places PMR sera fourni par le MOA avec chaque rapport d'activité.

Pour les PR de plus de 500 places l'arrêté municipal fixant le nombre de places réservées sera présenté par le MOA avec le premier rapport d'activité.

Mesure et contrôle

Mesure par le MOA avec justification sur chacun des points figurant au référentiel de service. Contre-mesure dans le cadre d'une visite « client mystère » effectuée par le STIF. En cas de non conformité, possibilité offerte au MOA de remédier aux points soulevés dans un délai d'un mois après mise en demeure.

Item 5 : Tarifs

Termes de référence

La tarification est le seul levier dont dispose la collectivité pour maîtriser le volume de véhicules particuliers en rabattement et par conséquent préserver une équité dans le rapport entre ce mode de rabattement et les autres modes (bus, marche à pied, vélo).

L'objet de cet item est d'encadrer les tarifs pratiqués dans les P+R labellisés pour répondre à de multiples objectifs :

- harmoniser les tarifs pratiqués dans les P+R au sein d'une même zone tarifaire Navigo pour résorber d'éventuels effets de seuils et rétablir des équilibres locaux entre gares proches ;
- plafonner les tarifs pour éviter que des Parcs Relais ne soient détournés de leur

- fonction initiale ;
- atteindre un équilibre entre niveau de tarif et niveau de prestation pour dissuader les usagers résidant à proximité du P+R de se rabattre en voiture sur le pôle et ne pas décourager les rabattants « captifs » dans leur pratique intermodale ;
- garantir aux maîtres d'ouvrage un niveau de recettes suffisant pour permettre un entretien fréquent de l'ouvrage et, par conséquent, un maintien durable du niveau de qualité de service.

La tarification doit permettre aux maîtres d'ouvrage de trouver un équilibre économique sans pénaliser la qualité de service offerte au voyageur. En zone tarifaire 5, les maîtres d'ouvrage qui le souhaiteraient pourraient proposer un tarif inférieur allant jusqu'à la gratuité, sous condition de satisfaire aux référentiels de qualité de service s'ils souhaitent bénéficier des financements du STIF.

Référentiel de service

Abonnements

Le coût de l'abonnement mensuel pour les usagers disposant d'une carte Navigo chargée avec un forfait de transports en commun sera dégressif en fonctionnement de l'éloignement à Paris.

Le fait que le STIF n'encadre que le tarif mensuel n'empêche pas les MOA et leurs exploitants éventuels de mettre en place des tarifs hebdomadaire, trimestriel, semestriel et annuel destinés aux rabattants. L'abonnement Navigo s'entend néanmoins comme un abonnement 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, sans restriction des horaires d'accès au Parc Relais (pas d'abonnement « jour » par exemple).

	Tarifs mensuels en € TTC à pratiquer dans les PR en ouvrage			Tarifs mensuels en € TTC à pratiquer dans les PR au sol		
Zone tarifaire	Tarif conseillé	Tarif Plancher	Tarif plafond	Tarif conseillé	Tarif plancher	Tarif plafond
1 & 2	100€	90€	110€	90€	80€	100€
3	50€	40€	60€	40€	30€	50€
4	40€	30€	50€	30€	20€	40€
5	30€	20€	40€	20€	0€	30€

Le tarif mensuel pratiqué devra impérativement se situer dans la fourchette concernée, au plus proche de la valeur conseillée.

Actualisation

À compter de l'année n+1 suivant la signature de la convention, le MOA sera autorisé à réévaluer ses tarifs suivant la formule figurant dans la convention le liant avec le STIF.

Le STIF appelle les MOA souhaitant déléguer la gestion de leur Parc Relais à être vigilants sur la formule d'indexation des tarifs prévue dans le projet de convention de DSP.

Investissements de mise à niveau (labellisation) lié à cet item

Le financement du matériel de péage qui doit permettre la lecture de la carte Navigo est pris en charge en fonction des caractéristiques et du coût global du projet par le STIF.

Reporting et contrôle

Déclaration du maître d'ouvrage dans son rapport d'activité sur la base de la transmission de la grille de tarifs en vigueur dans l'année écoulée (cf. item 8). Contre-mesure dans le cadre d'une visite « client mystère » effectuée par le STIF. La conformité sera exigée immédiatement sur cet item.

Item 6 : Utilisation de Navigo dans les Parcs Relais

Termes de référence

Pour les usagers réguliers des transports en commun, la carte Navigo sera le support d'accès privilégié à la fois au réseau de transports collectifs et à leur Parc Relais. L'objectif est que la carte Navigo devienne pour les Franciliens un support incontournable de leur mobilité quotidienne.

Référentiel de service

Pour bénéficier du tarif d'abonnement Navigo (tarif le plus bas – cf. item 5), l'utilisateur en rabatement sur le réseau ferré devra :

- Utiliser sa carte Navigo comme support d'accès au Parc Relais ;
- Disposer d'un forfait transports en commun chargé sur sa carte.

La possibilité d'utiliser la carte Navigo pour accéder au Parc Relais doit être proposée pour tous les modes de rabatement : voiture particulière mais également, le cas échéant, vélo et deux-roues motorisés.

Le MOA et son exploitant devront :

- Utiliser un matériel de contrôle péage permettant d'accéder au Parc Relais avec une carte Navigo ;
- Laisser la possibilité de rattacher à un abonnement au Parc au moins deux cartes Navigo (en cas d'usage alternatif du véhicule au sein d'un ménage ou d'un équipage de covoiturage par exemple) ;
- Contrôler régulièrement la présence d'un forfait transports en commun chargé sur la carte : une tolérance de 1 mois pourra être accordée pour les usagers fonctionnant ponctuellement « au ticket » pendant les périodes de congés.

Investissements de mise à niveau (labellisation) lié à cet item

Le financement du matériel de péage qui doit permettre la lecture de la carte Navigo est pris en charge en fonction des caractéristiques et du coût global du projet par le STIF.

La mise en place du service doit s'accompagner d'un plan de communication et d'accompagnement spécifique adapté à destination des usagers. Il devra notamment mettre l'accent sur

- la simplicité d'utilisation d'un support d'accès unique ;
- la possibilité de communiquer plusieurs (au moins deux) numéros de carte Navigo pour un même abonnement Parc Relais ;
- la marche à suivre en cas de perte ou de vol de la carte Navigo.

Reporting et contrôle

Déclaration du maître d'ouvrage dans son rapport d'activité du plan de communication mis en place, des modalités de gestion au quotidien du service (taux de pénétration, tolérances par rapport aux usagers ne disposant pas de forfaits de transports en commun chargé sur leur carte, etc.), ainsi que sur la base de la transmission de la grille de tarifs en vigueur et de la fréquentation dans l'année écoulée (cf. item 8).

Contre-mesure dans le cadre d'une visite « client mystère » effectuée par le STIF. La conformité sera exigée immédiatement sur cet item. _____

Item 7 : Multimodalité dans les Parcs Relais

Termes de référence

Les Parcs Relais doivent devenir progressivement de véritables lieux de service à la mobilité.

Référentiel de service

Le MOA devra prendre les mesures nécessaires pour que les services suivants soient proposés aux usagers au sein du Parc Relais labellisé :

- o places de stationnement dédiées au covoiturage (ex : réservation des « meilleures places » aux covoitureurs, rattachement de deux ou plusieurs véhicules à un même abonnement pour favoriser l'usage alternatif des voitures au sein d'un même équipage de covoitureurs) ;
- o places dédiées à l'autopartage : proposition aux opérateurs d'autopartage disposant de leur propre flotte de places réservées à un tarif d'abonnement préférentiel équivalent à 50% du tarif Navigo (cf. item 5) ;
- o Station de charge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables : au moins deux points de charge dite « normale » (3,7 ou 7 kVA) ;
- o Stationnement sécurisé pour les vélos (uniquement en rez-de-chaussée et à condition qu'une offre Véligo n'ait pas déjà été développée sur le site) ;

D'autres services pourront être proposés par les maîtres d'ouvrage en fonction du degré de pertinence à l'échelle du pôle d'échange et au sein du Parc Relais, tels que :

- o Stationnement sécurisé pour les deux-roues motorisés ;
- o Prêt ou location de vélos ;
- o Casiers sécurisés destinés aux utilisateurs des deux-roues motorisés et/ou des vélos (ex : stockage du casque) ;
- o Boîtes logistiques urbaines ou consignes.

Ces services doivent participer au bilan économique en termes d'exploitation.

Investissements de mise à niveau (labellisation) lié à cet item

Le financement des stations "covoiturage", "autopartage" ou "charge véhicules électriques" se fera sur la base du financement forfaitaire d'une place P+R.

Le financement du stationnement 2RM sera proratisé à l'emprise occupée sur une place P+R.

Le financement des autres services sera négocié entre le STIF et le maître d'ouvrage, s'il participent au bilan économique d'exploitation de l'équipement.

Reporting et contrôle

Déclaration du maître d'ouvrage dans son rapport d'activité des services mis en place et de leur taux d'utilisation.

Item 8 : Transparence de l'exploitation

Termes de référence

Le MOA communiquera au STIF chaque année toutes les données d'exploitation dont il dispose : rapport d'activité, fiche standardisée, comptages, compte-rendu d'exploitation établi par l'exploitant éventuel, etc. Ces données devront permettre au STIF :

- de prendre connaissance des dispositions mises en œuvre pour maintenir la qualité de service (donc le label) ;
- de s'assurer que la fonction de rabattement reste prépondérante dans le Parc Relais et,
- de prendre connaissance des éventuelles difficultés liées à l'activité d'exploitation du Parc Relais.

Pour mémoire, désormais, chaque opération financée dans le cadre de la mise en œuvre du SDPR est précédée d'une étude d'opportunité devant garantir l'adéquation entre demande en stationnement et offre pour éviter des situations économiques critiques liées à un surdimensionnement de l'ouvrage. Cette étude d'opportunité intègre notamment l'effet de fuite au péage en cas d'instauration du stationnement payant sur le Pôle d'Échanges Multimodal, des objectifs de reports sur les modes alternatifs à la voiture pour venir en gare, les réserves de capacité constatées dans l'offre existante, etc.

Référentiel de service

Le MOA adressera au STIF pour le 30 juin au plus tard de chaque année civile, la fiche standardisée du rapport d'activité annuel dûment complétée (données de fréquentation, comptages, décomposition des recettes et des charges annuelles d'exploitation....) et accompagnée de ses annexes.

Le MOA devra, sur demande du STIF, fournir tous justificatifs complémentaires qui s'avèreraient nécessaires.

Le MOA effectuera deux fois par an deux comptages horaires du nombre de véhicules présents 5 heures consécutivement dans le Parc Relais (distinction entre les véhicules en situation de rabattement et les autres).

Ces comptages auront lieu chaque année, le 3ème mardi de mars et le 2ème jeudi d'octobre, hors journées exceptionnelles (grèves, manifestations....), entre 7 h et 10 h et entre 15 h et 17 h. Il distingueront l'occupation par type de places (VL, PMR, covoiturage, autopartage, véhicules électriques, vélo, 2RM...)

Investissements de mise à niveau (labellisation) lié à cet item

Le MOA devra mettre en place un système automatisé susceptible d'assurer la transmission des données et la réalisation des comptages annuels dans le délai contractuel.

Reporting

Dans son rapport d'activité, le MOA fournira l'ensemble des informations figurant au référentiel de service de l'item ainsi que les comptages.

Reporting et contrôle

Mesure par le MOA.

Contre-mesure dans le cadre d'une visite « client mystère » effectuée par le STIF. En cas de non conformité, possibilité offerte au MOA de remédier aux points soulevés dans un délai d'un mois après mise en demeure.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2016/460
Séance du 5 octobre 2016**

**MANDAT POUR DEFINIR UN PLAN D'ACTIONS
POUR LE DÉVELOPPEMENT DU RESEAU DE BUS
EN ILE-DE-FRANCE À L'HORIZON 2020**

« GRAND PARIS DES BUS »

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le rapport n°2016/460 ;
- VU** l'avis de la Commission de l'offre de transport du 29 septembre 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le directeur général est mandaté pour mener à bien une consultation régionale sur le « Grand Paris des Bus ».

ARTICLE 2 : Le directeur général présentera au Conseil, au plus tard en décembre 2016, un plan d'actions du « Grand Paris des Bus » en :

- visant l'objectif de mise en place de 1000 bus supplémentaires prioritairement en grande couronne d'ici à 2020 ;
- actant que les développements d'offre sur la période entre 2017 et 2020 soient un rattrapage sur l'insuffisance de desserte prioritairement des territoires de la grande couronne ;
- définissant un calendrier de réalisation dont les premières mises en service seront effectives début 2017 pour les projets de créations ou de développements d'offre les plus aboutis ;
- examinant les conditions d'harmonisation des grilles horaires des réseaux entre eux et des correspondances bus-trains ;
- étudiant les possibilités de création de lignes Express pour répondre aux besoins de nouvelles dessertes régionales ;
- déclinant un volet nuit pour étudier les conditions d'extension et de renfort du réseau Noctilien, en répondant aux problématiques induites par la saturation de certaines lignes et en envisageant de nouvelles offres ;
- appréciant les conditions de restructuration de réseaux pour rééquilibrer l'offre existante sur les territoires et, notamment dans l'objectif d'offrir un accès pertinent aux gares et stations du Grand Paris mais aussi des autres pôles ferroviaires ;

- prenant en compte les besoins en termes, d'une part, de renforts d'offre pour une amélioration des fréquences et, d'autre part, de matériel plus capacitaire sur certaines lignes ou réseaux (bus articulés) ;
- examinant les possibilités de développer des services à la demande et de mutualisation de ces services avec l'offre régulière, les services de type PAM ou transport adapté pour les élèves scolarisés ;
- définissant de nouvelles orientations en matière de transition énergétique ;
- proposant le développement des infrastructures prévoyant des voies réservées pour les bus.

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

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



Valérie PÉCRESSE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/439
Séance du 5 octobre 2016

T ZEN 4
DECLARATION DE PROJET

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code de l'environnement (notamment les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants, L126-1 et suivantes et R126-1 et suivants) ;
- VU** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (notamment les articles L.1, L.110-1 et suivants, L.121-1 et suivants et L.122-6 et 7 relatif au retrait de la ligne divisoire des copropriétés) ;
- VU** le code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (notamment les articles L104-1 et suivants, R104-28 et suivants ainsi que L.153-54 à 59 et R.153-14 à 153-17) ;
- 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** la délibération n°2015/184 du Conseil du STIF du 15 juin 2015 approuvant le schéma de principe, le dossier d'enquête d'utilité publique et la convention de financement d'avant-projet et premières acquisitions foncières relatifs au projet T Zen 4, entre la place de La Treille à Viry-Châtillon et la gare du RER D à Corbeil-Essonnes ;
- VU** le dossier d'enquête d'utilité publique relatif au projet T Zen 4 entre la place de La Treille à Viry-Châtillon et la gare du RER D à Corbeil-Essonnes, et notamment son étude d'impact et les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Grigny, Ris-Orangis, Courcouronnes, Evry et Corbeil-Essonnes ;
- VU** l'avis de la Direction Régionale Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie (DRIEE) en date du 30 décembre 2015 statuant en tant qu'Autorité Environnementale ;
- VU** l'avis de la Direction Régionale Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie (DRIEE) en date du 19 avril 2016 dispensant d'une évaluation environnementale la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Grigny, Ris-Orangis, Courcouronnes, Evry et Corbeil-Essonnes en tant qu'Autorité Environnementale ;
- VU** l'arrêté préfectoral du 29 avril 2016 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet T Zen 4 et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Grigny, Ris-Orangis, Courcouronnes, Evry et Corbeil-Essonnes ;
- VU** le rapport, les avis et conclusions du commissaire enquêteur transmis le 17 août 2016 à la Préfecture de l'Essonne ;
- VU** le rapport n°2016/439 ;
- VU** les avis de la commission de la qualité de service, de l'accessibilité et des relations avec les usagers du 29 septembre 2016 et de la commission des investissements du 30 septembre 2016 ;

CONSIDERANT que l'opération soumise à enquête publique concerne la réalisation du projet T Zen 4 entre la place de La Treille à Viry-Châtillon et la gare du RER D à Corbeil-Essonnes. Sur 14km, le projet desservira 30 stations réparties sur six communes : Viry-Châtillon, Grigny, Ris-Orangis, Courcouronnes, Evry et Corbeil-Essonnes.

Ce projet est en cohérence avec les orientations du projet de Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) et les objectifs du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF).

CONSIDERANT que la commission d'enquête donne un AVIS FAVORABLE à la Déclaration d'Utilité Publique du projet T Zen 4 sans RESERVE et assortie des 3 RECOMMANDATIONS suivantes :

RECOMMANDATION N° 1 :

« Sur un plan général, prévoir avec les riverains du projet une large information avant et pendant les travaux. »

RECOMMANDATION N° 2 :

« A Ris-Orangis, en concertation avec le élu, le STIF devrait au stade des études d'avant projet réexaminer ses conclusions en ce qui concerne les points suivants :

- réaliser pour les cyclistes un accès sécurisé au collège Albert Camus ;
- créer des emplacements de stationnement publics en remplacement des places supprimées, au plus près de celles-ci ;
- planter, à des emplacements convenus avec la ville, d'au moins autant d'arbres qu'il en aura été supprimé. »

RECOMMANDATION N° 3 :

« A Evry, rechercher avec les riverains de la station "Place de la Commune", un aménagement permettant d'éviter des empiètements sur la copropriété. »

CONSIDERANT que la commission d'enquête donne un AVIS FAVORABLE SANS RESERVE à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Grigny, Ris-Orangis, Courcouronnes, Evry et Corbeil-Essonnes.

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : de répondre aux recommandations de la commission d'enquête sur le projet T Zen 4 entre la place de La Treille à Viry-Châtillon et la gare du RER D à Corbeil-Essonnes par les engagements suivants :

Pour la recommandation n°1 :

Le STIF s'engage à poursuivre les actions d'information du public au cours des études et travaux à venir auxquelles les acteurs institutionnels et les riverains seront associés.

Pour la recommandation n°2 :

Dans le cadre de l'Avant-projet, le STIF s'engage à poursuivre les études, en relation étroite avec la Ville de Ris-Orangis, dans l'objectif :

- **d'assurer un accès sécurisé au collège Albert Camus pour les cyclistes ;**
- **d'améliorer le plus possible le bilan stationnement et le bilan arboré sur la commune, et plus généralement sur l'ensemble du tracé ;**
- **d'étudier en parallèle les possibilités de restitutions de places de stationnement et d'arbres sur des terrains identifiés et maîtrisés par la Ville de Ris-Orangis.**

Pour la recommandation n°3 :

Le STIF s'engage à poursuivre les études et les échanges techniques avec l'ensemble des partenaires en concertation étroite avec les riverains afin de limiter l'impact sur les parcelles concernées tout en préservant l'enjeu d'accessibilité de la station.

ARTICLE 2 : de confirmer l'intérêt général du projet

ARTICLE 3 : dès lors que le projet sera déclaré d'utilité publique, d'autoriser le recours à l'expropriation en cas de refus d'une cession à l'amiable des terrains nécessaires au projet ; le directeur général est autorisé à mener la procédure d'expropriation au nom du STIF ;

ARTICLE 4 : d'autoriser le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la délibération ;

ARTICLE 5 : de demander au Préfet que, lorsque les immeubles expropriés sont soumis à la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis, la déclaration d'utilité publique prévoit que les emprises expropriées soient retirées de la propriété initiale, conformément à l'article L122-6 du code de l'expropriation ;

ARTICLE 6 : le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Conformément à l'article R126-2 du code de l'environnement, la présente délibération sera de plus affichée dans les mairies des communes concernées.

Le texte de la déclaration de projet pourra être consultable au siège du STIF ainsi que sur le site internet du projet (<http://www.tzen4.fr>).

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



Valérie PÉCRESSÉ

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/440
Séance du 5 octobre 2016

T ZEN 5
DECLARATION DE PROJET

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code de l'environnement (notamment les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants, L126-1 et suivantes et R126-1 et suivants);
- VU** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (notamment les articles L.1, L.110-1 et suivants, L.121-1 et suivants et L.122-6 et 7 relatif au retrait de la ligne divisoire des copropriétés) ;
- VU** le code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (notamment les articles L104-1 et suivants, R104-28 et suivants ainsi que L.153-54 à 59 et R.153-14 à 153-17);
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Île-de-France ;
- VU** la délibération n°2015/184 du Conseil du STIF du 7 octobre 2015 approuvant le schéma de principe, le dossier d'enquête d'utilité publique et la convention de financement d'avant-projet et premières acquisitions foncières relatifs au projet T Zen 5 entre les stations « Grands Moulins » à Paris et « Reigner-Marcailloux » à Choisy-le-Roi ;
- VU** le dossier d'enquête d'utilité publique relatif au projet T Zen 5 entre les stations « Grands Moulins » à Paris et « Reigner-Marcailloux » à Choisy-le-Roi, et notamment son étude d'impact et les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Vitry-sur-Seine et de Choisy-le-Roi ;
- VU** l'avis de la Direction Régionale Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie (DRIEE) en date du 8 janvier 2016 statuant en tant qu'Autorité Environnementale ;
- VU** l'avis de la Direction Régionale Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie (DRIEE) en date du 7 avril 2016 dispensant d'une évaluation environnementale la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Vitry-sur-Seine et de Choisy-le-Roi ;
- VU** l'arrêté préfectoral du 11 mai 2016 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet T Zen 5 et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Vitry-sur-Seine et de Choisy-le-Roi ;
- VU** le rapport, les avis et conclusions du commissaire enquêteur transmis le 8 août 2016 à la Préfecture du Val-de-Marne ;
- VU** le rapport n°2016/440 ;
- VU** les avis de la commission de la qualité de service, de l'accessibilité et des relations avec les usagers du 29 septembre 2016 et de la commission des investissements du 30 septembre 2016 ;

CONSIDERANT que l'opération soumise à enquête publique concerne la réalisation projet T Zen 5 entre les stations « Grands Moulins » à Paris et « Reigner-Marcailloux » à Choisy-le-Roi. Sur 9,5 km, le projet desservira 19 stations réparties sur quatre communes : le 13^{ème} arrondissement de Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi.

Ce projet est en cohérence avec les orientations du projet de Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) et les objectifs du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF).

CONSIDERANT que la commission d'enquête formule 8 recommandations :

RECOMMANDATION n°1, relative au Terminus Sud à Choisy-le-Roi, d'accompagner financièrement la sécurisation et la requalification des deux cheminements qui permettent de relier d'une part la gare RER C via l'avenue du 8 mai 1945, et d'autre part la station du TVM via l'avenue Pablo Picasso et la rue Henri Barbusse.

RECOMMANDATION n°2, relative au Terminus Nord à Paris (13e), de réaliser dans un deuxième temps le prolongement du trace du TZEN5 jusqu'à la station « Quai de la Gare » de la ligne n°6 du métro parisien.

RECOMMANDATION n°3, relative à la protection contre les inondations, de compléter l'étude d'impact sur la prise en compte du phénomène de résilience de la zone des Ardoines.

RECOMMANDATION n°4, relative au paysage et à l'environnement, d'accompagner la revalorisation des grandes entités paysagères, notamment dans l'accès et la continuité des pistes cyclables et des cheminements piétonniers reliant les parcs créés en berge de Seine, et d'assurer une meilleure protection du potentiel écologique des sites.

RECOMMANDATION n°5, relative à l'insertion urbaine, d'intégrer des maintenant les incidences d'une motorisation « tout électrique » sur la configuration des terminus et des stations

RECOMMANDATION n°6, relative aux réseaux existants, de prendre en considération la présence importante des ouvrages de chauffage urbain qui sont directement concernés par le trace.

RECOMMANDATION n°7, relative à la présentation du dossier, de procéder à la correction de toutes les erreurs matérielles, constatées lors de l'enquête ainsi qu'à la prise en compte des évolutions dans le cadre de l'AVP.

RECOMMANDATION n°8, relative à la concertation, de désigner un « interlocuteur privilégié » par secteur dont les coordonnées seraient rendues publiques et qui serait chargé de l'animation d'ateliers participatifs « sur l'usage de l'espace public et les pratiques de mobilité locale »

CONSIDERANT que la commission d'enquête donne un AVIS FAVORABLE à la Déclaration d'Utilité Publique du projet T Zen 5 assorti de 2 RESERVES.

RÉSERVE n°1, relative au positionnement de la station Gambetta, Le STIF devra expliciter les critères favorables ou défavorables, qui seront analysés en AVP pour permettre l'implantation de la station « Gambetta » sur le boulevard Paul Vaillant Couturier, à proximité immédiate du futur quartier piétonnier de Cityseine, programme dans le cadre de la ZAC Ivry-Confluences.

RÉSERVE n°2, relative au site de maintenance et de remisage de Choisy-le-Roi, Le STIF devra s'engager à associer les parties prenantes au jury du concours organisé pour le choix du traitement architectural et de l'insertion paysagère du site de maintenance et de remisage (SMR) dans le cadre de l'entrée de ville de Choisy-le-Roi.

CONSIDERANT que la commission d'enquête donne un AVIS FAVORABLE sans RESERVE à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur les communes Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi.

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : de répondre aux recommandations de la Commission d'enquête sur le projet T Zen 5 entre les stations « Grands Moulins » à Paris et « Reigner-Marcailloux » à Choisy-le-Roi.

Pour la recommandation n°1, relative au Terminus Sud à Choisy-le-Roi,

Le STIF s'engage à offrir aux voyageurs un itinéraire apaisé et sécurisé entre le terminus T Zen et le pôle d'échanges de Choisy-le-Roi via le quartier Henri Barbusse.

Le STIF est favorable à la sécurisation de la liaison reliant l'avenue du Lugo à la gare RER C de Choisy-le-Roi via l'avenue du 8 mai 1945.

Le STIF propose de solliciter les gestionnaires de voirie pour rechercher un aménagement sécurisé sur l'avenue du 8 mai 1945. Les modalités techniques de réalisation et de financement seront à définir.

Pour la recommandation n°2, relative au Terminus Nord à Paris (13ème),

Le STIF s'engage à poursuivre les échanges techniques avec les acteurs locaux et les financeurs afin de déterminer l'opportunité, la faisabilité et les modalités de programmation et de financement d'un prolongement de la ligne T Zen 5 au nord, au regard du calendrier de libération des emprises chantier de la ZAC et de l'avancement des réflexions sur l'aménagement du secteur.

Pour la recommandation n°3, relative à la protection contre les inondations,

Le STIF élaborera un dossier au titre de la loi sur l'eau qui prendra compte des effets cumulés du T Zen 5 avec les projets connexes, dont ceux portés par l'EPA ORSA.

Pour la recommandation n°4, relative au paysage et à l'environnement,

Dans le cadre des études à venir, le STIF s'engage à poursuivre l'objectif d'intégration paysagère de l'infrastructure T Zen, en lien avec les ambitions paysagères et environnementales locales.

Le STIF exigera notamment que le groupement de MOE, qu'il désignera pour la conception et le suivi de la réalisation des aménagements en ligne, comprenne un architecte et un paysagiste dont les compétences dans le domaine de l'aménagement urbain et l'insertion paysagère seront démontrées à l'appui de références sur des projets similaires.

Pour la recommandation n°5, relative à l'insertion urbaine,

Le STIF s'engage à poursuivre les réflexions dans le cadre des études à venir afin de déterminer les dispositifs à mettre en place en fonction de la motorisation retenue, en particulier si la technologie électrique était retenu compte-tenu de ses incidences sur les terminus et les stations.

Pour la recommandation n°6, relative aux réseaux existants,

Dans la suite des études, le STIF s'engage à poursuivre et renforcer la démarche partenariale avec les concessionnaires et les aménageurs du secteur, afin de préciser la localisation de l'ensemble des réseaux et de déterminer la nécessité et les conditions d'interventions sur les réseaux au titre du projet de transport.

Des réunions avec l'ensemble des concessionnaires concernés par le projet et les aménageurs des projets urbains seront organisées dès le démarrage des études d'Avant-projet.

Pour la recommandation n°7, relative à la présentation du dossier,

Le STIF s'engage actualiser l'ensemble des données dans le cadre du dossier d'Avant-projet qui sera présenté au Conseil du STIF et des dossiers réglementaires (Dossier d'enquête parcellaire, Dossier Loi sur l'Eau) qui seront portés à connaissance du public.

Pour la recommandation n°8, relative à la concertation,

En phase étude, le STIF s'engage à poursuivre des actions continues de concertation et d'information du public en lien avec les partenaires locaux. Le STIF s'engage à poursuivre le dispositif permettant de répondre aux questions du public via le site internet et la page facebook du projet.

En phase travaux, un dispositif complet de proximité sera mis en place avec des médiateurs de chantier.

ARTICLE 2 : de lever les réserves exprimées par la commission d'enquête :

Pour la réserve n°1, relative au positionnement de la station Gambetta,

Il convient de noter que, bien que les critères de choix d'implantation de la station Gambetta fassent l'objet d'une réserve de la Commission d'enquête, pour ce type de projet, le positionnement définitif des stations est régulièrement affiné lors des études de conception à venir (AVP, voire PRO).

Le STIF poursuivra, dans le cadre de la phase Avant-projet, les études d'implantation de la station Gambetta, au regard à la fois des enjeux de transport et des enjeux urbains.

Le STIF s'engage à poursuivre les échanges techniques avec les partenaires locaux, en particulier la SADEV 94 et la Ville d'Ivry-sur-Seine, afin de définir la meilleure localisation pour la station Gambetta, sur la base des critères suivants :

- Gestion des flux et sécurité des voyageurs ;
- Contrainte d'exploitation de la ligne ;
- Desserte du quartier ;
- Sécurité des circulations motorisées et notamment des T Zen ;
- Intégration de la station dans le projet urbain ;
- Impact financier et planning.

Pour la réserve n°2, relative au site de maintenance et de remisage de Choisy-le-Roi,

Le STIF confirme son engagement sur l'attention particulière qu'il portera au traitement architectural et à l'insertion paysagère du Site de Maintenance et de Remisage dans le cadre de l'entrée de ville de Choisy-le-Roi.

Le STIF proposera une procédure de concours d'architecte pour la désignation de la maîtrise d'œuvre du Site de Maintenance et de Remisage (SMR), conformément aux dispositions de la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique. A cette occasion, le STIF mettra en place un jury associant les élus et partenaires locaux.

ARTICLE 3 : de confirmer l'intérêt général du projet ;

ARTICLE 4 : dès lors que le projet sera déclaré d'utilité publique, d'autoriser le recours à l'expropriation en cas de refus d'une cession à l'amiable des terrains nécessaires au projet ; le directeur général est autorisé à mener la procédure d'expropriation au nom du STIF ;

ARTICLE 5 : d'autoriser le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la délibération ;

ARTICLE 6 : de demander au Préfet que, lorsque les immeubles expropriés sont soumis à la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis, la déclaration d'utilité publique prévoit que les emprises expropriées soient retirées de la propriété initiale, conformément à l'article L122-6 du code de l'expropriation ;

ARTICLE 7 : le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Conformément à l'article R126-2 du code de l'environnement, la présente délibération sera de plus affichée dans les mairies des communes concernées.

Le texte de la déclaration de projet pourra être consultable au siège du STIF ainsi que sur le site internet du projet (<http://www.tzen5.fr>).

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



Valérie PÉCRESE

Délibération n°2016/441
Séance 5 octobre 2016



**DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION
DE LA LIGNE REGULIERE ROUTIERE RELIANT
TORCY A CRETEIL**

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

- VU** le code des transports ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en 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° 2015/230 en date du 8 juillet 2015 décidant du principe d'une gestion déléguée à un tiers de l'exploitation de la ligne régulière routière reliant Torcy à Creteil ;
- VU** les avis d'appel à la concurrence publiés en exécution de cette délibération ;
- VU** les procès verbaux de la Commission de délégation de service public en date des 5 novembre 2015, 13 mai 2016 et 16 juin 2016 ;
- VU** le Rapport présentant les motifs du choix du candidat et l'économie générale du contrat en date du 8 septembre 2016 ;
- VU** le courrier d'envoi aux membres du conseil de l'ensemble des documents afférents à ce dossier en date du 19 septembre 2016 ;
- VU** le rapport n°2016/441 ;
- VU** les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 29 septembre 2016 et de la Commission Economique et Tarifaire du 30 septembre 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le choix Setra (groupe Transdev), comme délégataire de service public pour l'exploitation de la ligne régulière routière reliant Torcy à Creteil ;

ARTICLE 2 : d'approuver le contrat de délégation de service public joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 3 : d'autoriser le Directeur Général à signer ledit contrat de délégation de service public et ses annexes ;

ARTICLE 4 : d'autoriser le Directeur Général à effectuer toutes les formalités de publicité, de transmission et de notification requises pour l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du STIF.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Valérie PECRESSE'.

Valérie PECRESSE

Délibération n°2016/442
Séance 5 octobre 2016



**DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION
DES LIGNES REGULIERES EXPRESS EMPRUNTANT L'AUTOROUTE A
14 (LES MUREAUX - LA DEFENSE ET VERNEUIL/VERNOUILLET - LA
DEFENSE) ET DE LA LIGNE EXPRESS RELIANT LES MUREAUX A
SAINT QUENTIN EN YVELINES**

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

- VU** le code des transports ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en 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° 2015/229 en date du 8 juillet 2015 décidant du principe d'une gestion déléguée à un tiers de l'exploitation de deux lignes régulières express empruntant l'autoroute A14 (Les Mureaux - la Défense et Verneuil/Vernouillet - La Défense) et de la ligne express reliant Les Mureaux à Saint Quentin en Yvelines ;
- VU** les avis d'appel à la concurrence publiés en exécution de cette délibération ;
- VU** les procès verbaux de la Commission de délégation de service public en date des 5 novembre 2015, 13 mai 2016 et 16 juin 2016 ;
- VU** le Rapport présentant les motifs du choix du candidat et l'économie générale du contrat en date du 8 septembre 2016 ;
- VU** le courrier d'envoi aux membres du conseil de l'ensemble des documents afférents à ce dossier en date du 19 septembre 2016 ;
- VU** le rapport n°2016/442 ;
- VU** les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 29 septembre 2016 et de la Commission Economique et Tarifaire du 30 septembre 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le choix de la société STILE (Groupe RATP DEV), comme délégataire de service public pour l'exploitation de deux lignes régulières express empruntant l'autoroute A14 (Les Mureaux - la Défense et Verneuil/Vernouillet - La Défense) et de la ligne express reliant Les Mureaux à Saint Quentin en Yvelines ;

ARTICLE 2 : d'approuver le contrat de délégation de service public joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 3 : d'autoriser le Directeur Général à signer ledit contrat de délégation de service public et ses annexes ;

ARTICLE 4 : d'autoriser le Directeur Général à effectuer toutes les formalités de publicité, de transmission et de notification requises pour l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du STIF.

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

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Valérie PECRESSE'.

Valérie PECRESSE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2016/443
Séance du 05 octobre 2016**

**SCHEMA DIRECTEUR DE LA LIGNE L
CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES POUR
L'ACHEVEMENT DU SCHEMA DIRECTEUR**

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, L.3111-14 à L.3111-6 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF signé le 10 novembre 2015 ;
- VU** la délibération n°2016/272 du Conseil du STIF du 13 Juillet 2016, qui approuve le programme d'études complémentaires permettant l'achèvement du Schéma directeur de la ligne L ;
- VU** le rapport n°2016/443 ;
- VU** l'avis de la commission de l'offre de transport du 29 septembre 2016 ;

Après en avoir délibéré,

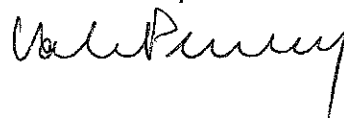
DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention de financement relative aux études permettant l'achèvement du Schéma Directeur de la ligne L pour un montant de 1,63 M€ HT courants;

ARTICLE 2 : d'autoriser le directeur général à signer ladite convention et à prendre toutes les mesures nécessaires à son exécution;

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

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



Valérie PECRESSE

2016

Convention de financement des
études complémentaires pour
l'achèvement du Schéma directeur
du Réseau Transilien de
Paris Saint-Lazare Sud
Groupes 2 et 3



Table des matières

CONTEXTE GENERAL.....	6
ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION	7
ARTICLE 2. CONTENU DE LA PRESENTE CONVENTION DE FINANCEMENT	8
2.1. LE PERIMETRE DE LA CONVENTION	8
2.2. CALENDRIER DE REALISATION DU SCHEMA DIRECTEUR	10
ARTICLE 3. ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES	11
3.1. L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS.....	11
3.2. LA MAITRISE D'OUVRAGE DES ETUDES.....	11
3.3. LES FINANCEURS.....	13
3.4 LES BENEFICIAIRES.....	13
ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT.....	13
4.1. ESTIMATION DU COUT DES ETUDES	13
4.2. COUT GLOBAL DES ETUDES A LA CHARGE DES MAITRES D'OUVRAGE ET DU STIF .	13
4.3. PLAN DE FINANCEMENT	15
4.4. MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT POUR L'ÉTAT ET LA REGION	15
4.5. CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION	18
4.6. COMPTABILITE DES BENEFICIAIRES	19
ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS.....	19
ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS.....	19
ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION.....	20
7.1. COMITE TECHNIQUE	20
7.2. COMITE DES FINANCEURS	21
7.3. COMMISSION DE SUIVI.....	22
7.4. INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI.....	22

ARTICLE 8. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES 23

8.1. PROPRIETE INTELLECTUELLE.....	23
8.2. COMMUNICATION DES FINANCEURS	23
8.3. CONFIDENTIALITE.....	24

ARTICLE 9. DISPOSITIONS GENERALES 25

9.1. MODIFICATION DE LA CONVENTION	25
9.2. REGLEMENT DES LITIGES	25
9.3. RESILIATION DE LA CONVENTION	25
9.4. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION	26
9.5. MESURES D'ORDRE	26

ANNEXES..... 28

ANNEXE 1 ORGANIGRAMME NOMINATIF..... 29

**ANNEXE 2 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES AUTORISATIONS DE
PROGRAMME ET DES DEPENSES 30**

Entre,

En premier lieu,

- **L'Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,
- **La Région Ile-de-France**, représentée par la Présidente du Conseil régional, ci-après désignée par « la Région », dûment mandatée par délibération n° _____ de la Commission Permanente du _____ du Conseil régional d'Ile-de-France,

Ci-après désignés par « **les financeurs** ».

En deuxième lieu,

- **SNCF Réseau**, Établissement 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 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 936418 La Plaine St Denis, représenté par Jean FAUSSURIER, Directeur Accès Réseau IDF, dûment habilité à signer la présente convention.
- **SNCF Mobilités**, Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro 552 049 447, dont le siège est situé 9 rue Jean-Philippe Rameau 93200 St Denis, représenté par Monsieur Alain KRAKOVITCH, Directeur Général de l'Activité TRANSILNIEN de SNCF Mobilités, dûment habilité à signer la présente convention.

Ci-après désignés par « **les maîtres d'ouvrages** ».

En troisième lieu,

- Le **STIF**, Syndicat des Transports d'Ile-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé à Paris 9ème, 39 bis/41 rue de Châteaudun, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Monsieur Laurent PROBST en sa qualité de Directeur Général dûment habilité aux fins des présentes par délibération du Conseil n° _____ en date du _____.

Ci-après désigné comme le « **STIF** » ou « **l'autorité organisatrice** ».

Ci-après collectivement désignés « **les Parties** »,

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 ;

Vu la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et relative à la création de l'Epic SNCF et de ses deux filiales SNCF Mobilités et SNCF Réseau ;

Vu le décret n° 2015-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités ;

Vu le décret n° 2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau ;

Vu les articles L 2101 et suivants du code des transports ;

Vu la loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF) ;

Vu le règlement budgétaire et financier de la Région Île-de-France, adopté par la délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 ;

Vu la délibération n° 55-13 du Conseil Régional du 20 juin 2013 relative au protocole Etat-Région correspondant à la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris et signé le 19 juillet 2013 ;

Vu le Contrat de Plan Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 approuvé au Conseil Régional n° CR 53-15 du 18 juin 2015 ;

Vu les orientations du Schéma de secteur de la ligne L, adoptées au conseil d'administration du STIF du 13/07/2016 ;

Il est convenu ce qui suit :

CONTEXTE GENERAL

Le Schéma directeur du réseau Paris Saint Lazare Sud porte sur les lignes L2 branches Saint-Nom-la-Bretèche et Versailles Rive Droite et L3 jusqu'à Nanterre-Université.

Les études du Schéma de secteur de la ligne L ont été engagées en 2013 après le comité de ligne du 2 juillet 2013. Les mécontentements exprimés lors de ce comité de ligne et lors de celui de décembre 2013 ont conduit le STIF à demander à la SNCF d'engager une démarche pour refondre la desserte de la ligne L et par imbrication celle de la ligne U.

Cette refonte de l'offre des lignes L et U a fait l'objet d'une concertation au cours de laquelle les élus des territoires et les associations d'usagers ont exprimé leurs attentes et ont participé à la construction de la nouvelle offre (desserte, robustesse, amplitude des heures de pointe).

Financée par le STIF à hauteur de 3,7 M€, la nouvelle grille des lignes L et U a été mise en place le 13 décembre 2015. A l'issue des 1^{er} mois d'exploitation, le suivi des indicateurs de production et de ponctualité sont encourageants : la ponctualité a progressé de 7 points par rapport à 2015 et le nombre de trains supprimés sur une journée a diminué de 40%. La refonte des grilles des lignes L et U constitue dès lors une anticipation de l'élaboration du Schéma directeur du réseau Paris-Saint-Lazare Sud.

Les études de Schéma de secteur se sont cependant poursuivies en parallèle de manière à disposer d'une photographie complète des besoins d'évolution sur les lignes du réseau Saint Lazare Sud. Le Schéma de secteur qui en résulte a ainsi permis de mettre en évidence le besoin d'approfondir les réflexions pour proposer des actions qui répondent notamment à l'amélioration de la robustesse et de la gestion des situations perturbées, aux court et moyen termes.

Ces études complémentaires pour l'élaboration du Schéma directeur auront dès lors pour objectif de caractériser l'opportunité, la faisabilité de ces actions et d'en estimer le coût, ceci dans la perspective de les inscrire ou non dans la trajectoire d'évolution des lignes du réseau Paris Saint Lazare Sud.

Par ailleurs, en vertu des possibles évolutions des déplacements et des trafics induits par la nouvelle offre de la ligne L, les études complémentaires pour l'élaboration du Schéma directeur s'appuieront sur une actualisation du diagnostic et des prévisions de fréquentation de la ligne L. Cette actualisation pourra conduire à proposer des évolutions de l'offre à court, moyen et long termes.

Ainsi, l'objectif général de la démarche est de disposer d'un Schéma directeur sur cette ligne, organisant les améliorations de court, moyen et long termes, portant sur les volets suivants :

- améliorer les performances de la ligne (robustesse, gestion des situations perturbées) ;
- adapter l'offre de transport aux besoins des voyageurs ;

- améliorer la qualité de service.

Ces orientations, comme le programme d'études complémentaires pour finaliser le Schéma directeur du réseau Saint Lazare Sud, ont été approuvés par le Conseil du STIF du 13/07/2016.

La présente convention s'inscrit dans le cadre de la formalisation du financement de ces études complémentaires.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement des études du Schéma directeur de la ligne L du réseau Transilien ;
- de définir l'organisation du pilotage des études ;
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution des dossiers de Schéma directeur ;
- de définir les documents à remettre aux signataires de la convention ;
- de préciser les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du projet.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'opération objet du présent avenant la dénomination suivante :

« Etudes du Schéma directeur du réseau Paris Saint Lazare Sud ».

ARTICLE 2. CONTENU DE LA PRESENTE CONVENTION DE FINANCEMENT

2.1. Le périmètre de la convention

Le périmètre de la présente convention est composé comme suit :

Opérations	Caractéristiques	Enjeu	MOA
Aménagement du terminus de Nanterre Université	Création d'un tiroir	Robustesse de ligne	SNCF RESEAU
Améliorer la performance du système Parc / Maintenance / Garages du réseau PSL	Mettre en œuvre dans le cadre du SD les recommandations de l'étude système qui permettra d'identifier et objectiver les besoins d'aménagement, y compris l'amélioration du fonctionnement du site de Levallois/GZ/RAC	Robustesse de ligne Développements futurs	SNCF Transilien + interfaces SNCF RESEAU
Aménagement du secteur La Défense	Permettre les retournements à La Défense sur les 4 voies côté province	Gestion des situations perturbées	SNCF RESEAU
Aménagement du secteur Bécon-les-Bruyères - La Défense	Permettre les retournements à La Défense côté Paris et circulation sur voie banalisée entre ces deux gares	Gestion des situations perturbées	SNCF RESEAU
Aménagement du secteur de Saint-Cloud	Permettre les retournements à St Cloud	Gestion des situations perturbées	SNCF RESEAU
Réflexion globale sur la banalisation et les IPCS	Réduction du pas d'IPCS Garches – Marly Banalisation de la section Viroflay – Versailles Raccordement de la voie centrale à la voie 2 en gare de Marly	Gestion des situations perturbées	SNCF RESEAU
Définir les conditions techniques d'augmentation de la capacité	Augmentation de la capacité du tronçon La Défense – St Cloud	Robustesse de ligne Développements futurs	SNCF RESEAU
BILAN COUT/AVANTAGE	Éclairage socio-économique des opérations de la ligne L, en s'appuyant sur les prévisions de trafic du STIF		SNCF RESEAU

L'éclairage socio-économique portera sur l'actualisation du diagnostic territorial du secteur traversé par la ligne, sur la base de prévisions de trafic au fil de l'eau réalisées par le STIF et en considérant les projets de transports connexes.

En fonction des résultats, SNCF Réseau pourra le cas échéant être amené à éclairer l'opportunité socio-économique d'une évolution de l'offre de la ligne L, eu égard notamment au possible besoin d'augmentation de la capacité sur le tronçon Saint-Cloud – La Défense.

Par ailleurs, compte-tenu de l'imbrication de la ligne L dans le réseau Paris Rive Gauche (lignes N, U et RER C), l'évolution à long terme de l'offre de la ligne L pourra faire l'objet d'études spécifiques intégrant les scénarios d'évolution de l'offre du Sud-Ouest Parisien (Nœud de Porchefontaine). L'articulation dans l'évolution respective de ces lignes est en cours de définition (Schéma directeur RER C et Montparnasse N+U en cours).

Les études du Schéma directeur portent sur les adaptations d'organisation, d'offre, de service, d'infrastructures ou d'équipements divers permettant d'améliorer l'exploitation de la ligne L, en situation normale et/ou dégradée.

Les études comprendront :

- la confirmation de l'opportunité ;
- la confirmation de la faisabilité (ou les propositions de solutions alternatives dans le cas contraire) ;
- les conditions techniques et financières de réalisation (au niveau de précision d'une étude préliminaire) ;
- l'esquisse d'un calendrier de réalisation ;
- l'appréciation des gains procurés pour les usagers.

Les investissements consacrés à la ligne L feront l'objet d'une évaluation par les opérateurs et d'une priorisation des investissements suivant les besoins.

Outre son rôle de pilotage du processus de réalisation du Schéma directeur, le STIF assurera la rédaction du dossier de Schéma directeur, en association avec les maîtres d'ouvrage et les financeurs.

Le résultat des études, objet de la présente convention, permettra l'élaboration du Schéma directeur.

Le STIF se dotera d'un prestataire dans le cadre de l'élaboration du Schéma directeur. Son rôle sera notamment :

- d'analyser le schéma de secteur élaboré par SNCF Réseau, le but étant d'apprécier techniquement les propositions faites par SNCF Réseau et les affiner autant que nécessaire à l'égard des possibles évolutions entre la date de réalisation du diagnostic et le début des études du Schéma directeur ;
- de suivre les études réalisées par SNCF Réseau et SNCF Mobilités, avec pour objectif de s'assurer de la bonne exécution du programme d'études, et de veiller à la justesse et à la complétude des résultats communiqués par les opérateurs ;
- de proposer et analyser des scénarios d'évolution de la ligne, entre les court, moyen et long termes ;
- de rédiger en propre le Schéma directeur.

A la demande des financeurs, et lorsque la totalité des prestations ci-dessus n'aura pas pu être mise en œuvre, cette prestation pourra permettre de financer des études complémentaires non détaillées dans le cadre de la présente convention.

Nota spécifique au secteur de La Défense : L'aménagement des retournements en gare de La Défense a été identifié comme prioritaire, pouvant améliorer la gestion des situations perturbées, sans attendre l'arrivée de la Ligne 15 du Grand Paris Express. Aussi, afin d'optimiser les délais d'études, cet aménagement, inscrit dans la présente CFI, fera quant à lui l'objet d'études de niveau Schéma de principe, en vue d'un lancement, au plus tôt, et après vérification de sa faisabilité technique et de son gain pour les Voyageurs, d'études de niveau Avant-projet (AVP). Ces études ne sont pas incluses dans la présente convention de financement.

La présente convention **intègre notamment dans son périmètre** :

- la compensation des frais de maîtrise d'ouvrage (notamment pilotage, encadrement, contrôle qualité, contrôle de gestion, frais de structure, la participation des entités des maîtres d'ouvrage en charge de l'exploitation, de la maintenance, de la sûreté et de la sécurité des lieux et des services de transport) ;
- les prestations des bureaux d'études nécessaires à la définition technique adéquate des ouvrages et équipements ;
- les activités et prestations nécessaires au compte rendu de l'avancement des études qui sont à la charge des maîtres d'ouvrage dans le cadre de la présente convention ;
- la mise à jour et la présentation d'un planning détaillé de réalisation de l'opération des études

Les études et les résultats d'études seront transmis en deux exemplaires :

- un exemplaire papier ;
- un exemplaire sous format CD-Rom (Word ou Excel).

Les maîtres d'ouvrage restent titulaires des droits de propriété intellectuelle sur leurs études et leurs résultats, réalisées dans le cadre de la présente convention.

Les signataires s'engagent à préserver la confidentialité des résultats intermédiaires, et de toutes informations considérées comme confidentielles, conformément à l'article 8.3.

2.2. Calendrier de réalisation du Schéma directeur

Le délai de réalisation prévisionnel de l'ensemble des études est fixé à 18 mois à compter de la notification de la convention par le STIF à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

A titre indicatif, le calendrier prévisionnel des études Schéma directeur, sur la base d'une notification fin-2016, est le suivant :

	2016	2017				2018	
	T 4	T 1	T 2	T 3	T 4	T 1	T 2
Phase de préparation aux études							
Réalisation des études de Schéma Directeur							
Présentation des études au STIF							

ARTICLE 3. ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues aux articles L1241-2 et R1241-30 et suivants 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.

Pour la mise en œuvre de la présente convention, le STIF est uniquement Autorité organisatrice. Il n'exerce donc aucune responsabilité en termes de maîtrise d'ouvrage.

3.2. La maîtrise d'ouvrage des études

3.2.1. Identification, engagements et périmètre d'intervention des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage de l'opération sont SNCF Réseau et Transilien.

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

Conformément aux dispositions des articles L 2101-1 et suivants du code des transports, SNCF Réseau est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national et SNCF Transilien sur son périmètre. Les maîtres d'ouvrages mettront en évidence les éventuelles interfaces entre leur périmètre respectif, au droit notamment de l'accès aux installations de garage, remisage et maintenance de l'exploitant. SNCF Réseau en qualité de maître d'ouvrage coordinateur (cf. article 3.2.2) s'assure de la cohérence des études et des éventuelles réserves qu'elles appellent au niveau des interfaces entre maîtres d'ouvrage.

Les cahiers des charges des études sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau intègrent la quantification des besoins du transporteur (parc de matériel roulant, positions de garage...) dans le périmètre des études demandées.

3.2.2. Rôle du maître d'ouvrage coordinateur vis-à-vis des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage sont convenus de désigner **un maître d'ouvrage coordinateur**, SNCF Réseau.

Le maître d'ouvrage coordinateur est chargé :

- d'établir un planning d'ensemble des opérations dès la réunion de lancement des études (fixée deux mois au plus tard après la notification de la convention) 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'agrèger et de synthétiser les éléments relatifs au suivi général des actions couvertes par la présente convention, notamment les éléments techniques et financiers ;
- d'identifier le plus en amont possible les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage.
- de mettre en évidence et gérer la cohérence aux interfaces entre maîtres d'ouvrages.

A cette fin, le maître d'ouvrage coordinateur se charge :

- de rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage des opérations ;
- 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).

Afin de permettre au maître d'ouvrage coordinateur d'exercer sa mission, les maîtres d'ouvrage s'engagent à lui fournir les informations dans un délai de 3 semaines maximum à compter de la demande du maître d'ouvrage coordinateur.

Une fois intégrées, le maître d'ouvrage coordinateur retransmet aux maîtres d'ouvrage les éléments précités pour vérification de leurs données avant envoi officiel des documents au STIF.

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 2.2 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.

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement des études, objet de la présente convention, est inscrit dans la liste des études à lancer identifiée dans le cadre Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 par :

- L'Etat ;
- La Région Ile-de-France.

3.3.2. Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les AP/AE nécessaires pour la réalisation de l'opération par les bénéficiaires visés à l'article 3.4, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.3 de la présente convention, dans la limite de la durée prévue à l'article 9.4. et dans le respect du calendrier visé à l'article 2.2.

3.4 Les bénéficiaires

SNCF Réseau, SNCF Transilien et le STIF sont bénéficiaires des financements versés par l'Etat et la Région Ile-de-France et ci-après désignés individuellement « le bénéficiaire » et conjointement « **les bénéficiaires** ».

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Estimation du coût des études

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux études de la présente convention est évalué à :

1,630 M€ HT courants, non actualisables et non révisables.

4.2. Coût global des études à la charge des maîtres d'ouvrage et du STIF

4.2.1. Tableau de synthèse de répartition des coûts par bénéficiaire

Les coûts pris en charge par les bénéficiaires, rattachés aux périmètres définis à l'article 3.2.1, sont établis comme suit :

Bénéficiaires	Coûts M€ courants HT
SNCF Réseau	1,230
SNCF Transilien	0,300
STIF	0,100
TOTAL	1,630

4.2.2. Coûts détaillés par bénéficiaire

Chacun des maîtres d'ouvrages fournit une estimation en euros courants des postes nécessaires pour mener à bien les études de Schéma de principe :

MOA	Opération	Coût en M€ courants 2016
SNCF RÉSEAU	Etudes Performance / Robustesse	1,100
	Etude pour l'adaptation de l'offre de transport et la nature des infrastructures associées en regard de l'évolution prévisionnelle de la mobilité sur la ligne L	
	Etude de la nature, du dimensionnement et du coût des installations de retournement en gare de Nanterre Université, en regard des gains attendus en matière de régularité et robustesse de l'offre	
	Etude de la nature, du dimensionnement et du coût des aménagements d'infrastructure en gare de Saint Cloud, en regard de leurs gains en matière de gestion des situations perturbées et robustesse de l'offre	
	Etude de la nature, du dimensionnement et du coût des aménagements d'infrastructure en gare de La Défense, en regard de leurs gains en matière de gestion des situations perturbées et robustesse de l'offre	
	Etude de la nature, du dimensionnement et du coût des aménagements d'infrastructure en gare de Bécon-les-Bruyères, en regard de leurs gains en matière de gestion des situations perturbées et robustesse de l'offre	
	L'opportunité des aménagements ferroviaires en gares de Saint-Cloud, La Défense et Bécon-les-Bruyères sera également appréciée en regard de leur cohérence en cas de situations perturbées	
	Etude de la nature, du dimensionnement et du coût des aménagements d'infrastructure sur la section de ligne entre Versailles Rive Droite et Viroflay, en regard de leurs gains en matière de gestion des situations perturbées et robustesse de l'offre	
	Etude de la nature, du dimensionnement et du coût des aménagements d'infrastructure sur la section de ligne entre Marly-le-Roi et La Celle-Saint-Cloud, en regard de leurs gains en matière de gestion des situations perturbées et robustesse de l'offre	
	Etudes de vision prospective MR, garages	0,050
	Identifier et objectiver les besoins d'aménagement des sites de garages et de maintenance	
	Etudes socio-économiques	0,080
	Eclairage sur les bénéfices pour les voyageurs apportés par les différents projets en s'appuyant sur le modèle de prévisions de trafic du STIF	
	Total MOA SNCF RÉSEAU	1,230
SNCF MOBILITÉS	Vision prospective Matériel Roulant et garages : études de dimensionnement et d'exploitation des sites de garage et de maintenance du réseau TN de Saint Lazare	0,300
	Total MOA SNCF MOBILITÉS	0,300
STIF	Expertise des études Schéma directeur	0,100
	Analyse du Schéma de secteur élaboré par les MOA : appréciation technique des propositions, les affiner si nécessaire à l'égard des possibles évolutions entre la date de réalisation du diagnostic et le début des études du Schéma directeur	
	Suivi des études réalisées par les MOA : assurer la bonne exécution du programme d'études ; veiller à la justesse et à la complétude des résultats	
	Propositions et analyses des scénarios d'évolution de la ligne (court, moyen et long termes)	
	Rédaction du Schéma directeur	
TOTAL		1,630

4.3. Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants, non actualisables, non révisables.

Schéma directeur ligne L Montant M€ courants HT et %			
	État 30 %	Région 70 %	Total
SNCF Réseau	0,369	0,861	1,230
SNCF Transilien	0,090	0,210	0,300
STIF	0,030	0,070	0,100
Total	0,489	1,141	1,630

4.4. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région

4.4.1. *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 bénéficiaires.

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses de chaque bénéficiaire, par financeur.

Le Comité des Financeurs est avisé des évolutions de cet échéancier prévisionnel.

A cette fin, chaque bénéficiaire transmettra aux financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

Le dossier de demande de versement d'acomptes comprendra les pièces suivantes :

A) Pour la Région :

La demande de versements d'acomptes par SNCF Réseau et SNCF Transilien :

- l'état récapitulatif des montants des acomptes déjà perçus au titre de la présente convention ;
- le montant des factures réalisées, et, le cas échéant, les frais de maîtrise d'ouvrage. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 4.2.2 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 4.3. ;

- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signée par le représentant légal du bénéficiaire.

Demande de versements d'acomptes pour le STIF :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés 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 ;
- 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 ;
- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signée par le représentant dûment habilité du bénéficiaire.

B) pour l'Etat :

La demande de versements d'acomptes par chaque bénéficiaire comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en euros courants et en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2.2 signé par le responsable de projet ;
- un état récapitulatif :
 - o pour SNCF Réseau et Mobilités : des factures comptabilisées, signé par le responsable du projet ;
 - o pour le STIF : des factures acquittées, visé par le comptable public
- 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 ;
- la demande d'acompte est signée par le représentant légal du bénéficiaire ou le directeur financier.

C) Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés aux bénéficiaires est plafonné à 95% conformément à la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 – article 3 pour la Région et à 90% pour l'Etat avant le versement du solde.

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses des bénéficiaires.

4.4.2. Versement du solde

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, les bénéficiaires présentent le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 2.1 et signés par le représentant légal des organismes indiqués à l'article 3.4. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, les bénéficiaires 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 le STIF, le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal et certifié par le comptable public.

Le versement du solde pour SNCF Réseau et SNCF Transilien se fera sur présentation des factures acquittées.

4.4.3. **Paie ment**

Le versement des montants de subvention appelés par les maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.4.1. Dans la mesure du possible, les financeurs feront leurs meilleurs efforts pour payer dans un délai de 40 jours.

Le mandatement des financeurs est libellé de telle sorte qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination indiquée à l'article 1.

Les dates et les références de mandatement sont portées par écrit, éventuellement sous forme électronique, à la connaissance des bénéficiaires.

4.4.4. **Bénéficiaires et domiciliation**

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- SNCF Réseau sur le compte ouvert à la Société générale, dont les références sont les suivantes :

Code IBAN							Code BIC
FR76	3000	3036	2000	0200	6214	594	SOGEFRPP

- SNCF Mobilités sur le compte ouvert de l'Agence Centrale de la Banque de France à Paris, dont le relevé d'identité bancaire est le suivant :

Titulaire du compte	Etablissement / Agence	Code banque	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
SNCF TRESO INVEST PROXI TN	SIEGE CENTRAL – (2310) SEGPS	30001	00064	00000034753	56
Identification Internationale (IBAN) IBAN FR76 3000 1000 6400 0000 3475 356					
Identification internationale de la Banque (BIC) BDFEFRPPCCT					

- Le STIF sur le compte ouvert au Trésor Public, dont le relevé d'identité bancaire est le suivant :

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
10071	75000	00001005079	72

Code IBAN						
FR76	1007	1750	0000	0010	0507	972

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est :

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Etat	DRIEA 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	01.40.61.86.08
Région	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 de l'exploitation	01.47.53.29.14 vincent.viard@stif.info
SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX	Service Trésorerie Groupe – Unité Crédit Management	01.85.57.96.70 patricia.langelez@reseau.sncf.fr
SNCF Transilien	Direction Transilien Département Gestion Finances 34 rue du cdt René Mouchotte - 75014 PARIS	Division des Investissements	01.85.56.59.76 sophie.leman@sncf.fr

4.5. 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 de la Présidente, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois ans mentionnés ci-avant que les retards dans le démarrage des études ne lui sont pas imputables. Passé ce délai,

l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

A compter de la date de demande de premier acompte, 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.

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.

4.6. Comptabilité des bénéficiaires

Les bénéficiaires s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à cette étude.

Les bénéficiaires s'engagent à informer préalablement les financeurs de toutes autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS

Les financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

Le bénéficiaire de la subvention conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de l'émission des dites pièces 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.

Dans le cadre de l'article R1241-30 du code des transports, le STIF, en tant qu'autorité organisatrice des transports, veille à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transports publics de voyageurs en Ile-de-France.

ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 4.3 de la présente convention, constitue un plafond global et par bénéficiaire.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par un bénéficiaire s'avèrent inférieures au montant initialement prévu, la subvention attribuée est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.3. Elle fait 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 d'un des montants visé à l'article 4.3, les financeurs sont informés lors du Comité Technique et du Comité des Financeurs. Les bénéficiaires doivent obtenir l'accord préalable des financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage désigné dans la présente convention.

En cas de désaccord entre les parties, celles-ci se rencontrent afin d'envisager les différents scénarii dans lesquels l'opération peut être réalisée sans financement complémentaire.

ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

Conformément au Contrat de projets État Région Ile-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle des maîtrises d'ouvrage. Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, s'assure notamment du respect, par les maîtres d'ouvrage, des délais indiqués, de la remise des documents et des estimations à cette étape du projet indiqués aux articles 2.2 et 4.1 de la présente convention.

Dans ce cadre, chaque maître d'ouvrage s'engage à remettre au maître d'ouvrage coordinateur, en l'occurrence SNCF Réseau, l'ensemble des documents relatif à l'exercice de sa mission.

A la demande expresse du STIF, chaque maître d'ouvrage s'engage également à lui fournir directement tous les documents relatifs à l'opération, nécessaires au suivi de la maîtrise d'ouvrage, qu'ils soient à caractère organisationnel (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ou technique (dossier projet, etc.).

La gouvernance du projet s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge des études et les financeurs, de commissions de suivi composées des élus et des financeurs et 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 les représentants de l'ensemble des signataires de la présente convention et des maîtres d'ouvrages concernés par ces études.

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, si besoin, les partenaires impliqués dans les études.

Le Comité des financeurs se réunit également autant que de besoin sur les questions spécifiques relevant du pilotage des études, notamment leur financement, les ajustements de programmation technique et financière, et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

7.2. Comité des financeurs

Il est constitué un Comité des financeurs comprenant les représentants de 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 coordonnateur.

Dans le cadre du suivi financier, le Comité technique se prononce et valide :

- l'avancement des études au regard des éléments demandés dans la convention de financement et du calendrier ;
- le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et des délais ;
- le montant des dépenses réalisées ;
- le montant des subventions appelées et versées ;
- un prévisionnel des appels de fond réactualisé ;
- les éventuels écarts constatés, dans le respect de l'article 6 ;
- les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade ;
- le suivi des estimations des études (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet) ;
- le projet de contenu des conventions de financement des étapes ultérieures des études ;
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

Le compte rendu de chaque Comité technique est transmis pour avis avant envoi officiel.

7.3. Commission de suivi

Placé sous la présidence du Directeur Général du STIF, la Commission de suivi comprend les représentants de l'ensemble des signataires de la convention et les élus des collectivités territoriales concernées par les études.

Elle se réunit si nécessaire, 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

Les maîtres d'ouvrage s'engagent pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement des études devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la demande de ce dernier ;
- à informer le STIF et les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

Chaque maître d'ouvrage s'engage également à inviter le STIF et les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

Un Comité des maîtres d'ouvrage est constitué des maîtres d'ouvrage ainsi que de leurs assistants et prestataires techniques suivant les besoins. Ce comité piloté par le maître d'ouvrage coordinateur, se réunira mensuellement. Les réunions sont dédiées à la coordination entre les différentes études. Les financeurs et le STIF en seront informés, pourront y assister. Les comptes rendus de réunions seront adressés à l'ensemble des financeurs.

Par défaut, les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins sept jours avant la réunion.

ARTICLE 8. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

8.1. Propriété intellectuelle

Les Etudes et les résultats d'Etudes réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété du maître d'ouvrage qui les a réalisés.

Ces études et résultats seront communiqués, sur première demande, aux financeurs et au STIF. Les financeurs et le STIF s'engagent à respecter les obligations de confidentialité prévues à l'article 8.3.

Pour que le STIF puisse assumer pleinement son rôle d'AOT, les maîtres d'ouvrage concèdent au STIF une licence sur les droits patrimoniaux afférents aux Etudes et Résultats des Etudes réalisés dans le cadre de la présente convention, et ce pour permettre au STIF de remplir ses fonctions d'Autorité Organisatrice de Transport dans le cadre du Projet.

Le STIF pourra utiliser ces études et résultats pour pouvoir notamment, sans que cela ne soit limitatif, réaliser des expertises et contre-expertises, veiller à la cohérence et assurer 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 (conformément aux dispositions prévues aux articles L1241-2 et R1241-30 et suivants du code des transports).

Dans ce cadre, les maîtres d'ouvrage autorisent le STIF à procéder à toute fixation et reproduction des études et des résultats sur tout type de support existant.

Le STIF s'engage à ne diffuser les études et résultats qu'en interne, ainsi qu'à ses prestataires dans le cadre strict de leurs missions confiées par le STIF. Le STIF s'assurera que ses prestataires s'engagent à respecter la confidentialité conformément à l'article 8.3.

Cette concession est consentie pour l'Ile-de-France, à titre gratuit et pour la durée du Projet.

8.2. Communication des financeurs

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.

L'ensemble des dossiers d'études, documents et supports d'information mentionnera de manière explicite les logos des financeurs.

Dans un souci d'identification des projets inscrits au Contrat de projets Etat-Région, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires :

- l'ordre entre partenaires : l'Etat, la Région, SNCF Réseau, SNCF Mobilités ;
- l'ordre des financeurs : l'Etat, la Région ;

- en dernier : le logo du STIF.

8.3. Confidentialité

Pendant toute la durée de la convention et pendant cinq années civiles suivant son terme les parties s'engagent à traiter les informations liées au secret commercial des maîtres d'ouvrage, abordées dans le cadre de cette convention, comme strictement confidentielles et non divulguables.

Les parties s'engagent à ce que les informations confidentielles telles que définies ci-avant :

- soient traitées avec la même précaution que les parties portent à la préservation de leurs propres informations confidentielles ;
- ne soient pas utilisées dans un cadre autre que leurs missions respectives telles que définies à l'article 2 sur le projet d'études complémentaires pour l'achèvement du Schéma directeur du Réseau Paris Saint-Lazare Sud du Transilien ;
- ne soient pas divulguées à des tiers, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit de la partie propriétaire des informations, sauf exceptions prévues à l'article 8.1. ;
- conformément à l'article 1120 du code civil, les parties se portent fort pour tout leur personnel (salariés et collaborateurs, intervenants), du respect de cette obligation de confidentialité.

La présente convention ne s'applique pas aux informations confidentielles pour lesquelles les parties apporteraient la preuve écrite :

- qu'elles étaient en leurs possession ou qu'elles étaient tombées dans le domaine public avant qu'elles ne leurs soient communiquées par l'autre partie ;
- qu'elles sont, postérieurement à la date de la signature de la présente convention, tombées dans le domaine public et ce, sans violation des termes de la convention ;
- qu'elle les a licitement acquises d'un tiers qui était en droit de les divulguer.

Enfin, les parties ne seront pas soumises à l'obligation de confidentialité prévue au présent article :

- en cas d'injonction d'un tribunal ou de toute autre autorité de contrôle de fournir des informations confidentielles à l'autre partie ;
- en application d'une obligation légale ou réglementaire qui imposerait à la partie destinataire de communiquer des informations confidentielles de l'autre partie.

En cas d'obligation légale ou de décision de justice de fournir des informations confidentielles à une autorité publique. Dans cette hypothèse, ils devront informer la partie propriétaire des informations de la requête ou de l'injonction qui leur a été faite de communiquer.

ARTICLE 9. DISPOSITIONS GENERALES

9.1. 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 4.4.4 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.

9.2. Règlement des litiges

Les parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

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

9.3. 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 l'une au moins des autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation des études. 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 financeurs s'engagent à rembourser aux bénéficiaires, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les remboursements que les maîtres d'ouvrages seraient amenés à faire à leurs prestataires en application des marchés ou contrats passés avec eux. 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.

9.4. 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 passage en commission permanente de la Région.

Elle expire soit dans le cadre de l'article 4.5. relatif à la caducité, soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 9.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- réception des documents indiqués à l'article 2.1 de la présente convention ;
- solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.2. ;
- et au plus tard 24 mois après la validation du Schéma directeur par le CA du STIF. Cette validation doit être notifiée dans les meilleurs délais aux financeurs.

9.5. Mesures d'ordre

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Les signataires font élection de domicile en leur siège pour l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

Fait en cinq exemplaires originaux

Pour l'Etat, Jean-François CARENCO Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris	Pour la Région Ile-de-France, Valérie PECRESSE Présidente du Conseil Régional d'Ile-de-France
Pour SNCF Réseau, Jean FAUSSURIER Directeur Accès Réseau IDF	Pour SNCF Mobilités, Alain KRAKOVITCH Directeur Général SNCF Transilien
Pour le STIF, Laurent PROBST Directeur Général	

ANNEXES

- **Annexe 1** : Organigramme de l'opération
- **Annexe 2** : Echancier prévisionnel des autorisations de programme et des appels de fonds

ANNEXE 1

Organigramme nominatif

Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU

Rachid ELMOUNZIL, Laurent PETIT pour Réseau, Direction du Design du Réseau.

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF MOBILITES

Gilles GAUTRIN, Nancy HISLEUR pour Transilien, Direction Stratégie, Innovation et Développement, Département Investissements et Développement (TN-IDEV).

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 SNCF RESEAU EN M€

M€ HT Courants	2016	2017	TOTAL
Etat	0,369	0	0,369
Région	0,861	0	0,861
Total	1,230	0	1,230

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP / AE SNCF MOBILITES EN M€

M€ HT Courants	2016	2017	TOTAL
Etat	0,090	0	0,090
Région	0,210	0	0,210
Total	0,300	0	0,300

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP / AE STIF EN M€

M€ HT Courants	2016	2017	TOTAL
Etat	0,030	0	0,030
Région	0,070	0	0,070
Total	0,100	0	0,100

2.2 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND SNCF RESEAU EN M€

M€ HT courants	2016	2017	2018	TOTAL
Etat	0	0,220	0,150	0,370
Région	0	0,520	0,340	0,860
Total	0	0,740	0,490	1,230

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND SNCF MOBILITES EN M€

M€ HT courants	2016	2017	2018	TOTAL
Etat	0	0,036	0,054	0,090
Région	0	0,084	0,126	0,210
Total	0	0,120	0,180	0,300

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND STIF EN M€

M€ HT courants	2016	2017	2018	TOTAL
Etat	0	0	0,030	0,030
Région	0	0	0,070	0,070
Total	0	0	0,100	0,100

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/466
Séance du 5 octobre 2016

SCHEMA DE SECTEUR DE LA LIGNE K

**PROGRAMME ET CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES
COMPLEMENTAIRES POUR L'ACHEVEMENT DU SCHEMA DIRECTEUR**

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF signé le 10 novembre 2015 ;
- VU** le rapport 2016/466 ;
- VU** l'avis de la commission de l'offre de transport du 29 septembre 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver les principales orientations du Schéma de Secteur de la ligne K, à savoir :

- l'amélioration des performances de la ligne ;
- l'adaptation de l'offre de transport aux besoins des voyageurs ;
- l'amélioration de la qualité de service.

ARTICLE 2 : d'approuver le programme d'études complémentaires permettant l'achèvement du Schéma Directeur de la ligne K, à savoir :

- Etude de la nature, de l'opportunité, de la faisabilité, du dimensionnement et du coût des aménagements d'infrastructure pour l'amélioration de l'accès au site de Chapelle Groupe 2 depuis Paris Nord, au regard de leurs gains en matière de gestion des situations perturbées et robustesse de l'offre ;
- Etude de la nature, de l'opportunité, de la faisabilité, du dimensionnement et du coût des aménagements d'infrastructure pour l'amélioration de l'accès au site de Chapelle Groupe 2 depuis la province, au regard de leurs gains en matière de gestion des situations perturbées et robustesse de l'offre ;
- Etude de la nature, de l'opportunité, de la faisabilité, du dimensionnement et du coût des aménagements d'infrastructure pour la modification des appareils de voies en entrée et en sortie de Crépy pour passer à 60 km/h depuis la province, au regard de leurs gains en matière de gestion des situations perturbées et robustesse de l'offre ;

- Etude de la nature, de l'opportunité, de la faisabilité, du dimensionnement et du coût des aménagements d'infrastructure pour la mise en place d'IPCS (Installations Permanentes de Contre-Sens) sur la section Mitry-Crépy, au regard de leurs gains en matière de gestion des situations perturbées et robustesse de l'offre ;
- Etude du cadencement au ¼ d'heure de la ligne K en heure de pointe pour une mise en service à court terme ;
- Etude de l'amélioration du Graphique d'Occupation des Voies (GOV) de Paris Nord pour les quais de la ligne K en lien avec la ligne H et les TER ;
- Etude de différents scénarios d'arrêt à La Plaine ou au Bourget avec 3 ou 4 missions de la ligne K à l'heure de pointe pour l'articulation avec le Nouveau Grand Paris y compris des études d'exploitation et d'infrastructure ;
- Etude de trafic sur les horizons 2020 et 2030 pour les différents scénarios d'arrêt à La Plaine ou au Bourget avec 3 ou 4 missions de la ligne K à l'heure de pointe ;
- Etude de mise en accessibilité des quais de la ligne K des gares de Mitry-Claye et Aulnay-sous-Bois ;
- Etude de site pour accompagner le développement de la gare de Dammartin Juilly Saint-Mard ;
- Etude des abords des haltes Thieux-Nantouillet et Compans.

ARTICLE 3 : d'approuver la convention de financement relative aux études permettant l'achèvement du Schéma Directeur de la ligne K pour un montant de 1,5 M€ HT courants;

ARTICLE 4 : d'autoriser le directeur général à signer ladite convention et à prendre toutes les mesures nécessaires à son exécution ;

ARTICLE 5 : le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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



Valérie PÉCRESSÉ

2016

Convention de financement des études complémentaires pour l'achèvement du Schéma directeur de la ligne K

16XXXXXX



Table des matières

CONTEXTE GENERAL.....	6
ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION	6
ARTICLE 2. CONTENU DE LA PRESENTE CONVENTION DE FINANCEMENT	7
2.1. LE PERIMETRE DE LA CONVENTION	7
2.2. CALENDRIER DE REALISATION DU SCHEMA DIRECTEUR	9
ARTICLE 3. ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES	10
3.1. L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS.....	10
3.2. LA MAITRISE D'OUVRAGE DES ETUDES.....	10
3.3. LES FINANCEURS.....	12
3.4 LES BENEFICIAIRES.....	12
ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT.....	12
4.1. ESTIMATION DU COUT DES ETUDES	12
4.2. COUT GLOBAL DES ETUDES A LA CHARGE DES MAITRES D'OUVRAGE ET DU STIF .	12
4.3. PLAN DE FINANCEMENT	13
4.4. MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT POUR L'ÉTAT ET LA REGION	14
4.5. CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION	17
4.6. COMPTABILITE DES BENEFICIAIRES	18
ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS.....	18
ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS.....	18
ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION.....	19
7.1. COMITE TECHNIQUE	19
7.2. COMITE DES FINANCEURS	20
7.3. COMMISSION DE SUIVI.....	20
7.4. INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI	21

ARTICLE 8. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES 21

8.1. PROPRIETE INTELLECTUELLE.....	21
8.2. COMMUNICATION DES FINANCEURS	22
8.3. CONFIDENTIALITE.....	22

ARTICLE 9. DISPOSITIONS GENERALES 23

9.1. MODIFICATION DE LA CONVENTION	23
9.2. REGLEMENT DES LITIGES	23
9.3. RESILIATION DE LA CONVENTION.....	24
9.4. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION	24
9.5. MESURES D'ORDRE	25

ANNEXES..... 27

ANNEXE 1 ORGANIGRAMME NOMINATIF..... 28

**ANNEXE 2 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES AUTORISATIONS DE
PROGRAMME ET DES DEPENSES 29**

Entre,

En premier lieu,

l'Etat, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,

la Région Ile-de-France, représentée par la Présidente du Conseil Régional, ci-après désignée par « la Région », dûment mandatée par délibération n° _____ de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du 12 octobre 2016,

Ci-après désignés par « les financeurs ».

En deuxième lieu,

SNCF Réseau, Établissement 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 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93418 La Plaine St Denis, représenté par Jean FAUSSURIER, Directeur Accès Réseau IDF, dûment habilité à signer la présente convention.

SNCF Mobilités, Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro 552 049 447, dont le siège est situé 9 rue Jean-Philippe Rameau 93200 St Denis, représenté par Monsieur Alain KRAKOVITCH, Directeur Général de l'Activité TRANSILNIEN de SNCF Mobilités, dûment habilité à signer la présente convention.

Ci-après désignés par les maîtres d'ouvrages.

En troisième lieu,

le STIF, Syndicat des Transports d'Ile-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé à Paris 9ème, 39 bis/41 rue de Châteaudun, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Monsieur Laurent PROBST en sa qualité de Directeur Général dûment habilité aux fins des présentes par délibération du Conseil n° _____ en date du _____

Ci-après désigné comme le « STIF » ou « l'autorité organisatrice ».

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 ;

Vu la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et relative à la création de l'Epic SNCF et de ses deux filiales SNCF Mobilités et SNCF Réseau ;

Vu le décret n° 2015-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités ;

Vu le décret n° 2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau ;

Vu les articles L 2101 et suivants du code des transports ;

Vu la Loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF) ;

Vu le Règlement budgétaire et financier de la Région Île-de-France, adopté par la délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 ;

Vu la délibération n° 55-13 du Conseil Régional du 20 juin 2013 relative au protocole Etat-Région correspondant à la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris et signé le 19 juillet 2013 ;

Vu le Contrat de Plan Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 approuvé au Conseil Régional n° CR 53-15 du 18 juin 2015 ;

Vu les orientations du Schéma de secteur de la ligne K, adoptées au conseil d'administration du STIF du _____;

Il est convenu ce qui suit :

CONTEXTE GENERAL

Dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) approuvé par le Conseil du STIF du 9 février 2011, de la révision du SDRIF, de la perspective du Grand Paris Express, a été lancée une démarche d'étude du schéma de secteur de la ligne K. Ces études ont pour objectifs d'identifier les projets de développement nécessaires aux besoins futurs de déplacement en Île-de-France, et à l'amélioration de l'exploitation, en situation nominale et en situation perturbée.

Avec en moyenne 11 460 voyageurs par jour en 2014, la ligne K est une ligne à faible trafic, avec une concentration en heure de pointe du matin et une fréquentation en forte croissance. Au-delà du déploiement des trains de nouvelle génération automoteur et une réorganisation cadencée prévue au Service Annuel 2017, il est proposé l'élaboration du Schéma directeur, avec la réalisation de plusieurs études complémentaires.

Ainsi, l'objectif général de la démarche est de disposer d'un Schéma directeur sur cette ligne, organisant les améliorations de court, moyen et long termes, portant sur les volets suivants :

- améliorer les performances de la ligne (robustesse, gestion des situations perturbées) ;
- adapter l'offre de transport aux besoins des voyageurs ;
- améliorer la qualité de service.

Ces orientations, comme le programme d'études complémentaires pour finaliser le Schéma directeur de la ligne K du réseau Transilien, sont approuvés par le Conseil du STIF du 05 octobre 2016.

La présente convention s'inscrit dans le cadre de la formalisation du financement de ces études complémentaires.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement des études du Schéma directeur de la ligne K du réseau Transilien ;
- de définir l'organisation du pilotage des études ;
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution des dossiers de Schéma directeur ;
- de définir les documents à remettre aux signataires de la convention ;
- de préciser les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du projet.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'opération objet du présent avenant la dénomination suivante :

« Etudes du Schéma directeur de la ligne K du réseau Transilien ».

ARTICLE 2. CONTENU DE LA PRESENTE CONVENTION DE FINANCEMENT

2.1. Le périmètre de la convention

Le périmètre de la présente convention est composé comme suit :

Opérations	Caractéristiques	Enjeu	MOA
Création de positions de Garages	Faisceau Chapelle Groupe 2 : Remise en état du site, automatisation des itinéraires de voies de service, zonage, motorisation des aiguilles.	Robustesse de ligne	SNCF RESEAU
Amélioration de l'accès depuis Paris Nord	Chapelle Groupe 2 : Banalisation des voies DA et RA entre Paris Nord et Chapelle Groupe 2 et des communications DA-RA-V Améliorer l'accès au faisceau depuis Paris, Limiter les conflits entre mouvements techniques et commerciaux (lignes K et H).	Gestion des situations perturbées	SNCF RESEAU
Amélioration de l'accès depuis Paris Nord	Faisceau Chapelle Groupe 2 : Eviter les conflits de cisaillement en avant-gare de Paris Nord entre la K et les autres lignes. Vérifier pertinence d'un deuxième accès au Nord ou en demi-faisceau au sud. En option création d'un accès vers la province (itinéraire de secours).	Amélioration de la régularité	SNCF RESEAU
Améliorer les temps de parcours et fiabiliser les installations	Modification des appareils de voie en entrée et sortie de Crépy pour passer à 60 km/h.	Robustesse de ligne	SNCF RESEAU
Réflexion globale sur la banalisation et les IPCS	3 pas d'IPCS sur la section Mitry-Crépy.	Gestion des situations perturbées	SNCF RESEAU
Articulation avec le Nouveau Grand Paris y compris des études d'exploitation et d'infrastructure	Etude de différents scénarios d'arrêt à La Plaine ou au Bourget avec arrêt à Aulnay, Compans, Thieux-Nantouillet avec 3 et 4 K en heure de pointe.	Adaptation de l'offre	SNCF RESEAU
Cadencement au ¼ d'heure de la ligne K en heure de pointe	Etude de 4 scénarios de trafic sur les horizons 2020 et 2030. Vérification de compatibilité à horizon CDG Express et autoroute ferroviaire. Base SA 2017 (avec arrêt Aulnay) + arrêt La Plaine ou Le Bourget. Cadencement 4 tr K/h (avec arrêt	Amélioration de la régularité	SNCF RESEAU

	Aulnay) + arrêt La Plaine ou Le Bourget.		
Amélioration du Graphique d'occupation des voies (GOV) de Paris Nord	Pour les quais de la ligne K en lien avec la ligne H et les TER.	Robustesse de ligne	SNCF RESEAU
Mise en accessibilité des quais à Mitry Claye et à Aulnay-sous-Bois	Etude de mise en accessibilité des quais ligne K des gares de Mitry Claye et Aulnay-sous-Bois. Si non financé par le RER B d'une façon plus globale.	Mise en accessibilité	SNCF RESEAU
BILAN COUT / AVANTAGE	Réalisation d'un éclairage socio-économique pour chaque opération afin d'identifier le niveau d'investissement et gains envisagés. S'appuyer sur les prévisions de trafic du STIF.		SNCF RESEAU
Interconnexion Grand Paris Express	Etudes de trafic horizon 2020 et 2030 visant à éclairer l'interconnexion de la ligne K avec le Grand Paris Express.	Développements futurs	SNCF Transilien
Diagnostic de la situation des gares et propositions d'améliorations	Amélioration de la qualité de service dans les gares (fonctionnement et service en gare – accueil, confort, intermodalités, parcours et gestion des flux).	Améliorer la qualité du service	SNCF Transilien

L'éclairage socio-économique portera sur l'actualisation du diagnostic territorial du secteur traversé par la ligne, sur la base de prévisions de trafic au fil de l'eau réalisées par le STIF, et considérant les projets de transports connexes.

Les études du Schéma directeur portent sur les adaptations d'organisation, d'offre, de service, d'infrastructures ou d'équipements divers permettant d'améliorer l'exploitation de la ligne K, en situation normale et/ou dégradée.

Les études comprendront :

- la confirmation de l'opportunité ;
- la confirmation de la faisabilité (ou les propositions de solutions alternatives dans le cas contraire) ;
- les conditions techniques et financières de réalisation (au niveau de précision d'une étude préliminaire) ;
- l'esquisse d'un calendrier de réalisation ;
- l'appréciation des gains procurés pour les usagers.

Les investissements consacrés à la ligne K feront l'objet d'une évaluation par les opérateurs et d'une priorisation des investissements suivant les besoins.

Outre son rôle de pilotage du processus de réalisation du Schéma directeur, le STIF assurera la rédaction du dossier de Schéma directeur, en association avec les maîtres d'ouvrage et les financeurs.

Le résultat des études, objet de la présente convention, permettra l'élaboration du Schéma directeur.

Le STIF se dotera d'un prestataire dans le cadre de l'élaboration du Schéma directeur. Son rôle sera notamment :

- d'analyser le schéma de secteur élaboré par SNCF Réseau, le but étant d'apprécier techniquement les propositions faites par SNCF Réseau et les affiner autant que nécessaire à l'égard des possibles évolutions entre la date de réalisation du diagnostic et le début des études du Schéma directeur ;
- de suivre les études réalisées par SNCF Réseau et SNCF Mobilités, avec pour objectif de s'assurer de la bonne exécution du programme d'études ;
- d'analyser des scénarios proposés d'évolution de la ligne, entre les court, moyen et long termes ;
- de synthétiser et consolider le Schéma directeur à partir des résultats d'études livrés par les MOA et sous le pilotage conjoint du STIF et des MOA.

La présente convention **intègre notamment dans son périmètre** :

- la compensation des frais de maîtrise d'ouvrage (notamment pilotage, encadrement, contrôle qualité, contrôle de gestion, frais de structure, la participation des entités des maîtres d'ouvrage en charge de l'exploitation, de la maintenance, de la sûreté et de la sécurité des lieux et des services de transport) ;
- les prestations des bureaux d'études nécessaires à la définition technique adéquate des ouvrages et équipements ;
- les activités et prestations nécessaires au compte rendu de l'avancement des études qui sont à la charge des maîtres d'ouvrage dans le cadre de la présente convention ;
- la mise à jour et la présentation d'un planning détaillé de réalisation de l'opération des études.

Les études et les résultats d'études seront transmis en deux exemplaires :

- un exemplaire papier ;
- un exemplaire sous format CD-Rom (Word ou Excel).

Les maîtres d'ouvrage restent titulaires des droits de propriété intellectuelle sur leurs études et leurs résultats, réalisées dans le cadre de la présente convention.

Les signataires s'engagent à préserver la confidentialité des résultats intermédiaires, et de toutes informations considérées comme confidentielles, conformément à l'article 8.3.

2.2. Calendrier de réalisation du Schéma directeur

Le délai de réalisation prévisionnel de l'ensemble des études est fixé à 18 mois à compter de la notification de la convention par le STIF à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

A titre indicatif, le calendrier prévisionnel des études Schéma directeur, sur la base d'une notification fin-2016, est le suivant :

	2016	2017				2018	
	T 4	T 1	T 2	T 3	T 4	T 1	T 2
Phase de préparation aux études							
Réalisation des études de Schéma Directeur							
Présentation des études au STIF							

ARTICLE 3. ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues aux articles L1241-2 et R1241-30 et suivants 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.

Pour la mise en œuvre de la présente convention, le STIF est uniquement Autorité organisatrice. Il n'exerce donc aucune responsabilité en termes de maîtrise d'ouvrage.

3.2. La maîtrise d'ouvrage des études

3.2.1. Identification, engagements et périmètre d'intervention des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage de l'opération sont SNCF Réseau et Transilien.

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

Conformément aux dispositions des articles L 2101-1 et suivants du code des transports, SNCF Réseau est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national et SNCF Transilien sur son périmètre. Les maîtres d'ouvrages mettront en évidence les éventuelles interfaces entre leur périmètre respectif, au droit notamment de l'accès aux installations de garage, remisage et maintenance de l'exploitant. SNCF Réseau en qualité de maître d'ouvrage coordinateur (cf. article 3.2.2) s'assure de la cohérence des études et des éventuelles réserves qu'elles appellent au niveau des interfaces entre maîtres d'ouvrage.

Les cahiers des charges des études sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau intègrent la quantification des besoins du transporteur (parc de matériel roulant, positions de garage...) dans le périmètre des études demandées.

3.2.2. Rôle du maître d'ouvrage coordinateur vis-à-vis des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage sont convenus de désigner **un maître d'ouvrage coordinateur**, SNCF Réseau.

Le maître d'ouvrage coordinateur est chargé :

- d'établir un planning d'ensemble des opérations dès la réunion de lancement des études (fixée deux mois au plus tard après la notification de la convention) faisant apparaître l'état d'avancement général des études des différents maîtres d'ouvrage, et d'en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- d'agréger et de synthétiser les éléments relatifs au suivi général des actions couvertes par la présente convention, notamment les éléments techniques et financiers ;
- d'identifier le plus en amont possible les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage.
- de mettre en évidence et gérer la cohérence aux interfaces entre maîtres d'ouvrages.

A cette fin, le maître d'ouvrage coordinateur se charge :

- de rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage des opérations ;
- 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).

Afin de permettre au maître d'ouvrage coordinateur d'exercer sa mission, les maîtres d'ouvrage s'engagent à lui fournir les informations dans un délai de 3 semaines maximum à compter de la demande du maître d'ouvrage coordinateur.

Une fois intégrées, le maître d'ouvrage coordinateur retransmet aux maîtres d'ouvrage les éléments précités pour vérification de leurs données avant envoi officiel des documents au STIF.

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 2.2 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.

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement des études, objet de la présente convention, est inscrit dans la liste des études à lancer identifiée dans le cadre Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 par :

- L'Etat ;
- La Région Ile-de-France.

3.3.2. Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les AP/AE nécessaires pour la réalisation de l'opération par les bénéficiaires visés à l'article 3.4, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.3 de la présente convention, dans la limite de la durée prévue à l'article 9.4. et dans le respect du calendrier visé à l'annexe 2.

3.4 Les bénéficiaires

SNCF Réseau, SNCF Transilien et le STIF sont bénéficiaires des financements versés par l'Etat et la Région Ile-de-France et ci-après désignés individuellement « le bénéficiaire » et conjointement « **les bénéficiaires** ».

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Estimation du coût des études

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux études de la présente convention est évalué à :

1,500 M€ HT courants, non actualisables et non révisables.

4.2. Coût global des études à la charge des maîtres d'ouvrage et du STIF

4.2.1. Tableau de synthèse de répartition des coûts par bénéficiaire

Les coûts pris en charge par les bénéficiaires, rattachés aux périmètres définis à l'article 3.2.1, sont établis comme suit :

Bénéficiaires	Coûts M€ courants HT
SNCF Réseau	1,190
SNCF Transilien	0,210
STIF	0,100
TOTAL	1,500

4.2.2. Coûts détaillés par Bénéficiaire

Chacun des maîtres d'ouvrages fournit une estimation en euros courants des postes nécessaires pour mener à bien les études de Schéma de principe :

MOA	Opération	Coût en M€ courants 2016
SNCF RÉSEAU	Etudes Performance / Robustesse	0,950
	Faisceau Chapelle Groupe 2	
	Appareils de voie en entrée et sortie de Crépy	
	3 pas d'IPCS sur la section Mitry-Crépy	
	Amélioration du GOV de Paris Nord	
	Etude rehaussement quais Aulnay et Mitry	
	Exploitation	0,150
	Etudes d'exploitation situation normale et perturbée	
	Etude d'exploitation avec arrêt de la ligne K pour GPE	
	Etudes Socio-économiques	0,090
	Eclairage sur les bénéfices pour les voyageurs apportés par les différents projets en s'appuyant sur le modèle de prévisions de trafic du STIF	
	Total MOA SNCF RÉSEAU	1,190
SNCF MOBILITÉS	Etudes de trafic	0,060
	Etudes gare Dammartin, Thieux et Compans	0,150
	Total MOA SNCF MOBILITÉS	0,210
STIF	Expertise des études Schéma directeur	0,100
	Analyse du Schéma de secteur élaboré par les MOA : appréciation technique des propositions, les affiner si nécessaire à l'égard des possibles évolutions entre la date de réalisation du diagnostic et le début des études du Schéma directeur	
	Suivi des études réalisées par les MOA : assurer la bonne exécution du programme d'études ; veiller à la justesse et à la complétude des résultats	
	Analyse des scénarios d'évolution de la ligne (court, moyen et long termes)	
	Synthèse et consolidation du Schéma directeur	
TOTAL		1,500

4.3. Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants, non actualisables, non révisables.

Schéma directeur ligne K Montant M€ courants HT et %			
	État 30 %	Région 70 %	Total
SNCF Réseau	0,357	0,833	1,190
SNCF Transilien	0,063	0,147	0,210
STIF	0,030	0,070	0,100
Total	0,450	1,050	1,500

4.4. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région

4.4.1. 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 bénéficiaires.

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses de chaque bénéficiaire, par financeur.

Le Comité des Financeurs est avisé des évolutions de cet échéancier prévisionnel.

A cette fin, chaque bénéficiaire transmettra aux financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

Le dossier de demande de versement d'acomptes comprendra les pièces suivantes :

A) Pour la Région :

La demande de versements d'acomptes par SNCF Réseau et SNCF Transilien :

- l'état récapitulatif des montants des acomptes déjà perçus au titre de la présente convention ;
- le montant des factures réalisées, et, le cas échéant, les frais de maîtrise d'ouvrage. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 4.2.2 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 4.3. ;
- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signée par le représentant légal du bénéficiaire.

Demande de versements d'acomptes pour le STIF :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés 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 ;
- 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 ;
- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signée par le représentant dûment habilité du bénéficiaire.

B) pour l'Etat :

La demande de versements d'acomptes par chaque bénéficiaire comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en euros courants et en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2.2 signé par le responsable de projet ;
- un état récapitulatif présentant :
 - o pour SNCF Réseau et Mobilités : des factures comptabilisées, signé par le responsable du projet ;
 - o pour le STIF : des factures acquittées, visé par le comptable public ;
- 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 ;
- la demande d'acompte est signée par le représentant légal du bénéficiaire ou le directeur financier.

C) Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés aux bénéficiaires est plafonné à 95% pour la Région et à 90% pour l'Etat avant le versement du solde.

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses des bénéficiaires.

4.4.2. Versement du solde

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, les bénéficiaires présentent le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 2.1 et signés par le représentant légal des organismes indiqués à l'article 3.4. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, les bénéficiaires 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 le STIF, le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal et certifié par le comptable public.

Le versement du solde pour SNCF Réseau et SNCF Transilien se fera sur présentation des factures acquittées.

4.4.3. Paiement

Le versement des montants de subvention appelés par les maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel

que défini à l'article 4.4.1. Dans la mesure du possible, les financeurs feront leurs meilleurs efforts pour payer dans un délai de 40 jours.

Le mandatement des financeurs est libellé de telle sorte qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination indiquée à l'article 1.

Les dates et les références de mandatement sont portées par écrit, éventuellement sous forme électronique, à la connaissance des bénéficiaires.

4.4.4. **Bénéficiaires et domiciliation**

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- SNCF Réseau sur le compte ouvert à la Société générale, dont les références sont les suivantes :

Code IBAN							Code BIC
FR76	3000	3036	2000	0200	6214	594	SOGEFRPP

- SNCF Mobilités sur le compte ouvert de l'Agence Centrale de la Banque de France à Paris, dont le relevé d'identité bancaire est le suivant :

Titulaire du compte	Etablissement / Agence	Code banque	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
SNCF TRESO INVEST PROXI TN	SIEGE CENTRAL – (2310) SEGPS	30001	00064	00000034753	56
Identification Internationale (IBAN) IBAN FR76 3000 1000 6400 0000 3475 356					
Identification internationale de la Banque (BIC) BDFEFRPPCCT					

- Le STIF sur le compte ouvert au Trésor Public, dont le relevé d'identité bancaire est le suivant :

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
10071	75000	00001005079	72

Code IBAN						
FR76	1007	1750	0000	0010	0507	972

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est :

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Etat	DRIEA 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	01.40.61.86.08
Région	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 de l'exploitation	01.47.53.29.14 vincent.viard@stif.info
SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX	Service Trésorerie Groupe – Unité Crédit Management	01.85.57.96.70 patricia.langelez@reseau.sncf.fr
SNCF Transilien	Direction Transilien Département Gestion Finances 34 rue du cdt René Mouchotte - 75014 PARIS	Division des Investissements	01.85.56.59.76 sophie.leman@sncf.fr

4.5. 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 de la Présidente, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois ans mentionnés ci-avant que les retards dans le démarrage des études ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

A compter de la date de demande de premier acompte, 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.

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.

4.6. Comptabilité des bénéficiaires

Les bénéficiaires s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à cette étude.

Les bénéficiaires s'engagent à informer préalablement les financeurs de toutes autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS

Les financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

Le bénéficiaire de la subvention conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de l'émission des dites pièces 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.

Dans le cadre de l'article R1241-30 du code des transports, le STIF, en tant qu'autorité organisatrice des transports, veille à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transports publics de voyageurs en Ile-de-France.

ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 4.3 de la présente convention, constitue un plafond global et par bénéficiaire.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par un bénéficiaire s'avèrent inférieures au montant initialement prévu, la subvention attribuée est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.3. Elle fait 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 d'un des montants visé à l'article 4.3, les financeurs sont informés lors du Comité Technique et du Comité des Financeurs. Les bénéficiaires doivent obtenir l'accord préalable des financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage désigné dans la présente convention.

En cas de désaccord entre les parties, celles-ci se rencontrent afin d'envisager les différents scénarii dans lesquels l'opération peut être réalisée sans financement complémentaire.

ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

Conformément au Contrat de projets État Région Ile-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle des maîtrises d'ouvrage. Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, s'assure notamment du respect, par les maîtres d'ouvrage, des délais indiqués, de la remise des documents et des estimations à cette étape du projet indiqués aux articles 2.2 et 4.1 de la présente convention.

Dans ce cadre, chaque maître d'ouvrage s'engage à remettre au maître d'ouvrage coordinateur, en l'occurrence SNCF Réseau, l'ensemble des documents relatif à l'exercice de sa mission.

A la demande expresse du STIF, chaque maître d'ouvrage s'engage également à lui fournir directement tous les documents relatifs à l'opération, nécessaires au suivi de la maîtrise d'ouvrage, qu'ils soient à caractère organisationnel (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ou technique (dossier projet, etc.).

La gouvernance du projet s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge des études et les financeurs, de commissions de suivi composées des élus et des financeurs et 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 les représentants de l'ensemble des signataires de la présente convention et des maîtres d'ouvrages concernés par ces études.

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, si besoin, les partenaires impliqués dans les études.

7.2. Comité des financeurs

Il est constitué un Comité des financeurs comprenant les représentants de 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 coordonnateur.

Dans le cadre du suivi financier, le Comité des financeurs se prononce et valide :

- l'avancement des études au regard des éléments demandés dans la convention de financement et du calendrier ;
- le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et des délais ;
- le montant des dépenses réalisées ;
- le montant des subventions appelées et versées ;
- un prévisionnel des appels de fond réactualisé ;
- les éventuels écarts constatés, dans le respect de l'article 6 ;
- les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade ;
- le suivi des estimations des études (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet) ;
- le projet de contenu des conventions de financement des étapes ultérieures des études ;
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

Le compte rendu de chaque Comité des financeurs est transmis pour avis avant envoi officiel.

Le Comité des financeurs se réunit également autant que de besoin sur les questions spécifiques relevant du pilotage des études, notamment leur 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 du Directeur Général du STIF, la Commission de suivi comprend les représentants de l'ensemble des signataires de la convention et les élus des collectivités territoriales concernées par les études.

Elle se réunit si nécessaire, 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

Les maîtres d'ouvrage s'engagent pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement des études devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la demande de ce dernier ;
- à informer le STIF et les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

Chaque maître d'ouvrage s'engage également à inviter le STIF et les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

Un Comité des maîtres d'ouvrage est constitué des maîtres d'ouvrage ainsi que de leurs assistants et prestataires techniques suivant les besoins. Ce comité piloté par le maître d'ouvrage coordinateur, se réunira mensuellement. Les réunions sont dédiées à la coordination entre les différentes études. Les financeurs et le STIF en seront informés, pourront y assister. Les comptes rendus de réunions seront adressés à l'ensemble des financeurs.

Par défaut, les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins sept jours avant la réunion.

ARTICLE 8. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

8.1. Propriété intellectuelle

Les études et les résultats d'études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété du maître d'ouvrage qui les a réalisés.

Ces études et résultats seront communiqués, sur première demande, aux financeurs et au STIF. Les financeurs et le STIF s'engagent à respecter les obligations de confidentialité prévues à l'article 8.3.

Pour que le STIF puisse assumer pleinement son rôle d'Autorité organisatrice de transport, les maîtres d'ouvrage concèdent au STIF une licence sur les droits patrimoniaux afférents aux études et résultats des études réalisés dans le cadre de la présente convention, et ce pour permettre au STIF de remplir ses fonctions d'AOT dans le cadre du projet.

Le STIF pourra utiliser ces études et résultats pour pouvoir notamment, sans que cela ne soit limitatif, réaliser des expertises et contre-expertises, veiller à la cohérence et assurer

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 (conformément aux dispositions prévues aux articles L1241-2 et R1241-30 et suivants du code des transports).

Dans ce cadre, les maîtres d'ouvrage autorisent le STIF à procéder à toute fixation et reproduction des études et des résultats sur tout type de support existant.

Le STIF s'engage à ne diffuser les études et résultats qu'en interne, ainsi qu'à ses prestataires dans le cadre strict de leurs missions confiées par le STIF. Le STIF s'assurera que ses prestataires s'engagent à respecter la confidentialité conformément à l'article 8.3.

Cette concession est consentie pour l'Ile-de-France, à titre gratuit et pour la durée du projet.

8.2. Communication des financeurs

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.

L'ensemble des dossiers d'études, documents et supports d'information mentionnera de manière explicite les logos des financeurs.

Dans un souci d'identification des projets inscrits au Contrat de projets Etat-Région, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires :

- l'ordre entre partenaires : l'Etat, la Région, SNCF Réseau, SNCF Mobilités ;
- l'ordre des financeurs : l'Etat, la Région ;
- en dernier : le logo du STIF.

8.3. Confidentialité

Pendant toute la durée de la convention et pendant cinq années civiles suivant son terme les parties s'engagent à traiter les informations liées au secret commercial des maîtres d'ouvrage, abordées dans le cadre de cette convention, comme strictement confidentielles et non divulguables.

Les parties s'engagent à ce que les informations confidentielles telles que définies ci-avant :

- soient traitées avec la même précaution que les parties portent à la préservation de leurs propres informations confidentielles ;
- ne soient pas utilisées dans un cadre autre que leurs missions respectives telles que définies à l'article 3 de la présente Convention de financement sur le projet

d'études complémentaires pour l'achèvement du Schéma directeur de la ligne K du réseau Transilien ;

- ne soient pas divulguées à des tiers, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit de la partie propriétaire des informations, sauf exceptions prévues à l'article 8.1. ;
- conformément à l'article 1120 du code civil, les parties se portent fort pour tout leur personnel (salariés et collaborateurs, intervenants), du respect de cette obligation de confidentialité.

La présente convention ne s'applique pas aux informations confidentielles pour lesquelles les parties apporteraient la preuve écrite :

- qu'elles étaient en leurs possession ou qu'elles étaient tombées dans le domaine public avant qu'elles ne leurs soient communiquées par l'autre partie ;
- qu'elles sont, postérieurement à la date de la signature de la présente convention, tombées dans le domaine public et ce, sans violation des termes de la convention ;
- qu'elle les a licitement acquises d'un tiers qui était en droit de les divulguer.

Enfin, les parties ne seront pas soumises à l'obligation de confidentialité prévue au présent article :

- en cas d'injonction d'un tribunal ou de toute autre autorité de contrôle de fournir des informations confidentielles à l'autre partie ;
- en application d'une obligation légale ou réglementaire qui imposerait à la partie destinataire de communiquer des informations confidentielles de l'autre partie.

En cas d'obligation légale ou de décision de justice de fournir des informations confidentielles à une autorité publique. Dans cette hypothèse, ils devront informer la partie propriétaire des informations de la requête ou de l'injonction qui leur a été faite de communiquer.

ARTICLE 9. DISPOSITIONS GENERALES

9.1. 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 4.4.4 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.

9.2. 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.

9.3. 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 l'une au moins des autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation des études. 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 financeurs s'engagent à rembourser aux bénéficiaires, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les remboursements que les maîtres d'ouvrages seraient amener à faire à leurs prestataires en application des marchés ou contrats passés avec eux. 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.

9.4. 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 passage en commission permanente de la Région.

Elle expire soit dans le cadre de l'article 4.5. relatif à la caducité, soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 9.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- réception des documents indiqués à l'article 2.1 de la présente convention ;
- solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.2. ;

- et au plus tard 24 mois après la validation du Schéma directeur par le CA du STIF. Cette validation doit être notifiée dans les meilleurs délais aux financeurs.

9.5. Mesures d'ordre

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Les signataires font élection de domicile en leur siège pour l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

Fait en cinq exemplaires originaux

Pour l'Etat, Jean-François CARENCO Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris	Pour la Région Ile-de-France, Valérie PECRESSE Présidente du Conseil Régional d'Ile-de-France
Pour SNCF Réseau, Jean FAUSSURIER Directeur Accès Réseau IDF	Pour SNCF Mobilités, Alain KRAKOVITCH Directeur Général SNCF Transilien
Pour le STIF, Laurent PROBST Directeur Général	

ANNEXES

- **Annexe 1** : Organigramme de l'opération
- **Annexe 2** : Echancier prévisionnel des autorisations de programme et des appels de fonds

ANNEXE 1
Organigramme nominatif

Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU

Rachid ELMOUNZIL, Eric GIRAUD-DESJUZEUR pour Réseau, Direction du Design du Réseau.

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF MOBILITES

Gilles GAUTRIN, Coralie SAUVAGE pour Transilien, Direction Stratégie, Innovation et Développement, Département Investissements et Développement (TN-IDEV).

Catherine MARSAULT pour Direction des Gares Ile-de-France (DGIF).

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 SNCF RESEAU EN M€

M€ HT Courants	2016	2017	TOTAL
Etat	0,357	0	0,357
Région	0,833	0	0,833
Total	1,190	0	1,190

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP / AE SNCF MOBILITES EN M€

M€ HT Courants	2016	2017	TOTAL
Etat	0,063	0	0,063
Région	0,147	0	0,147
Total	0,210	0	0,210

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP / AE STIF EN M€

M€ HT Courants	2016	2017	TOTAL
Etat	0,030	0	0,030
Région	0,070	0	0,070
Total	0,100	0	0,100

2.2 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND SNCF RESEAU EN M€

M€ HT courants	2016	2017	2018	TOTAL
Etat	0	0,178	0,179	0,357
Région	0	0,416	0,417	0,833
Total	0	0,594	0,596	1,190

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND SNCF MOBILITES EN M€

M€ HT courants	2016	2017	2018	TOTAL
Etat	0	0,030	0,033	0,063
Région	0	0,070	0,077	0,147
Total	0	0,100	0,110	0,210

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND STIF EN M€

M€ HT courants	2016	2017	2018	TOTAL
Etat	0	0	0,030	0,030
Région	0	0	0,070	0,070
Total	0	0	0,100	0,100

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2016/444
Séance du 5 octobre 2016**

**DELEGATION DE COMPETENCE
AU SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS SECTEURS 3 ET 4
MARNE LA VALLEE
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL
SERVICE REGULIER LOCAL**

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs 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** la délibération du Conseil du STIF n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2011/0497 du 1^{er} juin 2011 sur l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°10 du Syndicat Mixte de transports secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée du 15 avril 2015 ;
- VU** la délibération n°2015/190 du Conseil du STIF du 15 juin 2015 ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 31 juillet 2015 ;
- VU** la délibération n°11 du Syndicat Mixte de transports secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée du 05/07/2016 ;
- VU** le rapport général n°2016/444 à 449 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 29 septembre 2016 et de la commission économique et tarifaire du 30 septembre 2016 ;

CONSIDERANT que par dérogation à la délibération n°2007/0048 du 14 février 2007 et compte tenu de la particularité des usagers fréquentant les deux dessertes assurant les liaisons entre la gare de Chessy, le commissariat national de Chessy et les hôtels du secteur, les parties conviennent que le Syndicat Mixte de Transports secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée supportera seul les coûts du service

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention par laquelle le Syndicat Mixte de transports secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée 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 :

Le service régulier local se compose de 2 lignes:

- desserte en transport collectif pour assurer la liaison entre le pôle gare de Chessy, le commissariat national de Chessy, les hôtels Hi Park, Adagio et Elysée et le Centre Commercial de Val d'Europe (arrêt Elysée) et de la Vallée Village (arrêt Hôtel de Ville). Ce service fonctionnera de 8h44 à 00h15 ;
- desserte en transport collectif pour assurer la liaison entre le pôle gare de Chessy et les cinq hôtels du quartier du Val de France à Magny-le-Hongre : hôtel B&B, Hôtel Algonquin Explorer, Hôtel DreamCastle, hôtel Magic Circus et Hôtel Kyriad. Ce service fonctionnera de 6h10 à 00h30.

ARTICLE 2 : La tarification applicable est la tarification francilienne et la tarification spécifique au voyage.

ARTICLE 3 : Par dérogation à la délibération du 2007/0048 du 14 février 2007, le Syndicat Mixte de transports secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée supportera seul le coût du service.

ARTICLE 4 : Le directeur général est autorisé à signer la convention visée à l'article 1 et jointe à la présente délibération.

ARTICLE 5 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et de la mise à jour du plan de transport, à compter de la date de mise en service du service délégué

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



Valérie PECRESSE

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 rue de Châteaudun à Paris (9^{ème}) (n° SIRET 287 500 078 00020), représenté par son Directeur Général Monsieur Laurent PROBST en vertu de la délibération n° 2016/---- du 5 octobre 2016, ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- Le Syndicat de Transports des secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée et des communes environnantes dont le siège social est situé 1 rue du Champ Pillard - 77400 Saint Thibault des Vignes, (n° SIRET 25770510300022), représenté par son président Monsieur Sinclair VOURIOT en vertu de la délibération n° 10 du 7 avril 2015, ci-après désigné « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2007/0048 du Conseil du STIF du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°2011/0497 du Conseil du STIF du 1^{er} juin 2011 sur l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°10 du Syndicat Mixte de transports secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée du 15 avril 2015 ;
- VU** la délibération n°2015/190 du Conseil du STIF du 15 juin 2015 ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 31 juillet 2015 ;
- VU** la délibération n°11 du Syndicat Mixte de transports secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée du 5 juillet 2016 ;
- VU** la délibération n°2016/---- du Conseil du STIF du 5 octobre 2016 ;

PREAMBULE

Par la présente convention, les parties entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (AOP) dans le cadre des dispositions du code des transports.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France, le STIF peut, conformément aux dispositions de l'article L.1241-1 du code des transports, 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 8 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), de l'article

10 (suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées) et de l'article 15 (résiliation).

Article 3 - Principes généraux

Article 3.1 - Principe d'exclusivité de l'AOP

Dans les limites fixées à la présente convention et, sauf dispositions législatives et réglementaires contraires, les compétences déléguées sont, pendant la durée de la présente convention, exclusivement exercées par l'AOP.

Article 3.2 - Principe de coopération et de transparence

Les parties mettent tout en œuvre pour assurer une coopération et une transparence permanente dans l'exécution de la présente convention.

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion. Elle produit chaque année avant le 1^{er} avril au STIF un rapport d'exercice des compétences déléguées conformément aux dispositions de l'Article 10.

Article 4 - Droits et obligations du STIF

Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, est garant de la politique régionale des transports et en assure la cohérence :

- Il établit et tient à jour le plan régional des transports, après avis des collectivités locales et de leurs groupements.
- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le cahier des charges relatif à l'exploitation de services réguliers locaux figurant en annexe 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 :
 - 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 - Service(s) faisant l'objet de la délégation de compétence

En vertu de la présente convention, l'AOP est responsable de l'organisation des services réguliers locaux, sur son territoire, décrit(s) ci-dessous :

- La Desserte 1 assure la liaison entre le pôle gare de Chessy, le commissariat national de Chessy, les hôtels Hi Park, Adagio et Elysée et le Centre Commercial de Val d'Europe (arrêt Elysée) et de la Vallée Village (arrêt Hôtel de Ville).
- La Desserte 2 assure la liaison entre le pôle gare de Chessy et les cinq hôtels du quartier du Val de France à Magny-le-Hongre : hôtel B&B, Hôtel Algonquin Explorer, Hôtel DreamCastle, hôtel Magic Circus et Hôtel Kyriad.

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 prévisionnelle des services visés à l'article 5.1, au plus tard le 01/01/2018 inclus. La mise en place effective des services donne lieu à la délivrance par l'AOP d'une attestation, selon le modèle figurant en annexe II, à renvoyer au STIF. En cas de retard de la mise en service effective excédant les 18 mois à compter de la date prévisionnelle susmentionnée, les modalités de l'article 5.4 s'appliquent.
- 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, selon les modalités fixées à l'Article 5.3 et à l'annexe I.
- Le financement du(es) service(s)
- Le suivi et le contrôle de l'exécution des services en particulier dans le respect du cahier des charges annexé à la présente convention.
- L'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou suppression d'offre de transport ou de qualité de service, selon les modalités fixées à l'annexe I.
- Le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent.
- Le cas échéant, l'adaptation des systèmes de validation télébilletiques aux évolutions des spécifications régionales.

Dans le cadre de ses relations avec le STIF, l'AOP s'engage en outre à :

- Informer le STIF de tout événement majeur concernant l'exécution du service susceptible d'avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- Etablir un rapport annuel au STIF sur l'exécution du présent contrat conformément à l'Article 10 et sur l'usage du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- Définir et mettre en œuvre une politique et des actions de communication et promotion des services délégués qui soit cohérente avec la politique de communication du STIF.

Article 5.3 - Désignation de l'exploitant et mise en service

Le contrat d'exploitation sera attribué par le SIT MLV conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables.

Pour l'exploitation du(es) service(s) pour le(s)quel(s) elle a reçu délégation de compétence par la présente convention, l'AOP décide, conformément à l'article L.1221-3 du code des transports :

- soit d'exploiter le(s) service(s) en régie,
- soit de confier par la signature d'une convention à durée déterminée l'exploitation du(es) service(s) à une entreprise ou une association dans le respect des dispositions législatives et réglementaires applicables,.

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(es) service(s) et autorisant l'AOP à signer ladite convention,
 - La convention exécutoire signée entre l'AOP et l'exploitant ainsi que 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(es) service(s) (voir en annexe II),
 - 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 - Caducité de la convention de délégation de compétence

Si le service n'est toujours pas mis en service au plus tard 18 mois après la date prévisionnelle indiquée à l'article 5.2, la convention sera réputée caduque sauf accord express des parties.

Titre II - TARIFICATION ET FINANCEMENT DU(ES) SERVICE(S)

Article 6 - Tarification applicable

La tarification applicable au(x) service(s) visé(s) à l'Article 5.1 est la tarification francilienne pour les usagers des transports publics et spécifique au voyage pour les clients des hôtels du secteur.

Tarification francilienne

Le(s) service(s) est(sont) accessible(s) avec les produits tarifaires suivants :

- Les forfaits sur carte Navigo d'une durée égale ou supérieure à une semaine ;

- 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 du(es) service(s) décrit(s) 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 04 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.

Tarification spécifique

La tarification applicable au(x) service(s) visé(s) à l'Article 5.1 est une tarification spécifique au voyage.

Un système de billetterie propre sera mis en place par l'AOP permettant la vente de ticket.

L'AOP s'engage à ne pas appliquer de réductions par rapport au tarif fixé qui ne seraient pas mentionnés dans la présente convention.

Toute modification des règles tarifaires devra faire l'objet d'un avenant, sous réserve du respect des conditions techniques nécessaires à leur application.

Les recettes tarifaires perçues par l'AOP avec le système de billetterie représentent la contribution des voyageurs au financement du(es) service(s) décrit(s) dans la présente convention.

Article 7 - Financement par l'AOP

Sous réserve des dispositions de l'Article 8, l'AOP supporte toutes les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées : les contributions versées par l'AOP sont la contrepartie de la réalisation du(es) service(s) délégué(s), et notamment, des obligations de service public incombant à l'exploitant.

Article 8 - Participation du STIF au financement du(es) service(s)

Article sans objet

Article 9 - Modalités de règlement de la participation du STIF

Article sans objet

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.

Afin que le STIF puisse réaliser un bilan annuel des services délégués, l'AOP établit annuellement un rapport d'exercice des compétences déléguées qui est présenté avant le 1^{er} avril de chaque année aux services du STIF, conformément à l'article 3.2 de la présente convention. Ce rapport peut prendre la forme du tableau situé en annexe 03, que l'AOP devra compléter. 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 soit ayant pour objet le changement de personnalité morale de l'AOP ou l'évolution de la tarification applicable au(x) service(s) délégué(s), soit ayant des incidences financières pour le STIF, sont l'objet d'un avenant à la présente convention.

Dans tous les autres cas, dès lors qu'elles n'ont aucune incidence financière pour le STIF, les modifications de la présente convention et de ses annexes se font par échange de lettres recommandées avec accusé de réception, notamment dans les cas suivants :

- changement de fréquence,
- implantation d'un ou plusieurs nouveau(x) point(s) d'arrêt,
- ajout d'un (ou plusieurs) service(s) délégué(s),
- modification de l'amplitude, des horaires,
- modification du périmètre de délégation, sauf dans le cas de la fusion d'EPCI, qui devra être prise en compte par voie d'avenant.

Toute modification listée ci-dessus doit être portée à la connaissance du STIF dans un délai d'un mois minimum avant la date de mise en service souhaitée de(s) modification(s) et ne pourra être mise en place qu'après réception de la lettre recommandée du STIF.

Le STIF se chargera de la mise à jour du plan régional des transports en découlant, conformément à l'article 4.

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 _____

Le _____

En double exemplaire,

Pour le STIF

Pour l'AOP

Le Directeur Général

Le Président

ANNEXE I

CAHIER DES CHARGES APPLICABLE AUX SERVICES REGULIERS LOCAUX DU SYNDICAT DE TRANSPORTS DES SECTEURS 3 ET 4 DE MARNE LA VALLEE ET DES COMMUNES ENVIRONNANTES

1. ELEMENTS DE CONTEXTE

Le Syndicat Intercommunal de Transports des secteurs 3 & 4 de Marne-la-Vallée et des communes environnantes (SIT MLV) regroupe en 2016, 3 EPCI soit 28 communes: la Communauté d'Agglomération Marne et Gondoire (CAMG), la Communauté de Communes de la Brie Boisée, la Communauté d'Agglomération du Val d'Europe (Val d'Europe Agglomération). Son territoire d'intervention, comporte en 2016, 130 000 habitants et 60 000 emplois avec des perspectives de croissance très fortes d'ici 2030.

Le territoire est marqué par une spécificité touristique majeure avec l'implantation de la station touristique Disney (15 millions de visiteurs par an), du Centre Commercial du Val d'Europe et de la Vallée Villages (16 millions de visiteurs par an) et de l'ouverture, à l'été 2017, du site touristique de Villages Nature (5 000 clients par jours attendus à l'ouverture).

Pour accompagner l'activité touristique, le territoire de Marne-la-Vallée dispose de plus de 65 000 lits soit 36% de la capacité d'hébergement hôtelière du Département de Seine et marne. Plus particulièrement, le Val d'Europe offre 8 800 chambres hôtelières à proximité des pôles de Chessy et Val d'Europe.

La desserte de ces pôles touristique, pourvoyeurs d'emplois et d'activité, est un enjeu majeur dans l'équilibre économique et l'aménagement du territoire. En effet, l'accès aux gares de Chessy et Val d'Europe est devenu fortement saturé en raison de la multiplication des navettes privées qui cherchent à rejoindre les pôles touristiques.

Parallèlement, l'urbanisation du territoire a contribué à accroître les besoins de mobilité des habitants qui rejoignent ces pôles pour y travailler ou pour faire une correspondance avec le RER A.

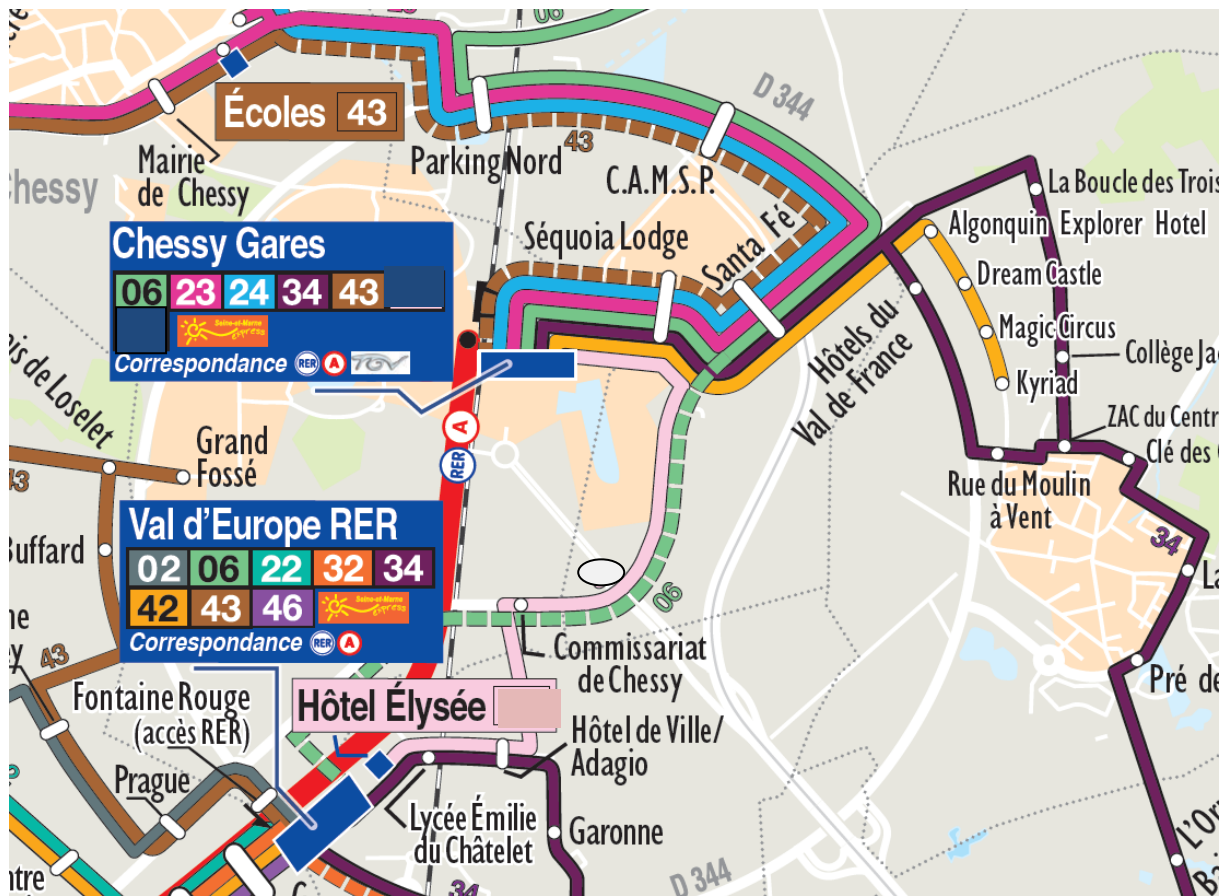
Dans le cadre du Contrat de Type 2 pour le réseau Pep's (code 051) dont le SIT est signature de la Convention partenariale avec le STIF et le Département de Seine et Marne, deux lignes de bus assurent la desserte entre les pôles hôteliers et les pôles touristiques :

- la desserte 1 relie les hôtels du Centre Urbain de Serris et la gare de Chessy ainsi que des quartiers d'habitation (hôtel de Ville) et des équipements publics (Commissariat de Chessy) qui se sont implantés le long de son itinéraire.
- la desserte 2 relie les hôtels du Val de France à la gare de Chessy :

Les dessertes font l'objet d'un co-financement de la part des hôteliers dont le montant est inscrit dans le Contrat de Type 2 du Réseau Pep's.

2. CONDITIONS GENERALES D'EXPLOITATION DU TRANSPORT

2.1. Zone géographique desservie



2.2. Ayants droit

Les deux dessertes seront accessibles à tout usager muni d'un titre de transport

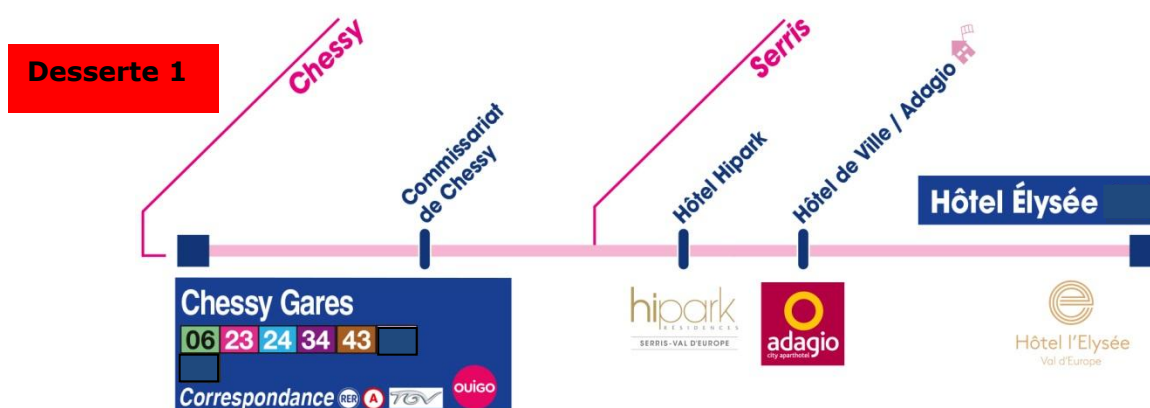
2.3. Description des caractéristiques et de la nature du(es) service(s)

a) Desserte 1

- Descriptif :

La desserte 1 relie les hôtels du Centre Urbain de Serris et la gare de Chessy ainsi que des quartiers d'habitation (hôtel de Ville) et des équipements publics, Commissariat de Chessy) qui se sont implantés le long de son itinéraire.

- longueur (km) de la ligne et sous-lignes : 3,7 km et 2 sous-lignes
- amplitude par type de jour : 8H44/23H30 (00H15 en période Haute été)
- nb de courses par jour :
 - Offre basse saison : 39 courses
 - Offre moyenne saison : 45 courses
 - Offre haute saison Hiver : 46 courses
 - Offre haute saison Eté: 51 courses
 -
- fréquence moyenne ou intervalle moyen entre les courses, par tranche horaire, par type de jour, le cas échéant par sous-ligne :
- L'intervalle moyen est identique du lundi au dimanche 20 minutes entre 9h00 et 11h00 puis entre 18h30 et 20h00. Le reste de la journée à 60 min.
- niveaux d'offre en fonction des périodes de l'année : 3 niveaux d'offre dans l'année : basse, moyenne et haute saison
- points d'arrêts desservis : 5 arrêts



Desserte 1

CHESSY GARES-HOTEL ELYSEE

Offre Haute Hiver

Du lundi au Dimanche

Hotel Elysée > CHESSY Gares

Hotel Elysée	08:44	09:00			09:30	09:40	09:48			10:02	10:30	10:50	11:00		11:35	12:31	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:47	19:20	20:15	21:45
Hôtel de Ville - Adagio	08:47	09:03	09:20		09:33	09:43	09:51	09:54		10:05	10:33	10:53	11:03		11:38	12:33	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:49	19:22	20:17	21:47
Commissariat de Chessy	08:51	09:07	09:24	09:31	09:37	09:47	09:55	09:58	10:04	10:09	10:37	10:57	11:07	11:21	11:42	12:35	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:51	19:24	20:19	21:49
Chessy Gares	08:56	09:12	09:29	09:36	09:42	09:52	10:00	10:03	10:09	10:14	10:42	11:02	11:12	11:26	11:47	12:42	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:58	19:31	20:26	21:56

CHESSY Gares > Hotel Elysée

Chessy Gares	09:00	09:15	10:15	11:20	12:16	15:00	16:00	17:00	18:00	18:30	18:50	19:11	19:33	19:55	20:30	21:00	21:28	22:00	22:30	23:00	23:30
Commissariat de Chessy	09:05	09:20	10:20	11:25	12:21	15:05	16:07	17:07	18:07	18:37	18:57	19:18	19:40	20:02	20:37	21:07	21:35	22:07	22:37	23:07	23:37
Hôtel de Ville - Adagio	09:07	09:22	10:22	11:27	12:23	15:07	16:09	17:09	18:09	18:39	18:59	19:20	19:42	20:04	20:39	21:09	21:37	22:09	22:39	23:09	23:39
Hotel Elysée	09:09	09:24	10:24	11:29	12:25	15:09	16:12	17:12	18:12	18:42	19:02	19:23	19:45	20:07	20:42	21:12	21:40	22:12	22:42	23:12	23:42

Bilan : Nombre de courses

Hotel Elysée	41
Hôtel de Ville - Adagio	43
Commissariat de Chessy	46
Chessy Gares	46
Total	46
Chessy Gares	49
Total	45

Desserte 1

CHESSY GARES-HOTEL ELYSEE

Offre Eté

Du lundi au Dimanche

Hotel Elysée > CHESSY Gares

Hotel Elysée	08:44	09:00			09:30	09:36	09:40	09:48			10:02	10:25	10:30	10:50	11:00		11:36	12:31	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:47	19:20	20:15	21:45
Hôtel de Ville - Adagio	08:47	09:03	09:20		09:33	09:38	09:43	09:51	09:54		10:06	10:28	10:33	10:53	11:03		11:38	12:33	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:49	19:22	20:17	21:47
Commissariat de Chessy	08:51	09:07	09:24	09:31	09:37	09:42	09:47	09:55	09:58	10:04	10:09	10:32	10:37	10:57	11:07	11:21	11:42	12:35	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:51	19:24	20:19	21:49
Chessy Gares	08:56	09:12	09:29	09:36	09:42	09:47	09:52	10:00	10:03	10:09	10:14	10:37	10:42	11:02	11:12	11:26	11:47	12:42	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:58	19:31	20:26	21:56

CHESSY Gares > Hotel Elysée

Chessy Gares	09:00	09:15	10:15	11:20	12:16	15:00	16:00	17:00	18:00	18:30	18:50	19:11	19:33	19:55	20:30	21:00	21:28	22:00	22:30	23:15	23:30	23:45	00:00	00:15
Commissariat de Chessy	09:05	09:20	10:20	11:25	12:21	15:05	16:07	17:07	18:07	18:37	18:57	19:18	19:40	20:02	20:37	21:07	21:35	22:07	22:37	23:22	23:37	23:52	00:07	00:22
Hôtel de Ville - Adagio	09:07	09:22	10:22	11:27	12:23	15:07	16:09	17:09	18:09	18:39	18:59	19:20	19:42	20:04	20:39	21:09	21:37	22:09	22:39	23:24	23:39	23:54	00:09	00:24
Hotel Elysée	09:09	09:24	10:24	11:29	12:25	15:09	16:12	17:12	18:12	18:42	19:02	19:23	19:45	20:07	20:42	21:12	21:40	22:12	22:42	23:27	23:42	23:57	00:12	00:27

Bilan : Nombre de courses

Hotel Elysée	46
Hôtel de Ville - Adagio	48
Commissariat de Chessy	51
Chessy Gares	51
Total	51

Desserte 1

CHESSY GARES-HOTEL ELYSEE

Offre basse Hiver

Du lundi au Dimanche

Hotel Elysée > CHESSY Gares

Hotel Elysée	08:44	09:00		09:30	09:40	09:48		10:02	10:30		11:35	12:31	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:47	19:20	20:15	21:45
Hôtel de Ville - Adagio	08:47	09:03	09:20	09:33	09:43	09:51	09:54	10:05	10:33		11:38	12:33	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:49	19:22	20:17	21:47
Commissariat de Chessy	08:51	09:07	09:24	09:37	09:47	09:55	09:58	10:09	10:37	11:21	11:42	12:35	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:51	19:24	20:19	21:49
Chessy Gares	08:56	09:12	09:29	09:42	09:52	10:00	10:03	10:14	10:42	11:26	11:47	12:42	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:58	19:31	20:26	21:56

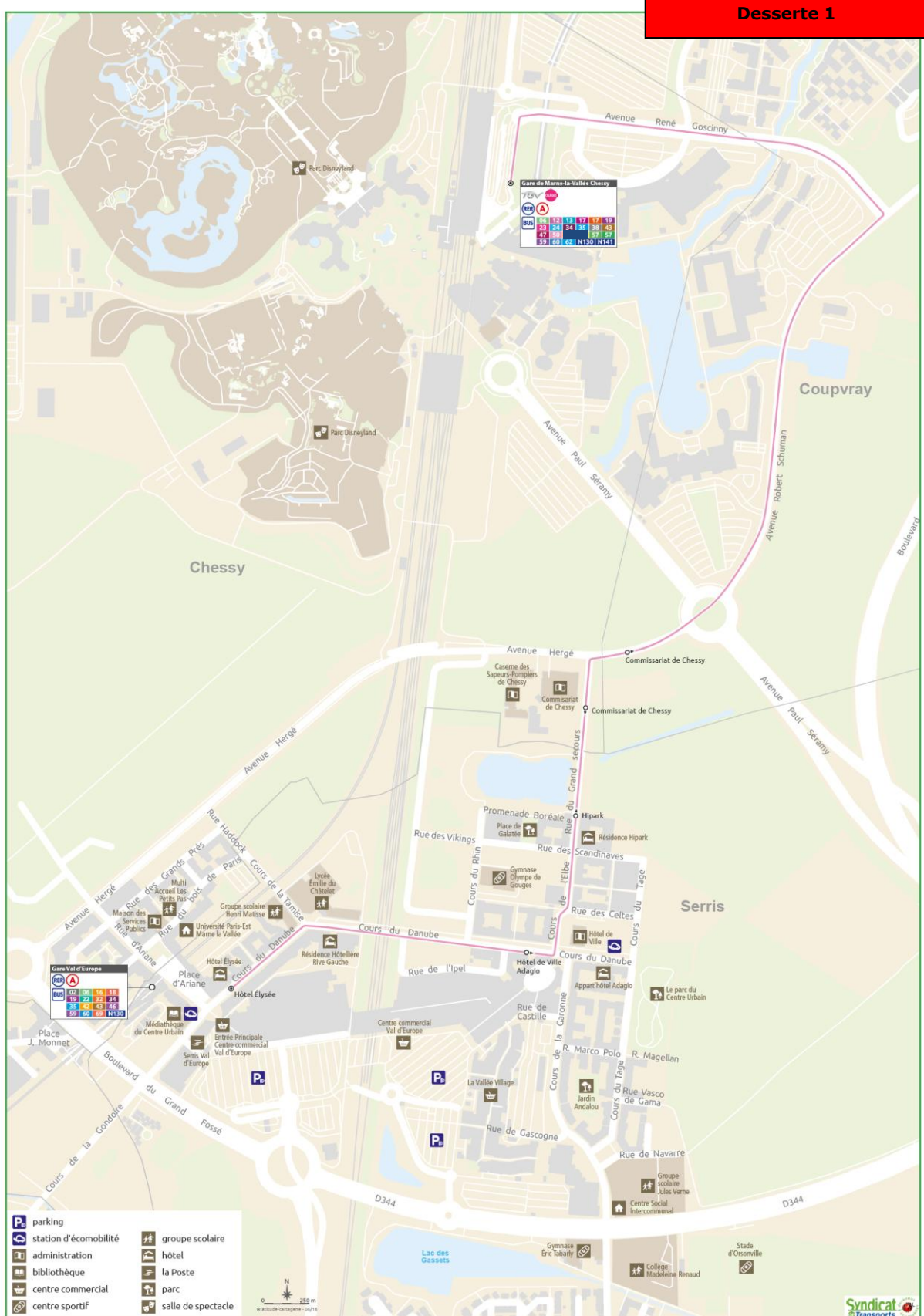
CHESSY Gares > Hotel Elysée

Chessy Gares	09:00	09:15	10:15	11:20	12:16	15:00	16:00	17:00	18:00	18:30	18:50	19:11	19:33	19:55	21:00	21:28	22:30	23:30		
Commissariat de Chessy	09:05	09:20	10:20	11:25	12:21	15:05	16:07	17:07	18:07	18:37	18:57	19:18	19:40	20:02	21:07	21:35	22:37	23:37		
Hôtel de Ville - Adagio	09:07	09:22	10:22	11:27	12:23	15:07	16:09	17:09	18:09	18:39	18:59	19:20	19:42	20:04	21:09	21:37	22:39	23:39		
Hotel Elysée	09:09	09:24	10:24	11:29	12:25	15:09	16:12	17:12	18:12	18:42	19:02	19:23	19:45	20:07	21:12	21:40	22:42	23:42		

Bilan : Nombre de courses

Hotel Elysée	36
Hôtel de Ville - Adagio	38
Commissariat de Chessy	39
Chessy Gares	39
Total	39

- plan de la desserte 1



b) Desserte 2

- Descriptif :

La desserte 2 relie les hôtels du Val de France à la gare de Chessy :

- longueur (km) de la ligne et sous-lignes : 4 Km et 5 sous-lignes
- amplitude par type de jour : 6H10/00H30
- nb de courses par jour :
- 90 courses en basse saison
- 120 courses en moyenne saison
- 150 courses en Haute saison Hiver
- 162 courses en Haute saison Hiver
- fréquence moyenne ou intervalle moyen entre les courses, par tranche horaire, par type de jour, le cas échéant par sous-ligne :

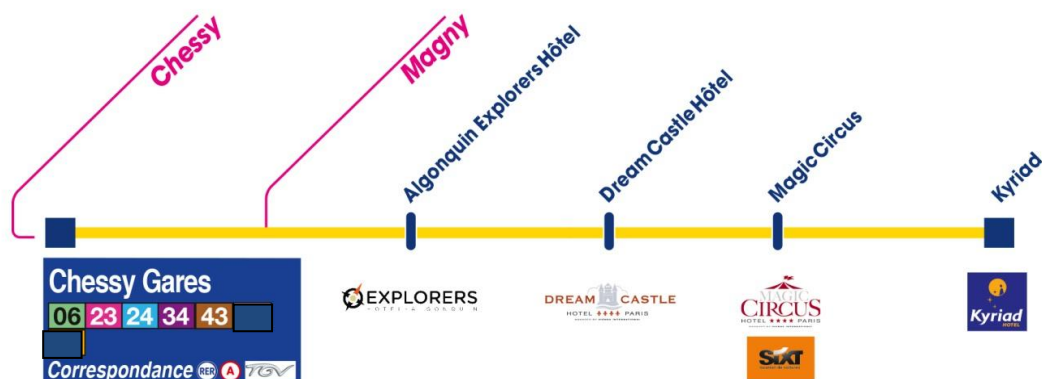
La fréquence est identique du Lundi au dimanche avec une fréquence de 12 min de 9h00 à 12h30 puis de 18h30 à 20h00.

Le reste de la journée

- niveaux d'offre en fonction des périodes de l'année :
- 90 courses en basse saison
- 120 courses en moyenne saison
- 150 courses en Haute saison Hiver
- 162 courses en Haute saison Hiver
- points d'arrêts desservis : 6 arrêts desservis

**Desserte
2**

Chessy Gares <> Hôtels du Val de France <> Chessy Gares



D E S S E R T

Chass'y gares > Hôtels du Val de France

Horaires HAUTE SAISON HIVER - 123 jours

• **Dimensions**

Lunedì a Dimanche

150 courses/jour

[illegible]

Open Games	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
White	02	05	08	09	10	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100							
Red	03	06	07	11	12	16	20	21	22	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100														
Empty	04	01	04	06	07	09	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100				
Open White	01	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100		
Open Red	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	

[illegible]

Chess/ gares <> Hôtels du Val de France

Horaires BASSE SAISON - 104 jours
5 semaines

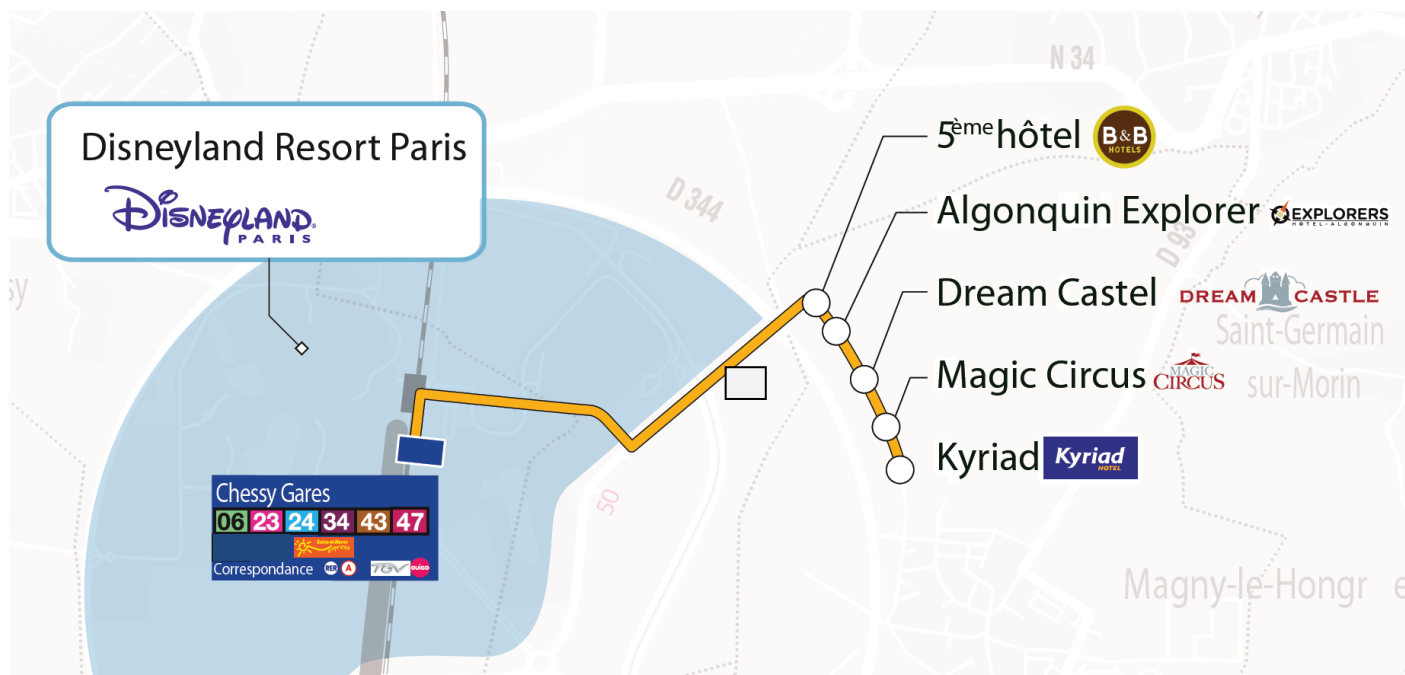
Lundi à Dimanche

90 courses/jour

Chess/ Gares	06:00	06:30	07:04	07:38	08:08	08:41	08:52	09:07	09:32	09:58	10:13	10:28	10:34	10:39	10:49	10:54	11:00	11:05	11:10	11:15	11:20	11:25	11:31	11:36	11:41	11:46	11:52	11:57	12:02	12:07	12:12	12:18	12:23	12:30	12:34	12:41	12:45	12:51	12:56	13:01	13:07	13:12	13:17	13:22	13:27	13:32	13:37	13:42	13:47	13:52	13:57	14:02	14:07	14:12	14:17	14:22	14:27	14:32	14:37	14:42	14:47	14:52	14:57	15:02	15:07	15:12	15:17	15:22	15:27	15:32	15:37	15:42	15:47	15:52	15:57	16:02	16:07	16:12	16:17	16:22	16:27	16:32	16:37	16:42	16:47	16:52	16:57	17:02	17:07	17:12	17:17	17:22	17:27	17:32	17:37	17:42	17:47	17:52	17:57	18:02	18:07	18:12	18:17	18:22	18:27	18:32	18:37	18:42	18:47	18:52	18:57	19:02	19:07	19:12	19:17	19:22	19:27	19:32	19:37	19:42	19:47	19:52	19:57	20:02	20:07	20:12	20:17	20:22	20:27	20:32	20:37	20:42	20:47	20:52	20:57	21:02	21:07	21:12	21:17	21:22	21:27	21:32	21:37	21:42	21:47	21:52	21:57	22:02	22:07	22:12	22:17	22:22	22:27	22:32	22:37	22:42	22:47	22:52	22:57	23:02	23:07	23:12	23:17	23:22	23:27	23:32	23:37	23:42	23:47	23:52	23:57	24:02	24:07	24:12	24:17	24:22	24:27	24:32	24:37	24:42	24:47	24:52	24:57	25:02	25:07	25:12	25:17	25:22	25:27	25:32	25:37	25:42	25:47	25:52	25:57	26:02	26:07	26:12	26:17	26:22	26:27	26:32	26:37	26:42	26:47	26:52	26:57	27:02	27:07	27:12	27:17	27:22	27:27	27:32	27:37	27:42	27:47	27:52	27:57	28:02	28:07	28:12	28:17	28:22	28:27	28:32	28:37	28:42	28:47	28:52	28:57	29:02	29:07	29:12	29:17	29:22	29:27	29:32	29:37	29:42	29:47	29:52	29:57	30:02	30:07	30:12	30:17	30:22	30:27	30:32	30:37	30:42	30:47	30:52	30:57	31:02	31:07	31:12	31:17	31:22	31:27	31:32	31:37	31:42	31:47	31:52	31:57	32:02	32:07	32:12	32:17	32:22	32:27	32:32	32:37	32:42	32:47	32:52	32:57	33:02	33:07	33:12	33:17	33:22	33:27	33:32	33:37	33:42	33:47	33:52	33:57	34:02	34:07	34:12	34:17	34:22	34:27	34:32	34:37	34:42	34:47	34:52	34:57	35:02	35:07	35:12	35:17	35:22	35:27	35:32	35:37	35:42	35:47	35:52	35:57	36:02	36:07	36:12	36:17	36:22	36:27	36:32	36:37	36:42	36:47	36:52	36:57	37:02	37:07	37:12	37:17	37:22	37:27	37:32	37:37	37:42	37:47	37:52	37:57	38:02	38:07	38:12	38:17	38:22	38:27	38:32	38:37	38:42	38:47	38:52	38:57	39:02	39:07	39:12	39:17	39:22	39:27	39:32	39:37	39:42	39:47	39:52	39:57	40:02	40:07	40:12	40:17	40:22	40:27	40:32	40:37	40:42	40:47	40:52	40:57	41:02	41:07	41:12	41:17	41:22	41:27	41:32	41:37	41:42	41:47	41:52	41:57	42:02	42:07	42:12	42:17	42:22	42:27	42:32	42:37	42:42	42:47	42:52	42:57	43:02	43:07	43:12	43:17	43:22	43:27	43:32	43:37	43:42	43:47	43:52	43:57	44:02	44:07	44:12	44:17	44:22	44:27	44:32	44:37	44:42	44:47	44:52	44:57	45:02	45:07	45:12	45:17	45:22	45:27	45:32	45:37	45:42	45:47	45:52	45:57	46:02	46:07	46:12	46:17	46:22	46:27	46:32	46:37	46:42	46:47	46:52	46:57	47:02	47:07	47:12	47:17	47:22	47:27	47:32	47:37	47:42	47:47	47:52	47:57	48:02	48:07	48:12	48:17	48:22	48:27	48:32	48:37	48:42	48:47	48:52	48:57	49:02	49:07	49:12	49:17	49:22	49:27	49:32	49:37	49:42	49:47	49:52	49:57	50:02	50:07	50:12	50:17	50:22	50:27	50:32	50:37	50:42	50:47	50:52	50:57	51:02	51:07	51:12	51:17	51:22	51:27	51:32	51:37	51:42	51:47	51:52	51:57	52:02	52:07	52:12	52:17	52:22	52:27	52:32	52:37	52:42	52:47	52:52	52:57	53:02	53:07	53:12	53:17	53:22	53:27	53:32	53:37	53:42	53:47	53:52	53:57	54:02	54:07	54:12	54:17	54:22	54:27	54:32	54:37	54:42	54:47	54:52	54:57	55:02	55:07	55:12	55:17	55:22	55:27	55:32	55:37	55:42	55:47	55:52	55:57	56:02	56:07	56:12	56:17	56:22	56:27	56:32	56:37	56:42	56:47	56:52	56:57	57:02	57:07	57:12	57:17	57:22	57:27	57:32	57:37	57:42	57:47	57:52	57:57	58:02	58:07	58:12	58:17	58:22	58:27	58:32	58:37	58:42	58:47	58:52	58:57	59:02	59:07	59:12	59:17	59:22	59:27	59:32	59:37	59:42	59:47	59:52	59:57	60:02	60:07	60:12	60:17	60:22	60:27	60:32	60:37	60:42	60:47	60:52	60:57	61:02	61:07	61:12	61:17	61:22	61:27	61:32	61:37	61:42	61:47	61:52	61:57	62:02	62:07	62:12	62:17	62:22	62:27	62:32	62:37	62:42	62:47	62:52	62:57	63:02	63:07	63:12	63:17	63:22	63:27	63:32	63:37	63:42	63:47	63:52	63:57	64:02	64:07	64:12	64:17	64:22	64:27	64:32	64:37	64:42	64:47	64:52	64:57	65:02	65:07	65:12	65:17	65:22	65:27	65:32	65:37	65:42	65:47	65:52	65:57	66:02	66:07	66:12	66:17	66:22	66:27	66:32	66:37	66:42	66:47	66:52	66:57	67:02	67:07	67:12	67:17	67:22	67:27	67:32	67:37	67:42	67:47	67:52	67:57	68:02	68:07	68:12	68:17	68:22	68:27	68:32	68:37	68:42	68:47	68:52	68:57	69:02	69:07	69:12	69:17	69:22	69:27	69:32	69:37	69:42	69:47	69:52	69:57	70:02	70:07	70:12	70:17	70:22	70:27	70:32	70:37	70:42	70:47	70:52	70:57	71:02	71:07	71:12	71:17	71:22	71:27	71:32	71:37	71:42	71:47	71:52	71:57	72:02	72:07	72:12	72:17	72:22	72:27	72:32	72:37	72:42	72:47	72:52	72:57	73:02	73:07	73:12	73:17	73:22	73:27	73:32	73:37	73:42	73:47	73:52	73:57	74:02	74:07	74:12	74:17	74:22	74:27	74:32	74:37	74:42	74:47	74:52	74:57	75:02	75:07	75:12	75:17	75:22	75:27	75:32	75:37	75:42	75:47	75:52	75:57	76:02	76:07	76:12	76:17	76:22	76:27	76:32	76:37	76:42	76:47	76:52	76:57	77:02	77:07	77:12	77:17	77:22	77:27	77:32	77:37	77:42	77:47	77:52	77:57	78:02	78:07	78:12	78:17	78:22	78:27	78:32	78:37	78:42	78:47	78:52	78:57	79:02	79:07	79:12	79:17	79:22	79:27	79:32	79:37	79:42	79:47	79:52	79:57	80:02	80:07	80:12	80:17	80:22	80:27	80:32	80:37	80:42	80:47	80:52	80:57	81:02	81:07	81:12	81:17	81:22	81:27	81:32	81:37	81:42	81:47	81:52	81:57	82:02	82:07	82:12	82:17	82:22	82:27	82:32	82:37	82:42	82:47	82:52	82:57	83:02	83:07	83:12	83:17	83:22	83:27	83:32	83:37	83:42	83:47	83:52	83:57	84:02	84:07	84:12	84:17	84:22	84:27	84:32	84:37	84:42	84:47	84:52	84:57	85:02	85:07	85:12	85:17	85:22	85:27	85:32	85:37	85:42	85:47	85:52	85:57	86:02	86:07	86:12	86:17	86:22	86:27	86:32	86:37	86:42	86:47	86:52	86:57	87:02	87:07	87:12	87:17	87:22	87:27	87:32	87:37	87:42	87:47	87:52	87:57	88:02	88:07	88:12	88:17	88:22	88:27	88:32	88:37	88:42	88:47	88:52	88:57	89:02	89:07	89:12	89:17	89:22	89:27	89:32	89:37	89:42	89:47	89:52	89:57	90:02	90:07	90:12	90:17	90:22	90:27	90:32	90:37	90:42	90:47	90:52	90:57	91:02	91:07	91:12	91:17	91:22	91:27	91:32	91:37	91:42	91:47	91:52	91:57	92:02	92:07	92:12	92:17	92:22	92:27	92:32	92:37	92:42	92:47	92:52	92:57	93:02	93:07	93:12	93:17	93:22	93:27	93:32	93:37	93:42	93:47	93:52	93:57	94:02	94:07	94:12	94:17	94:22	94:27	94:32	94:37	94:42	94:47	94:52	94:57	95:02	95:07	95:12	95:17	95:22	95:27	95:32	95:37	95:42	95:47	95:52	95:57	96:02	96:07	96:12	96:17	96:22	96:27	96:32	96:37	96:42	96:47	96:52	96:57	97:02	97:07	97:12	97:17	97:22	97:27	97:32	97:37	97:42	97:47	97:52	97:57	98:02	98:07	98:12	98:17	98:22	98:27	98:32	98:37	98:42	98:47	98:52	98:57	99:02	99:07	99:12	99:17	99:22	99:27	99:32	99:37	99:42	99:47	99:52	99:57	100:02	100:07	100:12	100:17	100:22	100:27	100:32	100:37	100:42	100:47	100:52	100:57	101:02	101:07	101:12	101:17	101:22	101:27	101:32	101:37	101:42	101:47	101:52	101:57	102:02	102:07	102:12	102:17	102:22	102:27	102:32	102:37	102:42	102:47	102:52	102:57	103:02	103:07	103:12	103:17	103:22	103:27	103:32	103:37	103:42	103:47	103:52	103:57	104:02	104:07	104:12	104:17	104:22	104:27	104:32	104:37	104:42	104:47	104:52	104:57	105:02	105:07	105:12	105:17	105:22	105:27	105:32	105:37	105:42	105:47	105:52	105:57	106:02	106:07	106:12	106:17	106:22	106:27	106:32	106:37	106:42	106:47	106:52	106:57	107:02	107:07	107:12	107:17	107:22	107:27	107:32	107:37	107:42	107:47	107:52	107:57	108:02	108:07	108:12	108:17	108:22	108:27	108:32	108:37	108:42	108:47	108:52	108:57	109:02	109:07	109:12	109:17	109:22	109:27	109:32	109:37	109:42	109:47	109:52	109:57	110:02	110:07	110:12	110:17	110:22	110:27	110:32	110:37	110:42	110:47	110:52	110:57	111:02	111:07	111:12	111:17	111:22	111:27	111:32	111:37
--------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

Chess/ Gares	12:31	12:48	13:16	13:42	14:09	14:38	15:03	15:30	15:57	16:24	16:51	17:18	17:45	17:59	18:12	18:25	18:39	18:53	19:06	19:20	19:29	19:38	19:47	19:56	20:05	20:14	20:20	20:32	20:41	20:50	21:00	21:17	21:26	21:35	21:44	21:53	22:01	22:11	22:38	23:06	23:32	23:59	
Exposer	12:27	12:54	13:21	13:48	14:15	14:42	15:09	15:36	16:03	16:30	16:57	17:24	17:51	18:05	18:18	18:32	18:56	19:12	19:28	19:35	19:44	19:53	20:02	20:11	20:20	20:29	20:38	20:47	20:56	21:05	21:14	21:23	21:32	21:41	21:50	21:59	22:08	22:17	22:44	23:11	23:38	00:05	
Myed	12:31	12:58	13:25	13:52	14:19	14:46	15:13	15:40	16:07	16:34	17:01	17:28	17:55	18:09	18:22	18:36	19:03	19:18	19:33	19:38	19:48	19:57	20:06	20:15	20:24	20:33	20:42	20:51	21:00	21:08	21:18	21:27	21:36	21:45	21:54	22:03	22:13	22:49	23:15	23:42	00:09		
Myed/ Gares	12:33	13:01	13:27	13:54	14:21	14:48	15:15	15:42	16:09	16:36	17:03	17:30	17:57	18:11	18:24	18:38	18:51	19:05	19:18	19:21	19:31	19:41	19:50	19:59	20:08	20:17	20:26	20:35	20:44	20:53	21:02	21:11	21:20	21:29	21:38	21:47	21:56	22:05	22:14	22:23	22:30	23:47	00:14
Dreant/ Gares/ Hôtel	12:36	13:04	13:30	13:57	14:24	14:51	15:18	15:45	16:12	16:39	17:06	17:33	18:00	18:14	18:27	18:41	18:54	19:08	19:21	19:31	19:44	19:53	20:02	20:11	20:20	20:29	20:38	20:47	20:56	21:05	21:14	21:23	21:32	21:41	21:50	21:59	22:08	22:17	22:26	22:35	23:47	00:14	
003	12:38	13:06	13:33	14:00	14:27	14:54	15:21	15:48	16:15	16:42	17:09	17:36	18:03	18:17	18:30	18:44	18:57	19:11	19:24	19:38	19:47	19:56	20:05	20:14	20:23	20:32	20:41	20:50	21:00	21:17	21:26	21:35	21:44	21:53	22:02	22:11	22:19	22:28	22:36	23:50	00:17		
Chess/ Gares	12:45	13:12	13:39	14:06	14:33	15:00	15:27	15:54	16:21	16:48	17:15	17:42	18:09	18:23	18:36	18:50	19:03	19:17	19:30	19:44	19:53	20:02	20:11	20:20	20:29	20:38	20:47	20:56	21:05	21:14	21:23	21:32	21:41	21:50	21:59	22:08	22:17	22:26	22:35	23:02	23:29	00:23	

- plan de la ligne :



2.4. Matériel roulant

- type de matériel, caractéristique notamment d'accessibilité, âge, équipements (télébilletique, girouette,...)
- réserve véhicules

4 véhicules articulés sur la desserte 1

6 véhicules articulés sur la desserte 2

Un taux de réserve de 10% des véhicules

Les véhicules seront neufs avec une recherche de véhicules propres

Les véhicules devront être accessibles, équipés de girouettes, de Télébilletique et de lecteur QR code

3. ECONOMIE GLOBALE DU(ES) SERVICE(S)

3.1. Estimation du trafic

- estimation du trafic annuel attendu :
 - Pour les 2 lignes, le trafic attendu se répartit comme suit :
 - Desserte 1 : 730 000 voyages / an
 - Desserte 2 : 2 920 000 voyages / an
- sectionnement moyen (conforme aux dispositions approuvées par le Conseil du STIF du 11 juillet 2000) : 2 sections

3.2. Niveau d'offre

- Desserte 1 :
 - KCC : 59 555
 - HLP : 33 168
 - Totaux : 92 723
- Desserte 2 :
 - KCC : 269 106
 - HLP : 28 842
 - Totaux : 297 948
- Elles représentent 390 671 kms et 31 000 heures de production par an

3.3. Tarification

- tarification applicable : francilienne (titres détaillés) et spécifique au voyage
- points de vente dans le cas d'une tarification spécifique : oui dans les hôtels
- conditions de perception des recettes directes perçues dans les véhicules (tickets) (uniquement dans le cas tarification francilienne/spécifique) : création d'une régie de recettes

3.4. Bilan économique prévisionnel

Le coût des 2 lignes est estimé à 2 millions d'Euros par an

4. QUALITE DE SERVICE

4.1. Information voyageurs

- information aux points d'arrêts (chaque point d'arrêt doit être conforme au cahier des charges du STIF)
- information à l'intérieur des véhicules : thermomètre de ligne fixe ou dynamique, plan de la ligne, correspondances, tarifs...
- identification du service, image du réseau

4.2. Contrôle du service

Article sans objet car les voyageurs sont admis gratuitement à bord des bus.

- Présentation des titres
- Modalités de contrôle, périodicité
- Sanctions appliquées
- Assermentation des agents contrôleurs
- Modalités de contrôle, périodicité

Deux axes de contrôles :

- réalisé en interne par l'opérateur avec au minimum une équipe de contrôle dédiée par ligne
- réalisé par la collectivité au moins 2 fois par an
- Sanctions appliquées : amende sur la base tarifaire du STIF
- Assermentation des agents contrôleurs : oui

4.3. Continuité du service et exigences de qualité

- pénalités appliquées en cas de non réalisation du service : oui
- conditions de mise en place d'un service de substitution : oui
- bonus/malus sur indicateurs de qualité de service : oui

ANNEXE 02
ATTESTATION DE DATE DE MISE EN PLACE EFFECTIVE DU(ES) SERVICE(S)
(MODELE A RENVoyer APRES MISE EN PLACE DU SERVICE)

ATTESTATION

Je soussigné, *Président/Maire de l'AOP (désignation de l'AOP)*, atteste que *le(s) service(s) de transport à la demande/service régulier local (nom(s) du(es) service(s))* a bien été mis en place au *Jour Mois AAAA (date de mise en place effective du(es) service(s))*, 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 03 – RAPPORT D'EXERCICE DES COMPETENCES DELEGUEES - MODELE

Bilan SRL-TAD > Fiche réseau			
Consignes à suivre pour compléter le tableau ci-dessous: Les valeurs numériques doivent être exprimées en chiffre entier. Exemple pour exprimer une somme en euros: 1 500 et non pas 1,5K€.			
Identité de l'AOP		2015	2016
Nom de l'AOP			
Département desservi			
Nom commercial du réseau ou de la ligne (si une seule ligne déléguée)			
Coût d'exploitation du réseau			
Coût d'exploitation annuel en TTC exprimé en € indiqué dans le contrat avec l'exploitant			
Production kilométrique du réseau			
Nombre de courses annuelles contractuelles KCC contractuels			
Nombre de véhicules du réseau			
Nombre de courses annuelles réalisées KCC réalisés			
Nombre de courses annuelles non réalisées (écart contractuel/réalisé)			
KCC non réalisés (écart contractuel/réalisé)			
Justifier l'évolution (+/-) de la production par rapport à l'année précédente			
Trafic du réseau			
Trafic annuel prévisionnel lors de l'établissement de la convention			
Trafic annuel réel			
Ratios obtenus pour le réseau			
voyageurs/KCC		#DIV/0!	
voyageurs/course		#DIV/0!	
coût/voyageur		#DIV/0!	
coût/KCC		#DIV/0!	

ANNEXE 04

TRANSPORTS PUBLICS D'ÎLE-DE-FRANCE

/-/-/

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 Navigo¹

Le système Navigo est le système d'information en charge de la gestion des produits tarifaires télébillettiques de transports publics franciliens.

Comme tout système d'information, il correspond à un ensemble organisé de ressources (personnel, données, procédures, matériel, logiciel...) permettant d'acquérir, de stocker, de structurer, de superviser, de sécuriser, de transporter, de diffuser et de communiquer les informations billettiques, sous forme de textes ou de données codées, auprès des Adhérents à la présente Charte et des usagers des transports publics franciliens.

Le système Navigo se compose des éléments suivants :

- Les produits Navigo (matériels et logiciels) utilisés par les usagers :
 - tout "support Navigo", correspondant aux différents composants électroniques ou logiciels contenant les droits et titres de transport des usagers (exemple : Passe Navigo) ;
 - tout équipement ayant pour fonction de lire, valider, vendre, contrôler, opérer une action de SAV sur un support Navigo ;
 - tout module de sécurité correspondant aux différents composants électroniques contenant les secrets Navigo, c'est-à-dire les clés de chiffrement de l'application télébillettique francilienne.
- Les différents systèmes informatiques et de télécommunications (matériels et logiciels) mis en œuvre et

¹ Navigo est une marque du STIF

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 conformité et des exigences

contractuelles et procédurales. Le RTTIF 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 présenté 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 compte-rendu de réunion...) ;
- détiennent les noms des Adhérents à la présente Charte, et le contrat contenant leur engagement d'adhérer à la Charte ;
- détiennent 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 RTTIF 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 clés 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 présent Charte. Toutefois chaque Adhérent indiquera dans ses « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » la liste de l'ensemble des documents non remis.

Il en va de même de chaque nouvelle version.

7.3 - Délai d'entrée en vigueur des décisions

Les décisions prises par le Comité de Sécurité en matière d'évolution du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » sont applicables dans un délai fixé par le Comité de Sécurité à partir des plannings de déploiement proposés par les membres du Comité incluant la rédaction des évolutions des « Spécifications opérationnelles de Sécurité du système Navigo ».

Pendant le délai précité accordé aux Adhérents, les « Spécifications opérationnelles de Sécurité du système Navigo » antérieures restent en vigueur.

Article 8 – Définition des règles d'interopérabilité du système Navigo

Le système Navigo est un système interopérable, ouvert et évolutif.

8.1 - Périmètre de l'interopérabilité Navigo

L'interopérabilité Navigo s'articule autour :

- Du Référentiel Commun Télébillettique Île-de-France (le RCTIF) :

Ce référentiel est constitué par les spécifications techniques d'interopérabilité des équipements Navigo et des supports. Elles ne portent que sur les spécifications techniques du

dialogue équipement – support. Elles se limitent aux exigences techniques d'échanges sécurisés de données entre le support sans contact et l'équipement de lecture. Elles ne concernent donc pas le fonctionnement intrinsèque de l'équipement.

- Du Référentiel Traitement Titres d'Île-de-France (le RTTIF) :
Le RTTIF décrit 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 télébilletique.

Le STIF tient à disposition des membres des comités mentionnés à l'article 4 de la présente Charte la liste des produits agréés RCTIF que lui a communiqué le (ou les) Organismes de contrôle et les informe de tout nouvel agrément.

8.3 – Elaboration du RCTIF

Les spécifications techniques d'interopérabilité du RCTIF sont rédigées par le Comité d'Interopérabilité et plus particulièrement la Commission RCTIF.

Les autres parties du RCTIF sont élaborées par le STIF, en collaboration avec le Comité d'Interopérabilité.

8.4 - Evolution du RCTIF

Toute évolution du RCTIF liée aux spécifications techniques d'interopérabilité est proposée par la commission RCTIF au Comité d'Interopérabilité qui décide des modifications et des évolutions, en tenant compte des versions antérieures en vigueur et des incidences de ces modifications, notamment :

- les exigences du RCTIF auxquelles les fournisseurs de produit(s) contrôlé(s) conforme(s) ou en cours d'instruction de conformité ont adhéré ;
- le respect de la législation et la réglementation en vigueur.

Les évolutions ne concernant pas les spécifications techniques d'interopérabilité sont élaborées par le STIF, en collaboration avec le Comité d'Interopérabilité.

L'entrée en vigueur de toute évolution du RCTIF est définie par le Comité d'Interopérabilité.

8.5 – Elaboration du RTTIF

Les différents documents constituant le RTTIF sont validés par le Comité d'Interopérabilité et plus particulièrement la Commission RTTIF.

8.6 - Evolution du RTTIF

Toute évolution du RTTIF est proposée par la commission RTTIF au Comité d'Interopérabilité qui décidera des modifications et des évolutions, en tenant compte des versions antérieures en vigueur et des incidences de ces modifications.

L'entrée en vigueur de toute évolution du RTTIF est définie par le Comité d'Interopérabilité.

8.7 - Validation et suppression des versions du RCTIF/RTTIF

Sans préjudice des stipulations des articles 8.1 à 8.7, toute nouvelle version du RCTIF et/ou du RTTIF est validée selon le processus suivant :

1^{ère} étape : la commission RCTIF/RTTIF rédige la nouvelle version pour tout ou partie selon l'évolution envisagée ;

2^{ème} étape : le Comité d'Interopérabilité étudie et valide le document, en établissant une liste des implications techniques ;

3^{ème} étape : chaque Adhérent transmet sous sa responsabilité le document pour avis, à toute personne qu'il a autorisée à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo et fait retour au comité ;

4^{ème} étape : le Comité d'Interopérabilité analyse les commentaires communiqués par ses membres, amendent au besoin le document objet des travaux et valide ce dernier document ;

5^{ème} étape : le STIF diffuse le document validé.

Article 9 – Application des règles d'interopérabilité du système Navigo

La mise en œuvre des stipulations de la présente Charte, du RCTIF, du RTTIF nécessite la mise en œuvre d'actions spécifiques par les 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 télébilletique 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 télébilletique en Île-de-France,
 - en vérifiant si les unités du produit qu'ils ont acquises antérieurement à la décision de retrait de conformité, sont bien conformes,
 - en n'utilisant plus les unités du produit qui se seraient avérées non conformes, suite aux vérifications effectuées après le retrait ;
- en permettant l'accès le plus large à tout élément technique ou document lors de la visite de l'Organisme de contrôle mandaté par le STIF en cas de procédure de contrôle.

CHAPITRE IV – MODALITES DE CONTROLE DU SYSTEME

Article 10 - La responsabilité du contrôle

Le STIF est responsable du contrôle du respect des spécifications de sécurité et du RCTIF. Il réalise ou fait réaliser pour son compte des expertises sur les produits ou les moyens de mise en œuvre du système Navigo. Ces expertises sont réalisées par plusieurs organismes de contrôle :

- d'une part pour le contrôle des éléments relatifs à la sécurité Navigo ;
- d'autre part pour le contrôle des éléments relatifs à l'Interopérabilité Navigo au titre du RCTIF.

Article 11 - Organismes de contrôle

Un organisme de contrôle est un tiers indépendant des Adhérents à la présente Charte, ou de leurs concurrents potentiels, et de tout fournisseur de produit ou de système billettique, chargé :

- d'effectuer des contrôles chez les Adhérents ou chez toute personne morale à qui un Adhérent a confié, de quelque manière que ce soit, la fourniture de tout ou partie du système Navigo à la demande du STIF, tant pour des problématiques de sécurité que d'interopérabilité ;
- au regard du RCTIF :
 - de contrôler la conformité des produits qui lui sont transmis ;
 - d'instruire les demandes dans un délai maximum de 3 mois ;
 - de déclarer, en cas de contrôle positif, le produit conforme.

Les Organismes de contrôle sont désignés par le STIF après respect des règles de mise en concurrence qui s'imposent à lui.

Pour le contrôle du respect du RCTIF, le STIF s'engage à ne retenir que des Organismes de contrôle certifiés selon la norme EN 45011, définissant les exigences générales relatives aux organismes procédant à la certification de produits.

Le STIF communique, pour avis simple, aux comités mentionnés à l'article 4 de la présente Charte la liste des Organismes de contrôle désignés.

Article 12 – Portée des contrôles

Les contrôles portent sur le respect par les Adhérents à la présente Charte :

- des exigences minimales de sécurité au travers de la mise en œuvre des spécifications opérationnelles rédigées par chacun ;
- du RCTIF ;
- des décisions de retrait de la conformité RCTIF d'un produit dès qu'ils en ont été avertis.

Pour le contrôle portant sur le respect des exigences minimales de sécurité, chaque début d'année civile, le STIF établit un plan des contrôles à réaliser chez les Adhérents.

Les contrôles portant sur le respect des dispositions du RCTIF et des décisions de retrait de conformité au RCTIF peuvent être effectués à titre occasionnel, sur demande du STIF, à ses frais, ou de tout Adhérent pour les produits dont cet Adhérent a la responsabilité, à ses frais.

Si l'un des contrôles visés par le présent article fait apparaître un manquement aux dispositions de la présente Charte, l'ensemble des coûts inhérents à une éventuelle adaptation nécessaire du système de l'Adhérent contrôlé 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'adjoint 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 ;

- Un Incident est majeur lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) en nuisant à son exploitation sans la bloquer.

Un grand nombre d'Incidents majeurs peut être considéré comme un Incident bloquant ;

- bloquant. Un Incident est bloquant lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) en bloquant son exploitation ;

Les différents contrôles et mesures constatés par l'Organisme de contrôle sont opposables à l'Adhérent.

Le coût du contrôle est à la charge du STIF. Cependant, si le contrôle fait apparaître la responsabilité du (ou des) Adhérent(s) contrôlé(s), et indépendamment des éventuels préjudices qui pourraient être allégués, celui-ci (ou ceux-ci) supportera (ont) le paiement total du contrôle dans le cas d'un Incident, quelque soit le niveau de gravité défini en Cellule de crise.

Tout Adhérent concerné a un délai d'un mois pour contester les conclusions du contrôle. En cas de désaccord entre les parties, un débat contradictoire sera organisé par le STIF.

Si aucune solution amiable n'est obtenue il sera fait application des dispositions, relatives au règlement amiable des conflits, prévues dans les contrats relatifs aux modalités d'exploitation des services de transport conclus entre le STIF et les Adhérents.

Article 15- Le traitement des Incidents

Le traitement d'Incident(s) de sécurité ou d'interopérabilité s'effectue selon le processus suivant :

1^{ère} étape : le traitement des Incidents est déclenché suite à la demande d'un (ou des) membre(s) du Comité concerné ;

2^{ème} étape : le Comité concerné demande des explications à l'Adhérent ou aux Adhérents concerné(s) par l'Incident ;

3^{ème} étape : le Comité concerné examine les explications fournies et/ou constate la non-transmission des explications demandées et décide :

- de poursuivre le processus,
- ou de clore l'Incident ;

5^{ème} étape : si le comité décide de poursuivre le processus, le STIF diligente un Organisme de contrôle pour effectuer un contrôle sur les produits et les installations au niveau des éléments concerné(s) et à effectuer des préconisations ;

6^{ème} étape : si les résultats du contrôle font ressortir que le (ou les) Adhérent(s) est (sont) à l'origine de l'Incident, le STIF le (ou les) met en demeure de respecter les exigences de contrôle dans le cadre des préconisations de l'Organisme de contrôle, et selon les délais fixés par le STIF et établis sur la base des délais préconisés par l'Organisme de contrôle ;

7^{ème} étape : en cas de non-exécution des préconisations dans les délais fixés par le STIF, ce dernier appliquera les sanctions prévues à l'article 20 de la présente Charte.

CHAPITRE VI – DISPOSITIONS DIVERSES

Article 16 - Confidentialité

Sous réserve des dispositions spécifiques de la Charte, chacun des Adhérents s'engage à ne pas divulguer à son personnel ou à des tiers, qui n'auraient pas à en connaître, les documents, les informations et les renseignements contenus dans le Cahier des « Exigences minimales de Sécurité », les « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo », le RCTIF et les documents constituant le RTTIF, ainsi que tout autre document confidentiel auquel il accède dans le cadre de l'exécution de la présente Charte. Il est responsable des agissements sous ce rapport des personnels ou partenaires qui cesseraient leur activité pour son compte.

La diffusion de tout document lié à la présente Charte ne peut être réalisée après signature d'un accord de confidentialité entre l'Adhérent et le destinataire des informations.

Cet engagement demeure après résiliation ou à l'échéance du contrat ou marché à l'origine de son adhésion.

Du fait de la confidentialité des documents, tout Adhérent devra, en cas de cessation totale d'activité de transport en Île-de-France, respecter les consignes de destruction de tout ou partie des matériels et de la documentation (notamment les « Exigences minimales de Sécurité », les « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo », le RCTIF et le RTTIF).

Article 17 - Protection des données à caractère personnel

Au cours de la mise en œuvre de la présente Charte, chaque Adhérent s'engage à ce que soient respectées la sécurité et la confidentialité des données à caractère personnel, ainsi que le droit d'accès à ces données et, le cas échéant, le droit de rectification, conformément aux lois et réglementations applicables, en particulier la recommandation relative à la collecte et au traitement d'informations à caractère personnel par les sociétés de transport collectif dans le cadre d'applications billettiques (adoptée le 16 septembre 2003 par délibération n° 03-038 de la Commission Nationale Informatique et Libertés dont les principes sont repris dans la délibération n°2008-161 du 3 juin 2008 portant autorisation unique).

Article 18 – Marque RCTIF

18.1 – Propriété de la marque

Le STIF est titulaire et propriétaire des marques :

- REFERENTIEL COMMUN TELEBILLETIQUE 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.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2016/445
Séance du 5 octobre 2016**

**AVENANT N°2 A LA CONVENTION
DE DELEGATION DE COMPETENCE A LA VILLE DE GARCHES
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL**

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n° 2007/0048 du Conseil du STIF du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°2011/0497 du Conseil du STIF du 1^{er} juin 2011 concernant l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération de la Ville de Garches n°2013/09 du 20 février 2013 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2013/227 du 10 juillet 2013 ;
- VU** la délibération n°2014/054 du Conseil du STIF du 5 mars 2014 ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 18 juillet 2013 et son avenant n°1 du 28 avril 2014 ;
- VU** le rapport général n°2016/444 à 449 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 29 septembre 2016 et de la commission économique et tarifaire du 30 septembre 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 à la convention de délégation de compétence conclue entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Ville de Garches pour l'organisation et la mise en place d'un service régulier local.

ARTICLE 2 : La tarification applicable demeure une tarification spécifique inférieure à la tarification francilienne.

ARTICLE 3 : Le directeur général est autorisé à signer l'avenant n°2 visé à l'article 1^{er} de la présente délibération.

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et de la mise à jour du plan de transport, à compter de la date de mise en service du service délégué.

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



Valérie PECRESSE

AVENANT n°2
à la convention de délégation de compétence
en matière de transport à la demande
du 18 juillet 2013

ENTRE :

- Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, établissement public à caractère administratif régi par les dispositions des articles L.1241-1 et suivants et R.1241-1 et suivants du code des transports, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par son directeur général dûment habilité aux fins des présentes par délibération n°2016/000 du Conseil en date du 5 octobre 2016, ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Ville de Garches, ayant son siège 2, rue Claude Liard – 92380 GARCHES, et représenté par son maire en exercice et en vertu de la délibération n°2013/09 du 20 février 2013, ci-après désigné « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2007/0048 du 14 février 2007 ;
- VU** la délibération n°2011/0497 du Conseil du STIF du 1^{er} juin 2011 ;
- VU** la délibération de la Ville de Garches n°2013/09 du 20 février 2013 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2013/227 du 10 juillet 2013 ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 18 juillet 2013 et son avenant n°1 du 28 avril 2014 ;
- VU** la délibération n°2014/054 du Conseil du STIF du 5 mars 2014 ;

PREAMBULE

Par délibération du Conseil du 10 juillet 2013, le STIF a délégué sa compétence à la commune de Garches pour l'organisation d'une desserte de niveau local, de type service régulier local. La convention conclue, datée du 18 juillet 2013, et son avenant n°1, daté du 28 avril 2014, sont valables jusqu'au 31 août 2016.

En date du 4 août 2016, le STIF a été saisi par la commune de Garches d'une demande d'avenant à la convention, afin de prolonger d'une durée de quatre mois, soit jusqu'au 31 décembre 2016, la convention de délégation de compétence. La ville ne souhaite pas poursuivre le service au-delà du 31 décembre 2016 faute de fréquentation. Une

prolongation de quatre mois de la convention permettrait de terminer l'exploitation du service.

Afin de prendre en compte ces éléments, il est proposé au Conseil la conclusion d'un avenant n°2 à la convention de délégation de compétence du 18 juillet 2013 et son avenant n°1.

Article 1^{er} – OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet de prolonger la convention de délégation de compétence en matière de services réguliers locaux du 18 juillet 2013 et son avenant n°1.

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 le 31 décembre 2016. »

Article 2 – DISPOSITIONS GENERALES

Toutes les clauses de la convention du 18 juillet 2013 et son avenant n°1, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, sont applicables de plein droit jusqu'au 31 décembre 2016.

ARTICLE 3 – APPLICATION DU PRESENT AVENANT

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

Fait à _____
Le _____

En double exemplaire,

Pour le STIF

Le Directeur Général

Laurent PROBST

Pour la Ville de Garches

Le Sénateur-Maire

Jacques GAUTIER

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2016/446
Séance du 5 octobre 2016**

**AVENANT N°1 A LA CONVENTION DE DELEGATION DE
COMPETENCE A L'ETABLISSEMENT PUBLIC TERRITORIAL
GRAND PARIS SUD EST AVENIR
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL
SERVICES REGULIERS LOCAUX**

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n° 2007/0048 du Conseil du STIF du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°2011/0497 du Conseil du STIF du 1^{er} juin 2011 concernant l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** les délibérations n° DC 2010-71 et 2010-72 du 17 juin 2010 du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne ;
- VU** la délibération n°2010/0568 du Conseil du STIF du 4 octobre 2010 ;
- VU** la délibération n°2011/0497 du Conseil du STIF du 1^{er} juin 2011 ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 17 octobre 2010 ;
- VU** la délibération n°2016/128 du Conseil du STIF du 30 mars 2016 ;
- VU** le rapport général n°2016/444 à 449 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 29 septembre 2016 et de la commission économique et tarifaire du 30 septembre 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 à la convention de délégation de compétence en matière de desserte locale de type services réguliers locaux annexé à la présente délibération.

ARTICLE 2 : Les voyageurs restent admis gratuitement à bord de ces lignes.

ARTICLE 3 : Le directeur général est autorisé à signer avec l'établissement public territorial l'avenant n°1 visé à l'article 1 de la présente délibération.

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et de la mise à jour du plan de transport, à compter de la date de mise en service du service délégué.

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



Valérie PECRESSE

**AVENANT n°1 à la convention
de délégation de compétence du 17 octobre 2010
en matière de services réguliers locaux**

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), établissement public à caractère administratif régi par les dispositions des articles L.1241-1 et suivants et R.1241-1 et suivants du code des transports, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par son directeur général, dûment habilité aux fins des présentes par délibération n°2016/..... du Conseil en date du 5 octobre 2016, ci-après dénommé le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

L'établissement public territorial Grand Paris Sud Est Avenir, identifié sous le numéro SIREN 200 058 006, dont le siège social est à Créteil (94 000), sis place Salvador Allende, créé à compter du 1^{er} janvier 2016 aux termes du décret n°2015-1664 du 11 décembre 2015 relatif à la métropole du Grand Paris et fixant le périmètre de l'établissement public territorial, ci-après désigné « autorité organisatrice de proximité » ou « AOP »,

D'AUTRE PART,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation de la République et notamment de l'article 59 ;
- VU** les articles L.5219-2 et suivants du code général des collectivités territoriales ;
- VU** le décret n°2015-1664 du 11 décembre 2015 relatif à la métropole du Grand Paris et fixant le périmètre de l'établissement public territorial dont le siège est à Créteil ;
- VU** la délibération n°2007/0048 du Conseil du STIF du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°10 du 3 mai 2010 du Conseil Municipal de Bonneuil-sur-Marne,
- VU** les délibérations n° DC 2010-71 et 2010-72 du 17 juin 2010 du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne ;
- VU** la délibération n°2010/0568 du Conseil du STIF du 4 octobre 2010 ;
- VU** la délibération n°2011/0497 du Conseil du STIF du 1^{er} juin 2011 ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 17 octobre 2010 ;
- VU** la délibération n°2016/128 du Conseil du STIF du 30 mars 2016 ;
- VU** la délibération n°CT2016..... du Conseil de territoire de l'établissement public territorial Grand Paris Sud Est Avenir ;

PREAMBULE

Par délibération du Conseil du 4 octobre 2010, le STIF a délégué à la Communauté d'agglomération Haut Val-de-Marne sa compétence pour l'organisation des réguliers locaux de Sucy-en-Brie. La convention de délégation de compétence a été signée le 17 octobre 2010 entre le STIF et la Communauté d'agglomération Haut Val-de-Marne.

Depuis le 1^{er} janvier 2016, conformément à l'article 59 de la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation de la République et de l'article L.5219-5 du code général des collectivités territoriales, l'établissement public territorial 11 s'est substitué dans les droits et obligations de la Communauté d'agglomération Haut Val-de-Marne.

Par courrier du 21 juillet 2016, l'établissement public territorial Grand Paris Sud Est Avenir, qui avait été dénommé provisoirement établissement public territorial 11, a saisi le STIF d'une demande de prorogation d'un an de la convention de délégation de compétence qui arrive à échéance le 16 octobre 2016.

Par ailleurs, la convention de délégation de compétence du 17 octobre 2010 incluait dans son périmètre le service Navibus, reliant la gare de Sucy-Bonneuil au Port de Bonneuil. Depuis le 2 septembre 2013, le service Navibus a été supprimé. Pour pallier cette suppression, la ligne 6 du réseau SITUS a été prolongée. Ce prolongement et ses modalités de financement par la Communauté d'agglomération du Haut-Val-de-Marne et le STIF ont fait l'objet d'un avenant à la convention partenariale du STIF avec le Réseau SITUS.

Compte tenu de ce qui précède, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention de délégation de compétence du 17 octobre 2010.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1. Substitution de signataires de la convention de délégation de compétences

Les parties au présent avenant prennent acte que, depuis le 1^{er} janvier 2016, l'établissement public territorial Grand Paris Sud Est Avenir s'est substitué dans les droits et obligations de la Communauté d'agglomération Haut Val-de-Marne au titre de la convention de délégation de compétence du 17 octobre 2010 en matière de services réguliers locaux.

Article 2. Prolongation de la durée de la convention

L'article 2 de la convention de délégation de compétence du 17 octobre 2010 en matière de services réguliers locaux 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 le 16 octobre 2017. »

Article 3. Nouvelle rédaction de l'article 5.1 de la convention de délégation de compétence du 17 octobre 2010 suite à la suppression du service Navibus

L'article 5.1 de la convention de délégation de compétence du 17 octobre 2010 en matière de services réguliers locaux 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 services réguliers locaux décrits ci-dessous :

- NAVETTE 102 MEDIATHEQUE – LES BERGES – MEDIATHEQUE

- NAVETTE 103 MEDIATHEQUE – PLACE SAINTE BERNADETTE – MEDIATHEQUE »

Article 4. Modification de l'annexe I de la convention de délégation de compétence du 17 octobre 2010

L'annexe 1 de la convention de délégation de compétence du 17 octobre 2010 en matière de services réguliers locaux est modifié comme suit :

« 1. Eléments de contexte : rappel du service déjà réalisé ou des éléments justifiant la création du service » : la mention au service Navibus est supprimée.

« 2.1.1. Zone géographique desservie » : la mention au service Navibus est supprimée.

« 2.1.3. Description de la consistance et de la nature du service » : la mention au service Navibus est supprimée.

« 2.2. Qualité de service » : la mention au service Navibus est supprimée.

« 3.1. Estimation du trafic » : la mention au service Navibus est supprimée.

« 3.2. Niveau d'offre » : la mention au service Navibus est supprimée.

« 3.3. Tarification » : la mention au service Navibus est supprimée.

« 4. Modalités d'exploitation » : la mention au service Navibus est supprimée.

Article 5. Entrée en vigueur, durée et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2016 et le 16 octobre 2017.

Article 6. Dispositions générales

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

Fait à Paris, en deux exemplaires, le

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

Le directeur général

Pour l'établissement public territorial Grand
Paris Sud Est Avenir,

Le président

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2016/447
Séance du 5 octobre 2016**

**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNAUTE DE COMMUNES GALLY MAULDRE
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL
TRANSPORT A LA DEMANDE**

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2007/0048 du Conseil du STIF du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°2011/0497 du Conseil du STIF du 1^{er} juin 2011 sur l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n° 2011/0923 du Conseil du STIF du 7 décembre 2011 ;
- VU** la délibération n°2013-09/81 du 18 septembre 2013 de la Communauté de Communes Gally Mauldre ;
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2013/537 du 11 décembre 2013 ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 16 janvier 2014 ;
- VU** la délibération du 28 septembre 2016 de la Communauté de Communes Gally Mauldre ;
- VU** le rapport général n°2016/444 à 449 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 29 septembre 2016 et de la commission économique et tarifaire du 30 septembre 2016 ;

CONSIDERANT que la convention de délégation de compétence précédente du 16/01/2014, approuvée par la délibération n°2013/537 susvisée, prend fin le 15/01/2017 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Est approuvée la convention par laquelle la Communauté de Communes Gally Mauldre 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 transport à la demande dessert l'ensemble des quartiers de Saint Nom la Bretèche ainsi que la gare de Saint Nom la Bretèche du lundi au samedi de 9h00 à 16h00 et de Crespières vers la Gare de saint Nom la Bretèche le samedi de 9h à 19h00.

ARTICLE 2 : Les voyageurs sont admis gratuitement à bord de ce service.

ARTICLE 3 : Le directeur général est autorisé à signer la convention visée à l'article 1^{er} et jointe à la présente délibération.

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et de la mise à jour du plan de transport, à compter de la date de mise en service du(es) service(s) délégué(s).

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



Valérie PECRESSE

Convention de délégation de compétence en matière de transport à la demande

ENTRE :

- Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41 rue de Châteaudun à Paris (9^{ème}) (n° SIRET 287 500 078 00020), représenté par son Directeur Général Monsieur Laurent PROBST en vertu de la délibération n° 2016/----- du 5 octobre 2016, ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Communauté de communes Gally Mauldre, dont le siège social est situé 3 rue des galliens 78580 Maule (n° SIRET 200 034 130 00043), représenté par Laurent RICHARD, son président, en vertu de la délibération n°2014-04/01, ci-après désigné « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2007/0048 du Conseil du STIF du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°2011/0497 du Conseil du STIF du 1^{er} juin 2011 sur l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération de la communauté de communes n°2013-09/81 du 18 septembre 2013 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2013/537 du 11 décembre 2013 ;
- VU** la convention de délégation de compétence 16 janvier 2014 ;
- VU** la délibération n°----- du 28 septembre 2016 ;
- VU** la délibération n° 2016/----du Conseil du STIF du 5 octobre 2016 ;

PREAMBULE

Par la présente convention, les parties entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (AOP) dans le cadre des dispositions du code des transports.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France, le STIF peut, conformément aux dispositions de l'article L.1241-1 du code des transports, 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 2 septembre 2013, 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 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 ~~1513~~, 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 du 16/01/2017, sans préjudice des dispositions ~~de l'article 9 (modalités de règlement)~~, de l'article ~~10-8~~

(suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées) et de l'article ~~15~~13 (résiliation).

Les parties conviennent cependant que, sans préjudice des dispositions précédentes, la présente convention entre en vigueur à compter de sa date de notification, par lettre recommandée avec accusé de réception par le STIF à l'AOP, pour la mise en œuvre des dispositions de l'article 5.3 pour les services visés à l'article 5.1.

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.

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 - Service(s) faisant l'objet de la délégation de compétence

En vertu de la présente convention, l'AOP est responsable de l'organisation du(des) service(s) de transport à la demande, sur son territoire, décrit(s) ci-dessous :

- Le transport à la demande dessert l'ensemble des quartiers de Saint Nom la Bretèche ainsi que la gare de Saint Nom la Bretèche du lundi au samedi de 9h00 à 16h00 et de Crespières vers la Gare de saint Nom la Bretèche le samedi de 9h à 19h00.

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 du(es) service(s) visé(s) à l'article 5.1 le 16 janvier 2017 inclus, dans la continuité de la convention précédente.
- L'exploitation du(es) service(s), 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 du(es) service(s)
- Le suivi et le contrôle de l'exécution du(es) service(s) 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.

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(es) service(s) pour le(s)quel(s) elle a reçu délégation de compétence par la présente convention, l'AOP décide, conformément à l'article L.1221-3 du code des transports :

- soit d'exploiter le(s) service(s) en régie,
- soit de confier par la signature d'une convention à durée déterminée l'exploitation du(es) service(s) à une entreprise ou une association dans le respect des dispositions

du code des transports, notamment les articles L.1241-5 à L.1241-7, et, le cas échéant, 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(es) service(s) et autorisant l'AOP à signer ladite convention,
 - La convention exécutoire signée entre l'AOP et l'exploitant ou, pour les marchés, l'ensemble des pièces constitutives dudit marché (acte d'engagement signé par l'AOP, règlement de consultation, CCAP, CCTP, offre signée par l'exploitant), ainsi que l'acte constatant son entrée en vigueur.
- **En cas de régie et de convention avec un tiers :**
 - Tous les autres actes que l'AOP estimera utile de devoir transmettre au STIF ou que le STIF demandera expressément à l'AOP.

Titre II - TARIFICATION ET FINANCEMENT DU(ES) SERVICE(S)

Article 6 - Tarification applicable

La tarification applicable au(x) service(s) visé(s) 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 du(es) service(s) délégué(s), et notamment, des obligations de service public incombant à l'exploitant.

~~Article 8 - Participation du STIF au financement du(es) service(s)~~

~~Article sans objet~~

~~Article 9 – Modalités de règlement de la participation du STIF~~

~~Article sans objet~~

Titre III - INFORMATION ET CONTROLE

~~Article 10 –~~ **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.

Afin que le STIF puisse réaliser un bilan annuel des services délégués, l'AOP établit annuellement un rapport d'exercice des compétences déléguées qui est présenté avant le 1^{er} avril de chaque année aux services du STIF, conformément à l'article 3.2 de la présente convention. Ce rapport peut prendre la forme du tableau situé en annexe 02, que l'AOP devra compléter. Seront annexés à ce document le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les exploitants.

~~Article 11 –~~ **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 12 –~~ **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 en vue de faire évoluer le service (cf étude en cours).

Titre IV - DISPOSITIONS DIVERSES

~~Article 13 –~~ **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 14~~ **Article 12 - Modification des services faisant l'objet de la délégation**

Toute modification de la présente convention et de ses annexes soit ayant pour objet le changement de personnalité morale de l'AOP ou l'évolution de la tarification applicable au(x) service(s) délégué(s), soit ayant des incidences financières pour le STIF, sont l'objet d'un avenant à la présente convention.

Dans tous les autres cas, dès lors qu'elles n'ont aucune incidence financière pour le STIF, les modifications de la présente convention et de ses annexes se font par échange de lettres recommandées avec accusé de réception, notamment dans les cas suivants :

- changement de fréquence,
- implantation d'un ou plusieurs nouveau(x) point(s) d'arrêt,
- ajout d'un (ou plusieurs) service(s) délégué(s),
- modification de l'amplitude, des horaires,
- modification du périmètre de délégation, sauf dans le cas de la fusion d'EPCI, qui devra être prise en compte par voie d'avenant.

Toute modification listée ci-dessus doit être portée à la connaissance du STIF dans un délai d'un mois minimum avant la date de mise en service souhaitée de(s) modification(s) et ne pourra être mise en place qu'après réception de la lettre recommandée du STIF.

Le STIF se chargera de la mise à jour du plan régional des transports en découlant, conformément à l'article 4.

~~Article 15~~ **Article 13 - Résiliation**

~~Article 15.1~~ **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 15.2~~ ~~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 16~~ ~~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 17~~ ~~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 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 _____

Le _____

En double exemplaire,

Pour le STIF

Pour l'AOP

Le Directeur Général

Le Président

ANNEXE I

CAHIER DES CHARGES APPLICABLE AU TRANSPORT A LA DEMANDE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES GALLY MAULDRE

1. ELEMENTS DE CONTEXTE

Le service de transport à la demande fonctionne sur le territoire depuis 2002. Historiquement, ce service a été mis en place principalement à destination des personnes âgées afin de leur permettre de se déplacer dans la commune et d'aller faire leur courses au centre-village. Très rapidement, ce service a surtout permis à la population de se rendre à la gare de Saint-Nom-la-Bretèche (située sur le territoire de la commune de l'Etang-la-Ville) en journée (entre 9h00 et 16h00) en l'absence de desserte régulière sur ces créneaux.

Le nombre de clients n'a cessé d'augmenter et tend depuis 2015 à rester stable avec 11 475 voyageurs par an.

En outre, pour répondre aux besoins non assurés par les transports réguliers la Communauté de Communes a mis en place un service complémentaire fonctionnant uniquement le samedi depuis Crespières jusqu'à la gare de Saint Nom la Bretèche en passant par Davron, Feucherolles et Chavenay.

2. CONDITIONS GENERALES D'EXPLOITATION DU TRANSPORT

2.1. Zone géographique desservie

- L'ensemble de la Commune de Saint Nom la Bretèche ainsi que la gare de Saint Nom, Forêt de Marly et une partie du Vallon de Chavenay (50 maisons dépendant de la commune de Saint Nom la Bretèche sont enclavées sur la commune de Chavenay).
- Les communes de Crespières, Davron, Feucherolles, Chavenay le samedi seulement.

2.2. Ayants droit

Le service est ouvert à tout usager ayant réservé au préalable son trajet auprès du titulaire.

2.3. Description des caractéristiques et de la nature du(es) service(s)

a) Ligne 1 : Transport à la demande de Saint-Nom-La-Bretèche

Le secteur desservi sera l'ensemble de la commune de Saint-Nom-La-Bretèche ainsi que la gare de Saint-Nom — Forêt de Marly et l'arrêt de bus « Le Vallon » sur la commune de Chavenay. La prise en charge des utilisateurs sera effectuée le plus souvent à l'arrêt de bus le plus près de leur domicile.

Le service sera assuré, tout au long de l'année à l'exclusion de la dernière semaine de juillet et du mois d'août selon l'amplitude horaire suivante :

- en période scolaire, les lundis, mardis, jeudis et vendredis de 9h00 à 12h00 et de 13h10 à 15h10 et le mercredi de 9h00 à 12h00 et de 14h30 à 16h00,
- pendant les petites vacances et les trois premières semaines de juillet du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h00 à 16h00.

b) **Ligne 2 : Desserte régulière - 3 boucles vers le centre et le quartier Sud-Est les LMJV et 2 boucles le mercredi**

Cette boucle fonctionne uniquement en période scolaire et selon l'amplitude suivante :

* Les lundis, mardis, jeudis et vendredis : 3 rotations

- Navette boucle du centre à 15h30

- Navette quartier sud-est (Golf) à 16h30 et 17h30, horaires donnés à titre indicatif et susceptibles d'être modifiés en fonction des horaires scolaires.

* Les mercredis : 2 rotations

- Navette quartier sud-est (Golf) à 12h40 et 13h15

Une rotation représente 8.5 kms ainsi qu'il suit :



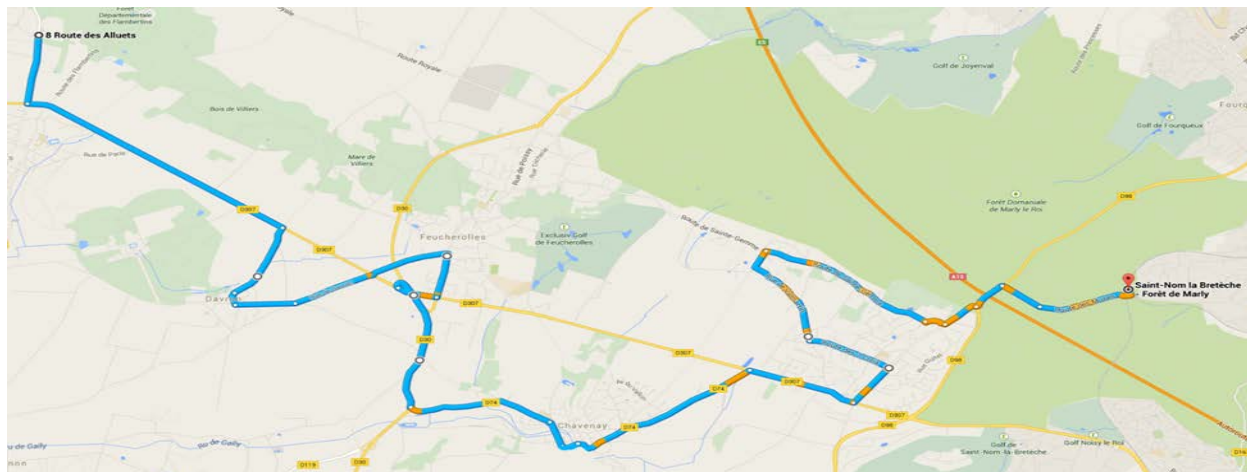
Les arrêts sont les suivants

Circuit	Lundi Mardi Jeudi Vendredi				mercredi	
Mairie		15h30	16h30	17h30	12h40	13h15
Clos Salibert		15h34	16h34	17h35	12h45	13h20
Golf Club house		15h38	16h38	17h40	12h50	13h25
Hauts-de-Grizy		15h42	16h42	17h45	12h55	13h30
Barrière Villepreux		15h45	16h45	17h50	13h00	13h35
3 Cotés / Vergers de la Ranchère		15h48	16h48	17h55	13h05	13h40
Gare	15h15	15h52				
Guitel Lecocq	15h19	15h56				
Maison des associations	15h23	16h00				
Centre commercial	15h25	16h02				
Tennis	15h27	16h04				
Procession / Valmartin	15h28	16h08				
Retour mairie	15h30	16h10	16h50	18h00	13h10	13h45

c) **Ligne 3 : Desserte régulière du samedi – 4 boucles entre Crespières et la gare Saint-Nom-la-Bretèche- Forêt de Marly**

En l'absence de transports réguliers le samedi, la communauté de communes a instauré une boucle régulière afin de permettre de relier à partir de Crespières, la gare de Saint-Nom-La-Bretèche-Forêt de Marly à raison de 4 rotations par journée entre 9h50 et 19h04 selon un nouveau circuit et les nouveaux horaires décrits ci-dessous.

- Une adaptation des horaires a été mise en place afin de :
- proposer un départ en début plutôt qu'en milieu d'après-midi.
- sécuriser la correspondance avec le train pour Paris-Saint-Lazare et permettre la correspondance avec le train pour Noisy ou Saint-Germain-en-Laye.



Les arrêts sont les suivants

Crespières D307	9:50	11:20		14:20		17:37
Crespières Croix-Marie	9:52	11:22		14:22		17:39
Davron	9:56	11:26		14:26		17:43
Feucherolles Pré des Coulons	9:59	11:29		14:29		17:46
Chavenay Champ du Caillou	10:06	11:36		14:36		17:53
Vallon de Chavenay	10:08	11:38		14:38		17:55
Saint-Nom Grands Champs	10:10	11:40		14:40		17:57
Saint-Nom Tennis	10:12	11:42		14:42		17:59
Saint-Nom Centre Commercial	10:14	11:44		14:44		18:01
Saint-Nom Vermondie	10:16	11:46		14:46		18:03
Saint-Nom Valmartin	10:19	11:49		14:49		18:06
Saint-Nom Goudval	10:20	11:50		14:50		18:07
Saint-Nom Guitel Lecoq	10:21	11:51		14:51		18:08
Saint-Nom Gare	10:25	11:55		14:55		18:12
Départ du train pour Paris	10:34	12:04	13:34	15:04	16:36	18:21
Arrivée du train de Paris	10:41	12:11	13:41	15:11	16:40	18:25
Saint-Nom Gare	10:46		13:46		16:45	18:30
Saint-Nom Guitel Lecoq	10:50		13:50		16:49	18:34
Saint-Nom Goudval	10:52		13:52		16:51	18:36
Saint-Nom Valmartin	10:53		13:53		16:52	18:37
Saint-Nom Vermondie	10:54		13:54		16:53	18:38

Saint-Nom Commercial	Centre	10:57	13:57	16:56	18:41
Saint Nom Tennis		10:59	13:59	16:58	18:43
Saint Nom Grands Champs		11:01	14:01	17:00	18:45
Vallon de Chavenay		11:03	14:03	17:02	18:47
Chavenay Champ du Caillou		11:05	14:05	17:04	18:49
Feucherolles Pré des Coulons		11:11	14:11	17:10	18:55
Davron		11:14	14:14	17:13	18:58
Crespières D307		11:18	14:18	17:17	19:02
Crespières Croix-Marie		11:20	14:20	17:19	19:04

2.4. Matériel roulant

Les utilisateurs sont transportés dans un véhicule pouvant contenir au minimum 9 places et 15 places assises pour les passagers dans les meilleures conditions de confort. Le véhicule **devra impérativement être muni de ceintures de sécurité.**

Un véhicule type Renault Master aménagé pour permettre l'accès aux personnes à mobilité réduite.

Le titulaire est tenu de respecter la législation en matière de transport de personnes, en particulier l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié par l'arrêté du 16 décembre 2003.

Etat des véhicules :

L'exploitant est responsable de la conformité, de l'entretien et du bon état des véhicules.

Capacité des véhicules :

Le transporteur est tenu de transporter tous les usagers assis. L'utilisation de strapontins est interdite. L'exploitant est tenu de respecter ces spécifications y compris pour les véhicules de remplacement.

Le titulaire devra ajuster la capacité de ses véhicules en fonction d'une demande croissante.

En cas de changement de véhicule le nouveau véhicule doit présenter les mêmes caractéristiques et le transporteur transmettra à la Collectivité la carte grise et la carte violette.

Règles concernant les équipements :

Le transporteur doit respecter les dispositions réglementaires en vigueur. Il devra prévoir un système de communication adéquate à bord des véhicules ou tout autre moyen de communication avec l'exploitation.

3. ECONOMIE GLOBALE DU(ES) SERVICE(S)

3.1. Estimation du trafic

- Le nombre de voyages réalisé en 2015 est de 11 475

3.2. Niveau d'offre

3.3. Le nombre de kilomètres totaux est de 39 357, le nombre de HLP est de 4 720
Tarification

- tarification applicable : le service est gratuit donc il n'y a aucune perception de recettes auprès de l'utilisateur.

3.4. Bilan économique prévisionnel

La communauté de commune supporte l'intégralité du coût de ce service.

Le marché traité à prix global et forfaitaire s'élève annuellement pour 2015 à 92 489,42 € HT et à 101 738€ TTC pour une base annuelle kilométrique de 42 000 kms.

4. QUALITE DE SERVICE

4.1. Délais de réservation

Pour le transport à la demande sur la commune de Saint Nom la Bretèche, le délai de réservation est de minimum 30 minutes au préalable.

4.2. Information voyageurs

- information aux points d'arrêts (chaque point d'arrêt doit être conforme au cahier des charges du STIF)
- information à l'intérieur des véhicules : thermomètre de ligne fixe ou dynamique, plan de la ligne, correspondances, tarifs...
- identification du service, image du réseau

4.3. Contrôle du service

- Néant

4.4. Continuité du service et exigences de qualité

Contrôle et surveillance :

- Seuls les usagers ayant réservé leur course peuvent être accueillis à bord du service.

Continuité des services :

- Le titulaire est tenu d'assurer la continuité des services définis dans le présent cahier des charges, quelles que soient les circonstances, sauf cas de force majeure (Cf. article « grève »). En dehors de ces cas, il supporte toutes les dépenses engagées par les Collectivités pour faire assurer provisoirement les services prévus, dans les conditions du cahier des charges, après mise en demeure non suivie d'effet sous 48 heures.
- En cas de défaillance d'un transporteur affrété, le Titulaire mettra tout en œuvre pour pourvoir à son remplacement dans la limite de ses disponibilités en personnel et en matériel, ou par recours à un autre transporteur, lui-même affrété.

Moyens nécessaires à l'exploitation :

- Le titulaire est tenu de mettre en œuvre les moyens humains et matériels nécessaires à la réalisation des services qui lui sont confiés. Il assume la responsabilité, le financement et l'entretien des moyens matériels et assure la gestion et la rémunération des moyens humains.
- Le titulaire devra fournir la fiche technique des véhicules (âge, kilométrage etc....) au démarrage du marché et la collectivité se réserve le droit de faire remplacer tout véhicule trop ancien présentant des insuffisances techniques, esthétiques ou de confort manifestes.

- **Amélioration du service :**
- Le titulaire informe le ou les référent(s) désigné(s) dans les plus brefs délais de toute difficulté rencontrée dans l'exploitation des services, objet du présent marché. Il porte à la connaissance de la Collectivité toutes les mesures qu'il souhaite engager pour améliorer les conditions de desserte et les différentes actions à entreprendre, que ce soit en termes de productivité, d'organisation de desserte, ou de qualité et de sécurité de service.
- Au regard des missions qui lui sont confiées, le titulaire a le devoir de signaler à la Collectivité les points posant problème sur le plan de la sécurité, notamment :
 - localisation et aménagement des arrêts,
 - largeur de la chaussée,
 - visibilité insuffisante,
 - demi-tour dangereux.
- **Respect de l'itinéraire et des arrêts :**
- Concernant les boucles régulières, le titulaire se doit de respecter les horaires et itinéraires définis par la ville. L'arrêt doit être assuré au point prévu et sur les emplacements spécifiques. Le non-respect par le titulaire d'un point quelconque du descriptif des services (par exemple la création d'un arrêt supplémentaire officieux), l'expose aux pénalités prévues par l'article 19 du présent CCP.
- **Modifications temporaires de l'itinéraire :**
- La Collectivité ne peut être tenue responsable des éventuelles perturbations occasionnées dans l'usage de la voirie (travaux, manifestations, etc..) pour lesquelles le titulaire se doit de se conformer aux conditions de circulation posées par les autorités compétentes.

5. MODALITES D'EXPLOITATION

- La communauté de commune Gally Mauldre finance l'intégralité des dépenses liées au service depuis le 1^{er} janvier 2013 au lieu et place de la commune de Maule.
- Le service est confié à un tiers via une procédure de marché public.
- S'agissant d'un marché public et non d'une délégation de service public (aucune recette n'est perçue auprès de l'usager), il n'y a pas de risque pour l'exploitant. L'évolution des coûts facturés à la communauté de communes Gally Mauldre par l'exploitant est prévue dans la clause annuelle de révision des prix en fonction de l'évolution lié au secteur du transport de personnes.
- La communauté de communes Gally Mauldre s'acquitte par mandat administratif du montant annuel du marché par 11^{ème} au vu des factures adressées par l'exploitant

ANNEXE 02 – RAPPORT D'EXERCICE DES COMPETENCES DELEGUEES - MODELE

Bilan SRL-TAD > Fiche réseau			
Consignes à suivre pour compléter le tableau ci-dessous: Les valeurs numériques doivent être exprimées en chiffre entier. Exemple pour exprimer une somme en euros: 1 500 et non pas 1,5K€.			
Identité de l'AOP	2015	2016	Commentaires
Nom de l'AOP			
Département desservi			
Nom commercial du réseau ou de la ligne (si une seule ligne déléguée)			
Coût d'exploitation du réseau			
Coût d'exploitation annuel en TTC exprimé en € indiqué dans le contrat avec l'exploitant			Commentaires
Production kilométrique du réseau			
Nombre de courses annuelles contractuelles KCC contractuels			
Nombre de véhicules du réseau			
Nombre de courses annuelles réalisées KCC réalisés			
Nombre de courses annuelles non réalisées (écart contractuel/réalisé)			
KCC non réalisés (écart contractuel/réalisé)			
Justifier l'évolution (+/-) de la production par rapport à l'année précédente			
Trafic du réseau			
Trafic annuel prévisionnel lors de l'établissement de la convention			Commentaires
Trafic annuel réel			
Ratios obtenus pour le réseau			
voyageurs/KCC	#DIV/0!		Commentaires
voyageurs/course	#DIV/0!		
coût/voyageur	#DIV/0!		
coût/KCC	#DIV/0!		

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2016/449
Séance du 5 octobre 2016**

**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNAUTE DE COMMUNES PAYS CRECOIS
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL
TRANSPORT A LA DEMANDE**

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2007/0048 du Conseil du STIF du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°2011/0497 du Conseil du STIF du 1^{er} juin 2011 sur l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°15.11 du 11 février 2015 de la Communauté de Communes du Pays Créçois ;
- VU** le rapport général n°2016/444 à 449 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 29 septembre 2016 et de la commission économique et tarifaire du 30 septembre 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention par laquelle la Communauté de Communes Pays Créçois 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 desservira les communes de Bouleurs, Boutigny, Coulommès, Crécy-la-Chapelle, La Haute-Maison, Saint-Fiacre, Sancy, Tigeaux, Vaucourtois et Villemareuil, comprises dans le périmètre de la Communauté de Communes du Pays Créçois, et la commune de Mareuil-lès-Meaux voisine.
- Le service fonctionnera tout au long de l'année, du lundi au samedi, de 9 h à 16 h 30, hors jours fériés.
- Les usagers réserveront leur déplacement par téléphone, auprès du transporteur au plus tard la veille à 17h.

ARTICLE 2 : La tarification applicable est la tarification francilienne

ARTICLE 3 : La participation du STIF au financement de la desserte de niveau local de l'AOP (Autorité Organisatrice de Proximité) est de 5429 € TTC (valeur 2016) en année pleine ; elle est revalorisée chaque année en fonction de la formule de révision fixée dans la convention de délégation de compétence.

ARTICLE 4 : Le directeur général est autorisé à signer la convention visée à l'article 1^{er} et jointe à la présente délibération.

ARTICLE 5 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et de la mise à jour du plan de transport, à compter de la date de mise en service du service délégué.

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



Valérie PECRESSE

Convention de délégation de compétence en matière de transport à la demande

ENTRE

- Le Syndicat des Transports d'Île-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41 rue de Châteaudun à Paris (9^{ème}) (n° SIRET 287 500 078 00020), représenté par son Directeur Général Monsieur Laurent PROBST en vertu de la délibération n° 2016/---- du 5 octobre 2016, ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Communauté de Communes du Pays Créçois, dont le siège social est situé 3 rue de la Chapelle à Crécy-la-Chapelle (n° SIRET 247 700 438 00044), représentée par sa Présidente Madame Patricia LEMOINE, en vertu de la délibération n°14.38 en date du 16 avril 2014, ci-après désigné « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** la délibération n° 2007/0048 du Conseil du STIF du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n° 2011/0497 du Conseil du STIF du 1^{er} juin 2011 sur l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°15.11 de la Communauté de Communes du Pays Créçois du 11 février 2015 relative à solliciter le Stif pour l'Etude et l'assistance à la mise en place d'un Service de Transport à la Demande (TAD) ;
- VU** la délibération n°2016/---- du Conseil du STIF du 5 octobre 2016 ;

PREAMBULE

Par la présente convention, les parties entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'autorité organisatrice de proximité (AOP) dans le cadre des dispositions du code des transports.

En tant qu'autorité organisatrice des transports de la Région Île-de-France, le STIF peut, conformément aux dispositions de l'article L.1241-1 du code des transports, 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.

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 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 4 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), de l'article 9 (modalités de règlement), de l'article 10 (suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées) et de l'article 15 (résiliation).

Article 3 - Principes généraux

Article 3.1 - Principe d'exclusivité de l'AOP

Dans les limites fixées à la présente convention et, sauf dispositions législatives et réglementaires contraires, les compétences déléguées sont, pendant la durée de la présente convention, exclusivement exercées par l'AOP.

Article 3.2 - Principe de coopération et de transparence

Les parties mettent tout en œuvre pour assurer une coopération et une transparence permanente dans l'exécution de la présente convention.

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion. Elle produit chaque année avant le 1^{er} avril au STIF un rapport d'exercice des compétences déléguées conformément aux dispositions de l'article 10.

Article 4 - Droits et obligations du STIF

Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, est garant de la politique régionale des transports et en assure la cohérence :

- Il établit et tient à jour le plan régional des transports, après avis des collectivités locales et de leurs groupements.
- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le cahier des charges relatif à l'exploitation de services 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 - Service(s) 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, sur son territoire, décrit ci-dessous :

- Le service de transport à la demande desservira les communes de Bouleurs, Boutigny, Coulommès, Crécy-la-Chapelle, La Haute-Maison, Saint-Fiacre, Sancy, Tigeaux, Vaucourtois et Villemareuil, comprises dans le périmètre de la Communauté de Communes du Pays Créçois, et la commune de Mareuil-lès-Meaux voisine.
- Il permettra aux usagers d'accéder aux équipements d'intérêt communautaire ou générateurs de déplacements situés sur les communes de Crécy-la-Chapelle, Bouleurs et Mareuil-lès-Meaux (services, commerces, gare ferroviaire...).
- Le service fonctionnera tout au long de l'année, du lundi au samedi, de 9 h à 16 h 30, hors jours fériés.
- Les usagers réserveront leur déplacement par téléphone au plus tard le veille 17h00.

Dans l'hypothèse où le service concerné sort de son territoire, l'AOP a obtenu l'accord des collectivités ou groupements de collectivités concernés à la date d'entrée en vigueur de la présente convention ou, en cas d'évolution du service, avant la date de mise en place de cette évolution.

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 prévisionnelle du service visé à l'article 5.1, est fixée au plus tard le 12 décembre 2017 inclus. La mise en place effective du service donne lieu à la délivrance par l'AOP d'une attestation, selon le modèle figurant en annexe II, à renvoyer au STIF. En cas de retard de la mise en service effective excédant les 18 mois à compter de la date prévisionnelle susmentionnée, les modalités de l'article 5.4 s'appliquent.
- L'exploitation du service, 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 du service, avec le cas échéant le concours du STIF, sur la base des modalités fixées à l'article 8.
- Le suivi et le contrôle de l'exécution du service en particulier dans le respect du cahier des charges annexé à la présente convention.
- L'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou suppression d'offre de transport ou de qualité de service, selon les modalités fixées à l'annexe I.
- Le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent.
- Le cas échéant, l'adaptation des systèmes de validation télébilletiques aux évolutions des spécifications régionales.

Dans le cadre de ses relations avec le STIF, l'AOP s'engage en outre à :

- Informer le STIF de tout événement majeur concernant l'exécution du service susceptible d'avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- Établir 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 L.1221-3 du code des transports :

- soit d'exploiter le(s) service(s) en régie,
- soit de confier, par la signature d'une convention à durée déterminée, l'exploitation du service à une entreprise ou une association dans le respect des dispositions du code des transports, notamment les articles L.1241-5 à L.1241-7, et, le cas échéant, 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 entre l'AOP et l'exploitant ou, pour les marchés, l'ensemble des pièces constitutives dudit marché (acte d'engagement signé par l'AOP, règlement de consultation, CCAP, CCTP, offre signée par l'exploitant), ainsi que l'acte constatant son entrée en vigueur.
- **En cas de régie et de convention avec un tiers :**
 - 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 - Caducité de la convention de délégation de compétence

Si le service n'est toujours pas mis en service au plus tard 18 mois après la date prévisionnelle indiquée à l'article 5.2, la convention sera réputée caduque sauf accord express des parties.

Titre II - TARIFICATION ET FINANCEMENT DU SERVICE

Article 6 - Tarification applicable

La tarification applicable au service visé à l'article 5.1 est la tarification francilienne. Le service est accessible avec les produits tarifaires suivants :

- Les forfaits sur carte Navigo d'une durée égale ou supérieure à une semaine ;
- 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 du service décrit 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'Île-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 IV 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 du service délégué, 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 du service qui satisfait les critères définis dans la délibération n° 2007/0048 de son Conseil du 14 février 2007 et la délibération n° 2011/0497 de son Conseil du 1^{er} juin 2011.

La participation du STIF au financement du service de transport à la demande de la Communauté de Communes du Pays Créçois est fixée à 5429 € en année pleine (valeur 2016 TTC), à compter de la date de mise en service effective visée à l'article 5.2.

La participation du STIF sera actualisée chaque année à la date anniversaire du démarrage initial du service visée à l'article 5.2 et précisée dans l'acte justifiant la date de mise en service effective du service transmise par l'AOP (annexe II), 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 ; identifiant : 1567433)

C : indice mensuel Gazole (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641310)

IPS : indice des prix des services (www.indices.insee.fr ; identifiant : 641257)

Pour chaque indice I, I_N est la moyenne arithmétique de janvier N-1 à décembre N-1.

Article 9 - Modalités de règlement de la participation du STIF

La participation du STIF au titre de l'article 8 est facturée par l'AOP à la fin de chaque trimestre, c'est-à-dire à partir du 31 mars, 30 juin, 30 septembre et 31 décembre de chaque année. La facture est présentée par l'AOP au plus tard 45 jours après la fin de chaque trimestre.

Les demandes de versement doivent être accompagnées de demandes de paiement qui indiquent clairement le trimestre concerné, et le montant sollicité au titre du service.

Le 1^{er} versement de la participation du STIF est conditionné à la notification par l'AOP au STIF de la date de mise en place du service de transport à la demande (voir en annexe II).

Domiciliation bancaire :

Les versements des subventions sont effectués par le STIF au profit de l'AOP, par virement aux coordonnées suivantes :

- Titulaire du compte : CCPC/ TRESORERIE DE MAGNY LE HONGRE
- Nom de la banque et localisation : BANQUE DE France Paris
- Code banque : 30001
- Code guichet : 00523
- Numéro de compte : F7740000000
- Clé RIB : 04
- IBAN : FR72 3000 1005 23F7 7400 0000 004

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 Île-de-France et dans l'éventualité d'un retour au STIF des compétences transférées au terme de la convention.

Afin que le STIF puisse réaliser un bilan annuel des services délégués, l'AOP établit annuellement un rapport d'exercice des compétences déléguées qui est présenté avant le 1^{er} avril de chaque année aux services du STIF, conformément à l'article 3.2 de la présente convention. Ce rapport peut prendre la forme du tableau situé en annexe III, que l'AOP devra compléter. 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 - Évaluation 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 soit ayant pour objet le changement de personnalité morale de l'AOP ou l'évolution de la tarification applicable au service délégué, soit ayant des incidences financières pour le STIF, sont l'objet d'un avenant à la présente convention.

Dans tous les autres cas, dès lors qu'elles n'ont aucune incidence financière pour le STIF, les modifications de la présente convention et de ses annexes se font par échange de lettres recommandées avec accusé de réception, notamment dans les cas suivants :

- changement de fréquence,
- implantation d'un ou plusieurs nouveau(x) point(s) d'arrêt,
- ajout d'un (ou plusieurs) service(s) délégué(s),
- modification de l'amplitude, des horaires,
- modification du périmètre de délégation, sauf dans le cas de la fusion d'EPCI, qui devra être prise en compte par voie d'avenant.

Toute modification listée ci-dessus doit être portée à la connaissance du STIF dans un délai d'un mois minimum avant la date de mise en service souhaitée de(s) modification(s) et ne pourra être mise en place qu'après réception de la lettre recommandée du STIF.

Le STIF se chargera de la mise à jour du plan régional des transports en découlant, conformément à l'article 4.

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 déférés au Tribunal Administratif de Paris.

Fait à _____,

Le _____,

En double exemplaire,

Pour le STIF,

Le Directeur Général,

Laurent PROBST

Pour l'AOP,

La Présidente,

Patricia LEMOINE

ANNEXE I

Cahier des charges applicable au service de transport à la demande de la Communauté de Communes du Pays Créçois

1. ÉLEMENTS DE CONTEXTE

L'offre de transport collectif desservant actuellement la Communauté de Communes du Pays Créçois ne permet pas de répondre de manière satisfaisante à l'ensemble des besoins de mobilité pour certains secteurs et à certaines périodes dans 9 de ses 19 communes.

Situés principalement sur le « haut plateau », ces secteurs faiblement peuplés sont ainsi desservis par des lignes de bus fonctionnant essentiellement en période de pointe (entre 6 h et 9 h et entre 17 h et 20 h, du lundi au vendredi) et desservant principalement les gares du territoire et les pôles extérieurs.

Comme l'a montré l'étude d'opportunité, cette desserte répond relativement bien aux besoins de déplacements « obligés » (domicile-travail et domicile-études) mais n'est pas adaptée à des besoins de déplacements davantage liés à des besoins de la vie quotidienne (achats, démarches, soins, loisirs, visites...), en période creuse, en particulier vers les pôles de proximité de Crécy-la-Chapelle, Bouleurs et Mareuil-lès-Meaux.

Cette carence spatiale et temporelle de l'offre de transport collectif s'accompagne de la présence dans les secteurs concernés de « publics-cibles », jeunes, personnes âgées, en insertion ou en difficulté sociale qui ne disposent pas de moyen de locomotion individuel et qui accueillent favorablement la mise en place d'un service de transport à la demande.

2. CONDITIONS GENERALES D'EXPLOITATION DU TRANSPORT

2.1. Zone géographique desservie

Le service de transport à la demande desservira 11 communes :

- **Parmi elles, 10 communes sont situées sur le territoire de la Communauté de Communes du Pays Créçois :**
 - Bouleurs
 - Boutigny,
 - Coulommès,
 - Crécy-la-Chapelle,
 - La Haute-Maison,
 - Saint-Fiacre,
 - Sancy,
 - Tigeaux,
 - Vaucourtois,
 - Villemareuil.
- **Une des communes desservies, Mareuil-lès-Meaux, est située sur le territoire voisin de la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux.**

2.2. Ayants droit

Le service de transport à la demande sera ouvert à tous, après inscription préalable au service et réservation auprès de la centrale de réservation telle que définie au point 4.1.

2.3. Description des caractéristiques et de la nature du service

Le service de transport à la demande fonctionnera sur un principe de 2 zones au sein desquelles des arrêts, points de prise en charge et de dépose fixes, sont identifiés :

- **Une zone « sud » regroupe les 6 communes de Coulommès, Crécy-la-Chapelle, La Haute-Maison, Sancy, Tigeaux et Vaucourtois.**

Elle donne accès aux pôles de destination de Crécy-la-Chapelle et Bouleurs vers et depuis les arrêts :

- BOULEURS Mairie – Église,
- CRÉCY-LA-CHAPELLE Collège Mon Plaisir,
- CRÉCY-LA-CHAPELLE Gare SNCF,
- CRÉCY-LA-CHAPELLE Intermarché,
- CRÉCY-LA-CHAPELLE Piscine.

Les usagers sont pris en charge (à l'aller) et déposés (au retour) aux arrêts :

- COULOMMES Mairie,
- CRÉCY-LA-CHAPELLE Grand-Cour,
- CRÉCY-LA-CHAPELLE Libernon,
- CRÉCY-LA-CHAPELLE Mongrolle,
- CRÉCY-LA-CHAPELLE Serbonne,
- LA HAUTE-MAISON Église,
- SANCY Mairie,
- TIGEAUX Centre,
- TIGEAUX Cimetière,
- TIGEAUX Lavoir,
- VAUCOURTOIS Mairie.

Globalement, ce sont donc 16 arrêts qui sont desservis :

- BOULEURS Mairie – Église,
- COULOMMES Mairie,
- CRÉCY-LA-CHAPELLE Collège Mon Plaisir,
- CRÉCY-LA-CHAPELLE Gare SNCF,
- CRÉCY-LA-CHAPELLE Grand-Cour,
- CRÉCY-LA-CHAPELLE Intermarché,
- CRÉCY-LA-CHAPELLE Libernon,
- CRÉCY-LA-CHAPELLE Mongrolle,
- CRÉCY-LA-CHAPELLE Piscine,
- CRÉCY-LA-CHAPELLE Serbonne,
- LA HAUTE-MAISON Église,
- SANCY Mairie,
- TIGEAUX Centre,
- TIGEAUX Cimetière,
- TIGEAUX Lavoir,
- VAUCOURTOIS Mairie.

- Une zone « nord » regroupe les 3 communes de Boutigny, Saint-Fiacre et Villemareuil.

Elle donne accès alternativement aux pôles de destination de Crécy-la-Chapelle et Bouleurs et à celui de Mareuil-lès-Meaux vers et depuis les arrêts :

- BOULEURS Mairie – Église,
- CRÉCY-LA-CHAPELLE Collège Mon Plaisir,
- CRÉCY-LA-CHAPELLE Gare SNCF,
- CRÉCY-LA-CHAPELLE Intermarché,
- CRÉCY-LA-CHAPELLE Piscine,
- MAREUIL-LÈS-MEAUX Butte aux Lièvres,
- MAREUIL-LÈS-MEAUX Les Madeleines,
- MAREUIL-LÈS-MEAUX Sablon.

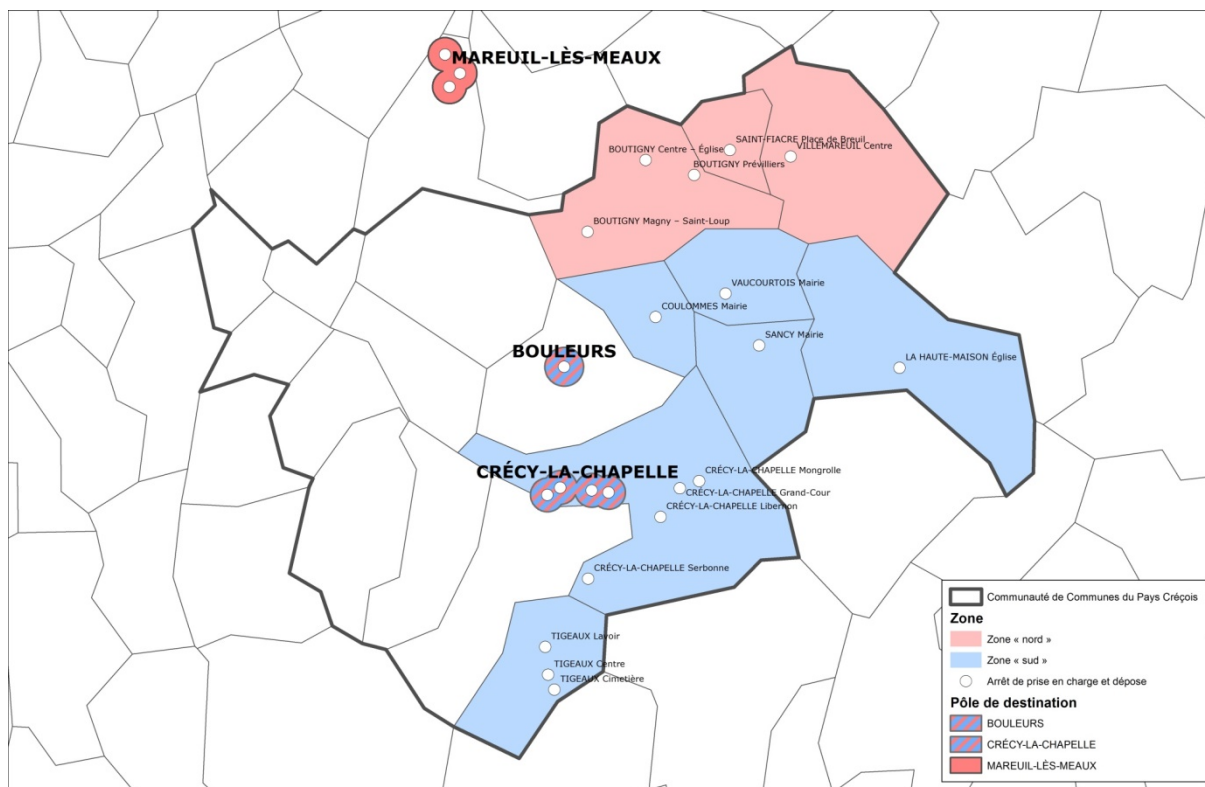
Les usagers sont pris en charge (à l'aller) et déposés (au retour) aux arrêts :

- BOUTIGNY Centre – Église,
- BOUTIGNY Magny – Saint-Loup,
- BOUTIGNY Prévilliers,
- SAINT-FIACRE Place de Breuil,
- VILLEMAREUIL Centre.

Globalement, ce sont donc 13 arrêts qui sont desservis (dont 5 communs à la zone « sud ») :

- BOULEURS Mairie – Église,
- BOUTIGNY Centre – Église,
- BOUTIGNY Magny – Saint-Loup,
- BOUTIGNY Prévilliers,
- CRÉCY-LA-CHAPELLE Collège Mon Plaisir,
- CRÉCY-LA-CHAPELLE Gare SNCF,
- CRÉCY-LA-CHAPELLE Intermarché,
- CRÉCY-LA-CHAPELLE Piscine,
- MAREUIL-LÈS-MEAUX Butte aux Lièvres,
- MAREUIL-LÈS-MEAUX Les Madeleines,
- MAREUIL-LÈS-MEAUX Sablon,
- SAINT-FIACRE Place de Breuil,
- VILLEMAREUIL Centre.

La carte de la page suivante visualise la desserte assurée par le service de transport à la demande :



L'ensemble du service de transport à la demande fonctionnera tout au long de l'année, du lundi au samedi, de 9 h 30 à 16 h 30, hors jours fériés.

Le service de transport à la demande fonctionnera selon un principe de périodes (demi-journée ou journée) pendant lesquelles il est possible de se rendre et de revenir du pôle de destination (Bouleurs, Crécy-la-Chapelle ou Mareuil-lès-Meaux) toutes les heures.

Les horaires d'arrivée au pôle de destination et de départ du pôle de destination sont prédéfinis :

- Arrivée au pôle de destination à 9 h 30, 10 h 30, 11 h 30, 12 h 30, 13 h 30, 14 h 30, 15 h 30 et 16 h 30,
- Départ du pôle de destination à 9 h 30, 10 h 30, 11 h 30, 12 h 30, 13 h 30, 14 h 30, 15 h 30 et 16 h 30.

En cas de trajets vers ou depuis Bouleurs et Crécy-la-Chapelle au sein d'une même course, l'arrivée à Bouleurs ou le départ de cette commune sera avancé ou retardé d'une dizaine de minutes par rapport à l'horaire indicatif pour permettre la mutualisation.

Afin de permettre l'exploitation du service de transport à la demande avec un seul véhicule et compte tenu de l'étendue du territoire desservi, chacune des 2 zones sera desservie de façon alternative par période :

- **La zone « sud » est desservie, vers Crécy-la-Chapelle et Bouleurs :**

- Le mardi, de 9 h 30 à 16 h 30,
- Le mercredi après-midi, de 13 h 30 à 16 h 30,
- Le jeudi, de 9 h 30 à 16 h 30,
- Le samedi après-midi, de 13 h 30 à 16 h 30.

- **La zone « nord » est desservie :**

- Le lundi, de 9 h 30 à 16 h 30, vers Mareuil-lès-Meaux,
- Le mardi, de 9 h 30 à 16 h 30, vers Crécy-la-Chapelle et Bouleurs,

- Le mercredi matin, de 9 h 30 à 12 h 30, vers Mareuil-lès-Meaux, et le mercredi après-midi, de 13 h 30 à 16 h 30, vers Crécy-la-Chapelle et Bouleurs,
- Le jeudi, de 9 h 30 à 16 h 30, vers Crécy-la-Chapelle et Bouleurs,
- Le vendredi matin, de 9 h 30 à 16 h 30, vers Mareuil-lès-Meaux,
- Le samedi matin, de 9 h 30 à 12 h 30, vers Mareuil-lès-Meaux, et le samedi après-midi, de 13 h 30 à 16 h 30, vers Crécy-la-Chapelle et Bouleurs.

Les tableaux ci-dessous visualisent, pour chacune des 2 zones, les périodes et destinations desservies :

Zone « sud »		Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi
Matin	9 h 30		Crécy-la-Chapelle et Bouleurs		Crécy-la-Chapelle et Bouleurs		
	10 h 30						
	11 h 30						
	12 h 30						
Après-midi	13 h 30		Crécy-la-Chapelle et Bouleurs	Crécy-la-Chapelle et Bouleurs	Crécy-la-Chapelle et Bouleurs		Crécy-la-Chapelle et Bouleurs
	14 h 30						
	15 h 30						
	16 h 30						

Zone « nord »		Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi
Matin	9 h 30	Mareuil-lès-Meaux	Crécy-la-Chapelle et Bouleurs	Mareuil-lès-Meaux	Crécy-la-Chapelle et Bouleurs	Mareuil-lès-Meaux	Mareuil-lès-Meaux
	10 h 30						
	11 h 30						
	12 h 30						
Après-midi	13 h 30	Mareuil-lès-Meaux	Crécy-la-Chapelle et Bouleurs	Crécy-la-Chapelle et Bouleurs	Crécy-la-Chapelle et Bouleurs	Mareuil-lès-Meaux	Crécy-la-Chapelle et Bouleurs
	14 h 30						
	15 h 30						
	16 h 30						

Chaque jour de fonctionnement du service de transport à la demande représentera 8 possibilités d'aller-retour, soit 16 courses potentielles.

2.4. Matériel roulant

Le service de transport à la demande sera exploité avec un véhicule de 8 places (plus conducteur).

L'exploitant devra disposer d'un véhicule de réserve pour assurer le service en cas d'indisponibilité du ou des véhicules affectés au service. À défaut, il devra affréter un taxi pour assurer le service et en informer la Communauté de Communes du Pays Créçois. Le véhicule de réserve ne doit être utilisé que de manière occasionnelle, pour une durée maximale de 2 jours consécutifs, sauf cas de panne, entretien normal, contrôle, passage au service des mines.

Pour des motifs de sécurité et de confort, l'âge du ou des véhicules mis en service sera impérativement limité à 7 ans sur la durée du contrat.

Pour des raisons de confort et d'accessibilité, le ou les véhicules devront posséder les éléments suivants :

- Au moins une porte d'accès large (1 mètre minimum) avec poignées de maintien,
- Un plancher bas (inférieur à 0,6 mètre au-dessus du sol) ou marchepied stable si le plancher est à une hauteur supérieure,
- Des sièges suffisamment hauts (assise supérieure à 0,45 mètre au-dessus du plancher du véhicule).

L'exploitant sera tenu d'équiper le ou les véhicules utilisés pour le service de valideurs des titres de transport franciliens. Ces valideurs devront respecter les normes du système télébilletique d'Île-de-France, appelé « système Navigo », organisées dans une charte appelée « Charte du système télébilletique Navigo ».

La Communauté de Communes du Pays Créçois attachant une importance particulière à la protection de l'environnement, le ou les véhicules utilisés devront être aux normes Euro 4 ou supérieures et équipés de filtres à particules.

Le ou les véhicules principalement affecté au service devront comporter les logos de la Communauté de Communes du Pays Créçois et du STIF, et revêtir un habillage agréé par la Communauté de Communes du Pays Créçois. Le véhicule de réserve devra comporter au minimum les logos de la Communauté de Communes du Pays Créçois et du STIF sur un support visible, fixe ou amovible.

En cas de mise en place de véhicules neufs, en début d'exploitation, l'utilisation de matériel provisoire est tolérée par la Communauté de Communes du Pays Créçois sur une période maximale de 6 mois sous réserve que le titulaire passe commande du matériel demandé dès la notification du marché.

2.5. Centrale de réservation

Le service de transport à la demande fonctionnera sur réservation préalable.

La centrale de réservation a pour objet de permettre les réservations et de constituer les feuilles de route des services à partir des réservations effectuées et de la disponibilité des moyens.

La centrale de réservation doit également permettre d'optimiser le taux de groupage, mais également d'assurer une non concurrence avec les lignes régulières et de favoriser le rabattement sur ces lignes le cas échéant.

La centrale de réservation assurera l'accueil téléphonique des usagers toute l'année, du lundi au samedi, hors jours fériés, entre 9 h et 17 h.

En dehors de ces plages horaires de fonctionnement, un message informant les usagers des horaires d'ouverture de la centrale devra être diffusé.

3. ÉCONOMIE GLOBALE DU SERVICE

3.1. Estimation du trafic

Le trafic estimé du TAD dans son fonctionnement optimal, à partir de la troisième année, s'élève à 2 900 voyages et 1 800 courses par an.

Une montée en puissance progressive du trafic est estimée comme suit :

- 1 200 voyages et 900 courses la première année,
- 2 200 voyages et 1 600 courses la deuxième année.

La longueur moyenne d'une course est estimée à 8,3 kilomètres à partir de la troisième année.

La première année, la longueur moyenne d'une course est de 8,8 kilomètres, et de 7,7 kilomètres la deuxième année.

3.2. Niveau d'offre

Dans son fonctionnement optimal, à partir de la troisième année, il est estimé que le TAD réalise 16 200 kilomètres par an décomposés comme suit :

- 14 000 kilomètres commerciaux,
- 2 200 kilomètres haut-le-pied, estimés à partir de taux de haut-le-pied moyens.

3.3. Tarification

La tarification applicable au service de transport à la demande sera la tarification francilienne. Le service sera accessible avec les produits tarifaires suivants :

- Les forfaits sur carte Navigo d'une durée égale ou supérieure à une semaine,
- Les forfaits journaliers et touristiques,
- Les tickets t+ et les tickets d'accès à bord.

En complément des titres franciliens ci-dessus, la Communauté de Communes du Pays Créçois éditera et mettra à disposition de l'exploitant des tickets d'accès à bord.

Ces tickets sont présentés en trois parties détachables :

- La première partie (souche) est conservée par le transporteur qui vend le ticket et sert à vérifier l'état des ventes,
- La seconde est conservée par le client,
- La troisième est remise par le transporteur à la Communauté de Communes du Pays Créçois et sert à vérifier le nombre de voyages réalisés.

Chaque partie des tickets est numérotée et fait apparaître le tarif en vigueur.

4 jours au plus tard après le début de chaque mois, l'exploitant transmet à la Communauté de Communes du Pays Créçois l'état des billets vendus et invendus le mois précédent (souche).

3.4. Bilan économique prévisionnel

Le coût d'exploitation du TAD est estimé à 56 000 euros par an dans son fonctionnement optimal, à partir de la troisième année. Ce montant correspond à un coût moyen de 3,46 euros du kilomètre.

Le coût de réservation et de communication qui lui est associé est estimé quant à lui à 16 000 euros par an.

Le coût total du TAD s'élève donc à 72 000 euros par an.

Les recettes directes sont estimées à 2 300 euros par an à partir de la troisième année. Elles sont estimées à 900 euros la première année et à 1 700 euros la deuxième année.

Le déficit d'exploitation est donc estimé à 70 000 euros par an, soit un taux de couverture des dépenses par les recettes de 2,9 %.

4. QUALITE DE SERVICE

4.1. Délais de réservation

Les usagers devront pouvoir réserver le service de transport à la demande auprès de la centrale de réservation jusqu'à la veille de leur déplacement à 17 h, le samedi pour le lundi et l'avant-veille si le service est effectué le lendemain d'un jour férié.

L'annulation d'une réservation devra pouvoir se faire selon les mêmes temporalités.

En cas de saturation du service de transport à la demande (l'ensemble des demandes ne peuvent être réalisées avec les moyens définis plus haut), la priorité sera donnée par ordre d'appel.

4.2. Information des voyageurs

La centrale de réservation assurera également l'information de la clientèle sur les modalités d'accès au service de transport à la demande, son fonctionnement, les horaires, les arrêts...

Le titulaire assurera aussi l'information de la clientèle par l'édition d'une plaquette de présentation du service comportant a minima :

- Les modalités de fonctionnement,
- Les horaires,
- Les lieux desservis (avec plan de localisation des points d'arrêt),
- Les tarifs,
- Les modalités de réservation,
- Les coordonnées de la Communauté de Communes du Pays Créçois,
- Les obligations de l'usager (conditions d'annulation, civilité, respect de l'horaire prévu...).

Le numéro de téléphone de la centrale de réservation y sera mis en évidence.

Cette plaquette reprendra la charte graphique de la Communauté de Communes du Pays Créçois et comportera les logos de la Communauté de Communes du Pays Créçois et du STIF.

Chacun des arrêts du service de transport à la demande, existant ou à créer, sera équipé d'un cadre d'information indiquant les modalités de fonctionnement du service, les horaires, les lieux desservis, les tarifs, les modalités de réservation... conformément aux prescriptions du Schéma directeur de l'information des voyageurs du STIF.

Une information lisible à destination de la clientèle sera affichée ou mise à disposition à bord des véhicules, indiquant les modalités de fonctionnement du service, les horaires, les lieux desservis, les tarifs, les modalités de réservation...

4.3. Contrôle du service

La Communauté de Communes du Pays Créçois désignera des agents assermentés chargés du contrôle de la possession de titre de transport par les voyageurs du service de transport à la demande.

En cas de voyageurs sans titre de transport, une pénalité sera appliquée à l'exploitant selon les modalités définies au point 4.4.

Par ailleurs, en cas d'absence du voyageur à l'arrêt et à l'horaire convenu ou d'annulation le jour du déplacement qui se répéteraient (à partir de 2 absences et/ou annulations en 2 mois), des sanctions pourront être prises à l'encontre du client :

- Avertissement envoyé au client,
- Interdiction d'utiliser le service de transport à la demande pendant un mois en cas de récidive,
- Interdiction définitive d'utiliser le service de transport à la demande en cas de deuxième récidive.

4.4. Continuité du service et exigences de qualité

Les agents assermentés désignés par la Communauté de Communes du Pays Créçois contrôleront également l'exécution du service de transport à la demande, notamment :

- L'état intérieur et extérieur du véhicule,
- Le respect de l'horaire, de l'itinéraire et des points d'arrêt,
- La mise à disposition de supports d'information présentant le service de transport à la demande,
- Le respect des moyens mis en œuvre, notamment en termes de capacité.

Les anomalies relevées lors de ces contrôles feront l'objet d'un compte-rendu de l'exploitant à la Communauté de Communes du Pays Créçois. Cette dernière demandera à l'exploitant tous justificatifs avant d'appliquer une éventuelle sanction.

Une série de sanctions est applicable par la Communauté de Communes du Pays Créçois dans le cas où des anomalies seraient constatées. La typologie des anomalies ainsi que la sanction correspondante sont indiquées dans le tableau ci-dessous :

Intitulé	Sanction	
	Mode d'application	Montant (€ HT)
Infractions à la bonne exécution du service		
Inexécution du service (en dehors des cas d'interdiction légale ou physique de circuler, ou de force majeure)	Par course	400 €
Départ en avance d'un arrêt	Par course	50 €
Capacité des véhicules non respectée entraînant une surcharge	Par course	100 €
Voyageurs sans titre de transport	Par course	100 €
Infraction relatives au comportement du conducteur		
Conduite manifestement dangereuse, infraction sanctionnée par les forces de l'ordre (hors hypothèse précédente)	Par manquement	400 € (800 € dès la 1 ^{ère} récidive)
Infraction à la réglementation sociale du travail	par manquement	400 € (800 € dès la 1 ^{ère} récidive)
Infractions relatives aux véhicules		

Défaut d'entretien des véhicules sur les éléments de sécurité (sauf en cas de dégradation indépendante de sa volonté)	Par manquement	200 €
Véhicule ou conducteur non déclaré au parc	par manquement	50 €
Dépliant d'information non disponible dans le véhicule	Par course	50 €
Infractions relatives à d'autres éléments du marché		
Non production ou production incomplète des éléments prévus au contrat	Par infraction et par jour de retard	50 €
Absence de réponse dans un délai de 3 jours aux demandes d'explication ou d'information formulées par écrit par la Communauté de Communes	Par jour de retard	50 €
Sous-traitance non autorisée par la Communauté de Communes	Par manquement	500 € (1 000€ dès la 1 ^{ère} récidive)
Défaut d'affichage des dispositifs d'identification du réseau sur les véhicules	Par manquement	100 €

5. MODALITES D'EXPLOITATION

Le TAD sera exploité sous la forme d'un marché public à bons de commande d'une durée de 3 ans.

Compte tenu du montant prévisionnel du marché (inférieur à 209 000 euros hors taxes), la Communauté de Communes du Pays Créçois lancera un marché à procédure adaptée (MAPA), permettant notamment d'engager des négociations.

Le prix sera décomposé entre :

- Une part fixe, forfaitaire, correspondant aux charges fixes de l'exploitant,
- Une part variable, calculée en fonction d'un prix par kilomètre commercial, correspondant aux charges variables de l'exploitant.

Ce dernier coût unitaire servira de base à l'exécution des bons de commande prévisionnels émis par la Communauté de Communes du Pays Créçois à l'exploitant au fur et à mesure de la survenance des besoins à satisfaire estimés en nombre de kilomètres.

Afin de faciliter l'évaluation du besoin par l'exploitant tout en assurant un prix du service au plus juste pour la Communauté de Communes du Pays Créçois, un minimum et un maximum seront définis dans le cadre de l'appel d'offres. Le marché portera donc sur :

- Au moins 25 000 kilomètres commerciaux,
- Au plus 45 000 kilomètres commerciaux.

Ces bornes correspondent à une fourchette de plus ou moins 25 % environ par rapport aux estimations de trafic du TAD (en intégrant la période de montée en puissance du service).

Un prix unitaire marginal sera par ailleurs demandé à l'exploitant afin de servir de base financière à une éventuelle évolution du service.

Dans le cadre d'un marché public, l'exploitant du TAD ne portera aucun risque sur les recettes, uniquement sur les charges.

Le paiement de l'exploitant par la collectivité se fera chaque mois via des bons de commande au kilomètre commercial.

ANNEXE II

Attestation de date de mise en place effective du service (modèle à renvoyer après mise en place du service)

ATTESTATION

Je soussigné, Patricia LEMOINE, Présidente de la Communauté de Communes du Pays Créçois, atteste que le service de transport à la demande (desserte des communes de Bouleurs, Boutigny, Coulommès, Crécy-la-Chapelle, La Haute-Maison, Mareuil-lès-Meaux, Saint-Fiacre, Sancy, Tigeaux, Vaucourtois et Villemareuil) a bien été mis en place au _____ [date de mise en place effective du service], suite à une procédure de mise en concurrence.

Le marché a été attribué à _____ [désignation de l'exploitant] dont le siège est situé _____ [adresse de l'exploitant].

En foi de quoi, je délivre la présente attestation pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à _____ [lieu], le _____ [date].

La présidente,

ANNEXE III — Rapport d'exercice des compétences déléguées (modèle)

Bilan SRL-TAD > Fiche réseau			
Consignes à suivre pour compléter le tableau ci-dessous: Les valeurs numériques doivent être exprimées en chiffre entier. Exemple pour exprimer une somme en euros: 1 500 et non pas 1,5K€.			
Identité de l'AOP		2015	2016
Nom de l'AOP			
Département desservi			
Nom commercial du réseau ou de la ligne (si une seule ligne déléguée)			
Coût d'exploitation du réseau			
Coût d'exploitation annuel en TTC exprimé en € indiqué dans le contrat avec l'exploitant			
Production kilométrique du réseau			
Nombre de courses annuelles contractuelles			
KCC contractuels			
Nombre de véhicules du réseau			
Nombre de courses annuelles réalisées			
KCC réalisés			
Nombre de courses annuelles non réalisées (écart contractuel/réalisé)			
KCC non réalisés (écart contractuel/réalisé)			
Justifier l'évolution (+/-) de la production par rapport à l'année précédente			
Trafic du réseau			
Trafic annuel prévisionnel lors de l'établissement de la convention			
Trafic annuel réel			
Ratios obtenus pour le réseau			
voyageurs/KCC		#DIV/0!	
voyageurs/course		#DIV/0!	
coût/voyageur		#DIV/0!	
coût/KCC		#DIV/0!	

ANNEXE IV

Transports publics d'Île-de-France Charte du système télébilletique Navigo

PRÉAMBULE

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 télébilletique sur le réseau de transport relevant de sa compétence.

Le système télébilletique 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 Navigo¹

Le système Navigo est le système d'information en charge de la gestion des produits tarifaires télébilletiques 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 :
 - o tout "support Navigo", correspondant aux différents composants électroniques ou logiciels contenant les droits et titres de transport des usagers (exemple : Passe Navigo) ;
 - o tout équipement ayant pour fonction de lire, valider, vendre, contrôler, opérer une action de SAV sur un support Navigo ;
 - o 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.

¹ Navigo est une marque du STIF

- 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 :
 - o le RCTIF ;
 - o le RTTIF.
- Les moyens en personnels et les procédures pour :
 - o les processus d'achat des différents produits Navigo (cartes et SAM) et des éléments des systèmes d'information et de télécommunication dédiés à Navigo ;
 - o la mise en œuvre du système Navigo (spécifications, développements, recette) ;
 - o l'exploitation et la maintenance des différents équipements et systèmes informatiques et de télécommunications Navigo ;
 - o la gestion des opérations inhérentes au cycle de vie des supports et modules de sécurité Navigo (fabrication, personnalisation, transfert, stockage, distribution, utilisation, destruction) ;
 - o le traitement des données à caractère personnel ;
 - o la lutte contre la fraude (contrôle, mise en opposition...) ;
 - o 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 présenté 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 clés 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 présent Charte. Toutefois chaque Adhérent indiquera dans ses « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » la liste de l'ensemble des documents non remis.

Il en va de même de chaque nouvelle version.

7.3 - Délai d'entrée en vigueur des décisions

Les décisions prises par le Comité de Sécurité en matière d'évolution du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » sont applicables dans un délai fixé par le Comité de Sécurité à partir des plannings de déploiement proposés par les membres du Comité incluant la rédaction des évolutions des « Spécifications opérationnelles de Sécurité du système Navigo ».

Pendant le délai précité accordé aux Adhérents, les « Spécifications opérationnelles de Sécurité du système Navigo » antérieures restent en vigueur.

Article 8 – Définition des règles d'interopérabilité du système Navigo

Le système Navigo est un système interopérable, ouvert et évolutif.

8.1 - Périmètre de l'interopérabilité Navigo

L'interopérabilité Navigo s'articule autour :

- Du Référentiel Commun Télébillettique Île-de-France (le RCTIF) :

Ce référentiel est constitué par les spécifications techniques d'interopérabilité des équipements Navigo et des supports. Elles ne portent que sur les spécifications techniques du

dialogue équipement – support. Elles se limitent aux exigences techniques d'échanges sécurisés de données entre le support sans contact et l'équipement de lecture. Elles ne concernent donc pas le fonctionnement intrinsèque de l'équipement.

- Du Référentiel Traitement Titres d'Île-de-France (le RTTIF) :
Le RTTIF décrit 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 télébilletique.

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 – Élaboration 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 - Évolution 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 – Élaboration du RTTIF

Les différents documents constituant le RTTIF sont validés par le Comité d'Interopérabilité et plus particulièrement la Commission RTTIF.

8.6 - Évolution du RTTIF

Toute évolution du RTTIF est proposée par la commission RTTIF au Comité d'Interopérabilité qui décidera des modifications et des évolutions, en tenant compte des versions antérieures en vigueur et des incidences de ces modifications.

L'entrée en vigueur de toute évolution du RTTIF est définie par le Comité d'Interopérabilité.

8.7 - Validation et suppression des versions du RCTIF/RTTIF

Sans préjudice des stipulations des articles 8.1 à 8.7, toute nouvelle version du RCTIF et/ou du RTTIF est validée selon le processus suivant :

1^{ère} étape : la commission RCTIF/RTTIF rédige la nouvelle version pour tout ou partie selon l'évolution envisagée ;

2^{ème} étape : le Comité d'Interopérabilité étudie et valide le document, en établissant une liste des implications techniques ;

3^{ème} étape : chaque Adhérent transmet sous sa responsabilité le document pour avis, à toute personne qu'il a autorisée à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo et fait retour au comité ;

4^{ème} étape : le Comité d'Interopérabilité analyse les commentaires communiqués par ses membres, amendent au besoin le document objet des travaux et valide ce dernier document ;

5^{ème} étape : le STIF diffuse le document validé.

Article 9 – Application des règles d'interopérabilité du système Navigo

La mise en œuvre des stipulations de la présente Charte, du RCTIF, du RTTIF nécessite la mise en œuvre d'actions spécifiques par les 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 télébilletique 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 télébilletique en Île-de-France,
 - en vérifiant si les unités du produit qu'ils ont acquises antérieurement à la décision de retrait de conformité, sont bien conformes,
 - en n'utilisant plus les unités du produit qui se seraient avérées non conformes, suite aux vérifications effectuées après le retrait ;
- en permettant l'accès le plus large à tout élément technique ou document lors de la visite de l'Organisme de contrôle mandaté par le STIF en cas de procédure de contrôle.

CHAPITRE IV – MODALITES DE CONTROLE DU SYSTEME

Article 10 - La responsabilité du contrôle

Le STIF est responsable du contrôle du respect des spécifications de sécurité et du RCTIF. Il réalise ou fait réaliser pour son compte des expertises sur les produits ou les moyens de mise en œuvre du système Navigo. Ces expertises sont réalisées par plusieurs organismes de contrôle :

- d'une part pour le contrôle des éléments relatifs à la sécurité Navigo ;
- d'autre part pour le contrôle des éléments relatifs à l'interopérabilité Navigo au titre du RCTIF.

Article 11 - Organismes de contrôle

Un organisme de contrôle est un tiers indépendant des Adhérents à la présente Charte, ou de leurs concurrents potentiels, et de tout fournisseur de produit ou de système billettique, chargé :

- d'effectuer des contrôles chez les Adhérents ou chez toute personne morale à qui un Adhérent a confié, de quelque manière que ce soit, la fourniture de tout ou partie du système Navigo à la demande du STIF, tant pour des problématiques de sécurité que d'interopérabilité ;
- au regard du RCTIF :
 - de contrôler la conformité des produits qui lui sont transmis ;
 - d'instruire les demandes dans un délai maximum de 3 mois ;
 - de déclarer, en cas de contrôle positif, le produit conforme.

Les Organismes de contrôle sont désignés par le STIF après respect des règles de mise en concurrence qui s'imposent à lui.

Pour le contrôle du respect du RCTIF, le STIF s'engage à ne retenir que des Organismes de contrôle certifiés selon la norme EN 45011, définissant les exigences générales relatives aux organismes procédant à la certification de produits.

Le STIF communique, pour avis simple, aux comités mentionnés à l'article 4 de la présente Charte la liste des Organismes de contrôle désignés.

Article 12 – Portée des contrôles

Les contrôles portent sur le respect par les Adhérents à la présente Charte :

- des exigences minimales de sécurité au travers de la mise en œuvre des spécifications opérationnelles rédigées par chacun ;
- du RCTIF ;
- des décisions de retrait de la conformité RCTIF d'un produit dès qu'ils en ont été avertis.

Pour le contrôle portant sur le respect des exigences minimales de sécurité, chaque début d'année civile, le STIF établit un plan des contrôles à réaliser chez les Adhérents.

Les contrôles portant sur le respect des dispositions du RCTIF et des décisions de retrait de conformité au RCTIF peuvent être effectués à titre occasionnel, sur demande du STIF, à ses frais, ou de tout Adhérent pour les produits dont cet Adhérent a la responsabilité, à ses frais.

Si l'un des contrôles visés par le présent article fait apparaître un manquement aux dispositions de la présente Charte, l'ensemble des coûts inhérents à une éventuelle adaptation nécessaire du système de l'Adhérent contrôlé 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'adjoint toutes les compétences requises pour régler le problème, notamment en convoquant le (ou les) Adhérent(s) concerné(s).

Article 14 – Contrôles spécifiques en cas d'incident à portée communautaire

Indépendamment de la solution qui aura pu être trouvée en Cellule de Crise, le STIF peut déclencher un contrôle chez l'Adhérent et chez toute personne morale à qui il a confié, de quelque manière que soit, la fourniture de tout ou partie du système Navigo et pour laquelle cet Adhérent est responsable dans les conditions arrêtées à l'article 5 de la Charte. Ce contrôle s'effectue, en une ou plusieurs visite(s) de l'Organisme de contrôle mandatée par le STIF, avec préavis de 48 heures minimum et obligation de l'Adhérent de nommer un interlocuteur pour permettre à l'Organisme de contrôle d'être accueilli et d'assurer sa mission.

L'Organisme de contrôle devra rendre compte de l'Incident auprès du STIF, de l'Adhérent contrôlé et de la Cellule de Crise, en rapportant :

- les causes et conséquences de l'Incident ;
- le niveau de gravité de l'Incident ;
- mineur. Un Incident est mineur lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) sans nuire à son exploitation.

Un grand nombre d'Incidents mineurs peut être considéré comme un Incident majeur ;

- majeur. Un Incident est majeur lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) en nuisant à son exploitation sans la bloquer.

Un grand nombre d'Incidents majeurs peut être considéré comme un Incident bloquant ;

- bloquant. Un Incident est bloquant lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) en bloquant son exploitation ;

Les différents contrôles et mesures constatés par l'Organisme de contrôle sont opposables à l'Adhérent.

Le coût du contrôle est à la charge du STIF. Cependant, si le contrôle fait apparaître la responsabilité du (ou des) Adhérent(s) contrôlé(s), et indépendamment des éventuels préjudices qui pourraient être allégués, celui-ci (ou ceux-ci) supportera (ont) le paiement total du contrôle dans le cas d'un Incident, quelque soit le niveau de gravité défini en Cellule de crise.

Tout Adhérent concerné a un délai d'un mois pour contester les conclusions du contrôle. En cas de désaccord entre les parties, un débat contradictoire sera organisé par le STIF.

Si aucune solution amiable n'est obtenue il sera fait application des dispositions, relatives au règlement amiable des conflits, prévues dans les contrats relatifs aux modalités d'exploitation des services de transport conclus entre le STIF et les Adhérents.

Article 15– Le traitement des Incidents

Le traitement d'Incident(s) de sécurité ou d'interopérabilité s'effectue selon le processus suivant :

1^{ère} étape : le traitement des Incidents est déclenché suite à la demande d'un (ou des) membre(s) du Comité concerné ;

2^{ème} étape : le Comité concerné demande des explications à l'Adhérent ou aux Adhérents concerné(s) par l'Incident ;

3^{ème} étape : le Comité concerné examine les explications fournies et/ou constate la non-transmission des explications demandées et décide :

- de poursuivre le processus,
- ou de clore l'Incident ;

5^{ème} étape : si le comité décide de poursuivre le processus, le STIF diligente un Organisme de contrôle pour effectuer un contrôle sur les produits et les installations au niveau des éléments concerné(s) et à effectuer des préconisations ;

6^{ème} étape : si les résultats du contrôle font ressortir que le (ou les) Adhérent(s) est (sont) à l'origine de l'Incident, le STIF le (ou les) met en demeure de respecter les exigences de contrôle dans le cadre des préconisations de l'Organisme de contrôle, et selon les délais fixés par le STIF et établis sur la base des délais préconisés par l'Organisme de contrôle ;

7^{ème} étape : en cas de non-exécution des préconisations dans les délais fixés par le STIF, ce dernier appliquera les sanctions prévues à l'article 20 de la présente Charte.

CHAPITRE VI – DISPOSITIONS DIVERSES

Article 16 - Confidentialité

Sous réserve des dispositions spécifiques de la Charte, chacun des Adhérents s'engage à ne pas divulguer à son personnel ou à des tiers, qui n'auraient pas à en connaître, les documents, les informations et les renseignements contenus dans le Cahier des « Exigences minimales de Sécurité », les « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo », le RCTIF et les documents constituant le RTTIF, ainsi que tout autre document confidentiel auquel il accède dans le cadre de l'exécution de la présente Charte. Il est responsable des agissements sous ce rapport des personnels ou partenaires qui cesseraient leur activité pour son compte.

La diffusion de tout document lié à la présente Charte ne peut être réalisée après signature d'un accord de confidentialité entre l'Adhérent et le destinataire des informations.

Cet engagement demeure après résiliation ou à l'échéance du contrat ou marché à l'origine de son adhésion.

Du fait de la confidentialité des documents, tout Adhérent devra, en cas de cessation totale d'activité de transport en Île-de-France, respecter les consignes de destruction de tout ou partie des matériels et de la documentation (notamment les « Exigences minimales de Sécurité », les « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo », le RCTIF et le RTTIF).

Article 17 - Protection des données à caractère personnel

Au cours de la mise en œuvre de la présente Charte, chaque Adhérent s'engage à ce que soient respectées la sécurité et la confidentialité des données à caractère personnel, ainsi que le droit d'accès à ces données et, le cas échéant, le droit de rectification, conformément aux lois et réglementations applicables, en particulier la recommandation relative à la collecte et au traitement d'informations à caractère personnel par les sociétés de transport collectif dans le cadre d'applications billettiques (adoptée le 16 septembre 2003 par délibération n° 03-038 de la Commission Nationale Informatique et Libertés dont les principes sont repris dans la délibération n°2008-161 du 3 juin 2008 portant autorisation unique).

Article 18 – Marque RCTIF

18.1 – Propriété de la marque

Le STIF est titulaire et propriétaire des marques :

- REFERENTIEL COMMUN TELEBILLETIQUE 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, enregistré 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 enregistré 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 communiqué 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.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2016/450
Séance du 5 octobre 2016**



DECISION MODIFICATIVE N°1 AU BUDGET 2016

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 et suivants et R 1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** l'arrêté du 27 décembre 2005 relatif aux règles budgétaires et comptables applicables au STIF (INTB0500872A) ;
- VU** les délibérations n° 2006/0253 et 2011/0886 du Conseil du STIF approuvant le règlement budgétaire et financier du STIF ;
- VU** la délibération n°2016/067 du 30 mars 2016 approuvant le compte financier 2015 ;
- VU** la délibération n° 2016/069 du 30 mars 2016 approuvant le budget primitif 2016 ;
- VU** le rapport n°2016/450 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 30 septembre 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : la décision modificative n°1 du syndicat des transports d'Ile-de-France pour l'exercice 2016 est adoptée ;

ARTICLE 2 : le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Valérie Pecresse'.

Valérie PECRESSE

REPUBLIQUE FRANCAISE

<table border="1"><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>											Désignation de l'établissement public STIF

POSTE COMPTABLE DE :

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'Ile-De-France

DECISION MODIFICATIVE 1 2016

EXERCICE 2016

(1) Préciser s'il s'agit du budget primitif, du budget supplémentaire ou d'une décision modificative

I - INFORMATIONS GENERALES

LISTE DES COLLECTIVITES MEMBRES

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

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS

19 OCT. 2016

Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Sommaire

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

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

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

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

1 - Dépenses

	Opérations de l'exercice (col1)	Résultat reporté (col2)	Restes à réaliser	Cumul section (Col 1+2+3)
Fonctionnement	A1 6 202 926 437,58	D002		6 202 926 437,58
Investissement	B1 1 446 534 514,77	D001 158 094 179,46		1 604 628 694,23

2 - Recettes

	Opérations de l'exercice (col1)	Résultat reporté (col2)	Affectation (col3)	Restes à réaliser (col4)	Cumul section (Col 1+2+3+4)
Fonctionnement	A2 6 187 918 110,31	R002 15 008 327,27			6 202 926 437,58
Investissement	B2 1 462 427 283,88	R001	R1068 142 201 410,35		1 604 628 694,23

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

1 - DEPENSES de l'exercice

Chap	FONCTIONNEMENT	Opérations réelles(1)	Opérations d'ordre(2)	TOTAL
	Dépenses de fonctionnement - Total	5 761 109 175,32	441 817 262,26	A1 6 202 926 437,58
60	Achat et variation de stocks	509 400,00		509 400,00
61	Services extérieurs	31 201 370,00		31 201 370,00
62	Autres services extérieurs	19 040 674,00		19 040 674,00
63	Impôts, taxes et versements assimilés	72 574 300,00		72 574 300,00
64	Charges de personnel	25 143 045,00		25 143 045,00
65	Autres charges de gestion courante	5 501 202 297,92		5 501 202 297,92
66	Charges financières	25 875 000,00		25 875 000,00
67	Charges exceptionnelles	30 291 421,70	500,00	30 291 921,70
68	Dotations aux amortissements et aux provisions	55 271 166,70	204 299 712,97	259 570 879,67
71	Production stockée (ou de stockage)			
023	Virement à la section d'investissement		237 517 549,29	237 517 549,29
002	Resultat de fonctionnement reporté			

Chap	INVESTISSEMENT	Opérations réelles	Opérations d'ordre(2)		TOTAL
			de section à section	à l'intérieur de la section	
	Dépenses d'investissement - Total	1 399 056 610,93	197 000 000,00	8 572 083,30	B1 1 604 628 694,23
10	Dotation, fonds divers et réserves			4 890 288,62	4 890 288,62
13	Subventions d'investissement				
16	Emprunts et dettes assimilées	44 400 000,00			44 400 000,00
20	Immobilisations incorporelles	23 349 640,89			23 349 640,89
204	Subvention d'équipement versée	959 044 502,89			959 044 502,89
21	Immobilisations corporelles	88 431 938,54			88 431 938,54
23	Immobilisations en cours	109 275 840,83			109 275 840,83
26	Participations et créances rattachées à des participations				
27	Autres immobilisations financières	12 829 697,89			12 829 697,89
458	Services à comptabilité distincte	3 630 810,43			3 630 810,43
	Dépenses D'ordre(2)	158 094 179,46	197 000 000,00	3 681 794,68	358 775 974,14
22	Immobilisations reçues en affectation				
20	Immobilisations incorporelles			3 681 794,68	3 681 794,68
24	Immobilisations affectées, concédées, affermées ou mises à disposition				
13	Subventions d'investissement		85 000 000,00		85 000 000,00
19	Différences sur réalisation d'immobilisations		112 000 000,00		112 000 000,00
15	Provisions pour risques et charges				
29	Provision pour dépréciation des immobilisations				
001	Solde d'exécution de la section d'investissement reporté				158 094 179,46

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

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

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

2 - RECETTES de l'exercice

Chap	FONCTIONNEMENT	Opérations réelles(1)	Opérations d'ordre(2)	TOTAL
	Recettes de fonctionnement - Total	5 990 918 110,31	197 000 000,00	A2 6 187 918 110,31
013	Atténuations de charges			
70	Ventes de produits fabriqués, marchandises et prestations de services			
71	Production stockée (ou de stockage)			
72	Travaux en régie			
73	Taxes			
74	Dotations, subventions et participations	1 532 157 763,67		1 532 157 763,67
75	Autres produits de gestion courante	4 141 812 205,00		4 141 812 205,00
76	Produits financiers			
77	Produits exceptionnels	88 786 703,72	197 000 000,00	285 786 703,72
78	Reprise sur amortissements et provisions	228 161 437,92		228 161 437,92
79	Transferts de charges			
002	Resultat de fonctionnement reporté			15 008 327,27

Chap	INVESTISSEMENT	Opérations réelles	Opérations d'ordre(2)		TOTAL
			de section à section	à l'intérieur de la section	
	Recettes d'investissement - Total	1 154 238 848,67	441 817 762,26	8 572 083,30	B2 1 604 628 694,23
10	Dotation, fonds divers et réserves	5 390 288,62			5 390 288,62
13	Subventions d'investissement	187 200 000,00			187 200 000,00
16	Emprunts et dettes assimilées	784 781 120,89			784 781 120,89
27	Autres immobilisations financières	12 829 697,89			12 829 697,89
458	Services à comptabilité distincte	3 630 810,43			3 630 810,43
	Recettes D'ordre(2)	18 205 520,49	441 817 762,26	8 572 083,30	468 595 366,05
22	Immobilisations reçues en affectation				
24	Immobilisations affectées, concédées, affermées ou mises à disposition				
20	Immobilisations incorporelles	5 375 822,60			5 375 822,60
21	Immobilisations corporelles	12 829 697,89			12 829 697,89
23	Immobilisations en cours			3 681 794,68	3 681 794,68
26	Participations et créances rattachées à des participations				
19	Différences sur réalisation d'immobilisations		500,00		500,00
28	Amortissement des immobilisations		204 299 712,97	4 890 288,62	209 190 001,59
15	Provisions pour risques et charges				
29	Provision pour dépréciation des immobilisations				
021	Virement de la section de fonctionnement		237 517 549,29		237 517 549,29
1068	Excédents de fonctionnement capitalisés	142 201 410,35			142 201 410,35
001	Solde d'exécution de la section d'investissement reporté				

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

- au niveau(1) du chapitre pour la section de fonctionnement.

- au niveau(1) du chapitre pour la section d'investissement.

~~avec les opérations listées en page 10~~

~~avec~~ (sans) vote formel sur chacun des chapitres (2).

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

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

~~- cumulé (2) de l'exercice précédent~~

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

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

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

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

(2) Rayer la mention inutile.

III - VOTE DU BUDGET						III
A - SECTION DE FONCTIONNEMENT						A
Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 1	Vote du Syndicat
		DEPENSES DE L'EXERCICES(1)	6 181 296 822,66		21 629 614,92	21 629 614,92
014		ATTENUATIONS DE PRODUITS				
60		Achat et variation de stocks	509 400,00			
	60226	Vêtements de travail	1 000,00			
	60611	Energies électricité	230 000,00			
	60613	Gaz	5 000,00			
	60617	Eau et assainissement	5 000,00			
	60621	Combustibles	1 600,00			
	60622	Carburants	15 800,00			
	60628	Autres fournitures non stockées	12 000,00			
	6063	Fournitures d'entretien et de petit équipement	40 000,00			
	6064	Fournitures administratives	124 000,00			
	6068	Autres matières et fournitures	74 000,00			
	607	Achats de marchandises	1 000,00			
61		Services extérieurs	34 058 370,00		-2 857 000,00	-2 857 000,00
	6132	Locations immobilières	5 460 000,00			
	6135	Locations mobilières	249 000,00			
	614	Charges locatives et de copropriété	702 000,00			
	61522	Bâtiments	45 000,00		-25 000,00	-25 000,00
	61523	Voies et réseaux	90 000,00		-58 000,00	-58 000,00
	61551	Matériel roulant	20 000,00			
	61558	Autres biens mobiliers	35 000,00			
	6156	Maintenance	2 861 450,00			
	616	Primes d'assurances	385 000,00			
	6171	Etudes générales	8 198 000,00			
	6172	Expertises et recherches	5 815 000,00		-1 055 000,00	-1 055 000,00
	6174	Etudes infrastructures	9 550 000,00		-1 719 000,00	-1 719 000,00
	6181	Documentation générale et technique	130 000,00			
	6184	Versements à des organismes de formation	350 000,00			
	6185	Frais de colloques et séminaires	167 920,00			

III - VOTE DU BUDGET						III
A - SECTION DE FONCTIONNEMENT						A
Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 1	Vote du Syndicat
62		Autres services extérieurs	18 006 674,00		1 034 000,00	1 034 000,00
	6225	Indemnités au comptable et aux régisseurs	6 374,00			
	6226	Honoraires	738 400,00			
	6227	Frais d'actes et de contentieux	200 000,00			
	6228	Divers (honoraires)	1 360 000,00		209 000,00	209 000,00
	6231	Annonces et insertions	2 092 000,00			
	6232	Fêtes et cérémonies	50 600,00			
	6233	Foires et expositions	32 000,00			
	6237	Publications	1 710 000,00			
	6238	Divers	100 000,00			
	6241	Transports de biens	100 000,00			
	6251	Voyages, déplacements et missions	55 000,00			
	6255	Frais de déménagement	2 000,00			
	6257	Réceptions	50 000,00			
	6261	Frais d'affranchissement	140 000,00			
	6262	Frais de télécommunications	495 000,00			
	627	Services bancaires et assimilés	2 100 000,00			
	6281	Concours divers (cotisations)	252 000,00			
	6286	Frais de nettoyage des locaux	233 000,00			
	6287	Remboursement de frais	332 500,00			
	6288	Autres	7 957 800,00		825 000,00	825 000,00
63		Impôts, taxes et versements assimilés	72 468 300,00		106 000,00	106 000,00
	6331	Versement de transport	401 065,00		6 000,00	6 000,00
	6336	Cotisations au CNFPT et autres	134 235,00		10 000,00	10 000,00
	63512	Taxes foncières	908 000,00		90 000,00	90 000,00
	63513	Autres impôts locaux	12 000,00			
	63514	Impôts directs mat. roulant IFER	71 000 000,00			
	6378	Taxes diverses	13 000,00			
64		Charges de personnel	25 143 045,00			
	64111	Rémunération principale	5 421 500,00			
	64112	NBI, supplément familial de traitement et indemnités de résidence	256 980,00			
	64118	Autres (indemnités, primes)	3 207 562,00			
	64131	Rémunérations	5 900 577,00			
	64132	Supplément familial de traitement	72 054,00			
	64138	Autres (indemnités, primes)	3 098 812,00			
	6451	Cotisations à l'URSSAF	3 514 485,00			
	6453	Cotisations aux caisses de retraites	2 659 913,00			
	6456	Versement au FNC du supplément familial	45 000,00			
	6458	Cotisations aux autres organismes sociaux	20 662,00			
	64731	Versées directement	280 000,00			
	6475	Médecine du travail, pharmacie	35 000,00			
	6476	Restauration collective	400 000,00			
	6478	Autres charges sociales diverses	100 500,00			
	6484	Remboursement des agents mis à disposition	130 000,00			

III - VOTE DU BUDGET						III
A - SECTION DE FONCTIONNEMENT						A
Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 1	Vote du Syndicat
65		Autres charges de gestion courante	5 543 242 860,00		-42 040 562,08	-42 040 562,08
	651	Redev pour conces.brevets, licences, procédés, droits et valeurs similaires	430 000,00			
	6558	Autres contributions obligatoires	88 000,00			
	656411	Frais de recouvrement	38 015 000,00			
	656412	Remboursement aux employeurs	14 800 000,00		1 901 437,92	1 901 437,92
	6564221	Conventions Personnel Mobilité Réduite	12 500 000,00			
	6564224	PDU (réseaux principaux,pôles, expérimentation)	50 000,00		295 000,00	295 000,00
	65642252	Chèque - mobilité 30%	1 250 000,00			
	65642253	Chèque - mobilité gestion	280 000,00			
	6564227	Gestion tarification "solidarité transport"	4 900 000,00			
	6564228	Autres conventions	10 328 000,00		270 950,00	270 950,00
	6564229	Bonus - Qualité de service	850 000,00			
	6564311	Contributions versées à la RATP HT	2 175 807 000,00		-26 000 000,00	-26 000 000,00
	6564321	Contributions versées à la SNCF HT	2 257 566 000,00		-10 337 000,00	-10 337 000,00
	656452	Compensations transporteurs privés / CT2	699 880 000,00		400 000,00	400 000,00
	656453	Compensations Transporteurs privés / Autres	21 258 000,00			
	656461	Subventions allouées au titre des circuits spéciaux	43 472 706,00		-5 000 000,00	-5 000 000,00
	6564621	Contributions versées aux transporteurs (taxis, ambulances, VSL)	95 654 963,00		-3 300 000,00	-3 300 000,00
	6564632	Contributions versées aux familles	2 214 891,00			
	656468	Transports Scolaires Boursiers Imagine'R	2 100 000,00			
	65647	Services délégués (hors OPTILE)	4 050 000,00		-270 950,00	-270 950,00
	65738	Autres organismes divers	250 000,00			
	65747	Subv.association interne (Creastif et Chorale)	270 800,00			
	65748	Subv. fonct. pers. dr. privé autres	59 500,00			
	6581	SNCF Réseau	157 168 000,00			
66		Charges financières	25 875 000,00			
	6611	Intérêts des emprunts etdettes	20 800 000,00			
	66112	ICNE	5 000 000,00			
	668	Autres charges financières	75 000,00			
022		DEPENSES IMPREVUES				
67		Charges exceptionnelles	22 331 921,70		7 960 000,00	7 960 000,00
	671	Charges exceptionnelles sur opérations de gestions	3 755 981,05			
	6711	Intérêts moratoires et pénalités sur marchés	220 000,00			
	6718	Autres charges exceptionnelles sur opérations de gestion	1 955 000,00			
	673	Titres annulés (sur exercices antérieurs)	100 000,00		7 960 000,00	7 960 000,00
	678	Autres charges exceptionnelles	16 300 940,65			
68		Dotations aux amortissements et aux provisions	246 339 879,67		13 231 000,00	13 231 000,00
	6811	Dotations aux amortissements des immobilisat. incorporelles et corporelles	204 168 712,97		131 000,00	131 000,00
	6815	Dot aux prov pour risques et charges de fonctionnement	18 745 211,92		13 100 000,00	13 100 000,00
	6875	Dotations aux provisions pour risques et charges exceptionnelles	23 425 954,78			
71		PRODUCTION STOCKEES(OU DESTOCKAGE)				
023		Virement à la section d'investissement	193 321 372,29		44 196 177,00	44 196 177,00
	023	Virement à la section d'investissement	193 321 372,29		44 196 177,00	44 196 177,00

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

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

III - VOTE DU BUDGET						III
A - SECTION DE FONCTIONNEMENT						A
Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 1	Vote du Syndicat
		RECETTES DE L'EXERCICES(1)	6 181 296 822,66		21 629 614,92	21 629 614,92
013		Atténuations de charges				
74		Dotations, subventions et participations	1 529 055 763,67		3 102 000,00	3 102 000,00
	747182	Transports scolaires	125 000 000,00		3 102 000,00	3 102 000,00
	747188	Autres subventions et participations (Etat)	3 706 666,67			
	74721	Participations statutaires Région Ile de France	640 496 300,00			
	74722	Carte Imagine'R	58 474 000,00			
	747283	Subvention CPER	5 000 000,00			
	747285	Subvention Région tarification sociale	75 500 000,00			
	747288	Autres subventions et participations (RIF)	5 500 000,00			
	747311	Participations statutaires département 75	381 534 855,00			
	747312	Participations statutaires département 92	97 204 732,00			
	747313	Participations statutaires département 93	47 095 316,00			
	747314	Participations statutaires département 94	37 801 841,00			
	747315	Participations statutaires département 78	19 968 414,00			
	747316	Participations statutaires département 91	12 307 576,00			
	747317	Participations statutaires département 95	11 428 463,00			
	747318	Participations statutaires département 77	8 037 600,00			
75		Autres produits de gestion courante	4 130 071 000,00		11 741 205,00	11 741 205,00
	751	Redevances pour concessions, brevets, licences, marques, procédés, dr. et valeur	650 000,00			
	752	Revenus des immeubles	3 300 000,00			
	7561	Recettes provenant de tiers	9 840 000,00			
	75642	Versement de transport (produit courant)	3 919 113 000,00			
	756481	Autres produits	40 000 000,00		11 741 205,00	11 741 205,00
	7581	Produits redev. Sillons RFF	157 168 000,00			
76		PRODUITS FINANCIERS				
77		Produits exceptionnels	280 186 203,72		5 600 500,00	5 600 500,00
	7718	Autres produits exceptionnels sur opérations de gestion	37 500 000,00		500,00	500,00
	773	Mandats annulés (ex. ant) ou atteints par la déchéance quadriennale	4 131 579,15			
	775	Produits de cessions d'immobilisation			5 600 000,00	5 600 000,00
	7768	Neutralisation des amortissements	112 000 000,00			
	777	Quote-part des subventions d'investiss. transférées au compte de résultat	85 000 000,00			
	7788	Autres produits exceptionnels	41 554 624,57			
78		Reprise sur amortissements et provisions	226 975 528,00		1 185 909,92	1 185 909,92
	7875	Reprises sur provisions pour risques et charges exceptionnelles	226 975 528,00		1 185 909,92	1 185 909,92
002		Resultat de fonctionnement reporté	15 008 327,27			
	002	Solde d'exécution de la section de fonctionnement reporté	15 008 327,27			

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

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

	Opérations de l'exercice(col1)	Résultat reporté (col2)	Restes à réaliser (col3)	Cumul section (Col 1+2+3)
Dépenses I	6 202 926 437,58	D002		6 202 926 437,58
Recettes II	6 187 918 110,31	R002 15 008 327,27		6 202 926 437,58

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

VUE D'ENSEMBLE

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 1	Vote du Syndicat
	DEPENSES (I)	1 375 555 804,84		70 978 709,93	70 978 709,93
	Dépenses d'équipement	1 119 481 994,41		64 301 723,42	64 301 723,42
20	Immobilisations incorporelles	30 854 435,57		-3 823 000,00	-3 823 000,00
204	Subvention d'équipement versée	904 988 600,00		54 055 902,89	54 055 902,89
21	Immobilisations corporelles	87 849 649,92		582 288,62	582 288,62
23	Immobilisations en cours	95 789 308,92		13 486 531,91	13 486 531,91
	Dépenses des opérations financières	192 443 000,00		-23 213 302,11	-23 213 302,11
22	Immobilisations reçues en affectation				
24	Immobilisations affectées, concédées, affermées ou mises à disposition				
16	Emprunts et dettes assimilées	44 400 000,00			
26	Participations et créances rattachées à des participations				
19	Différences sur réalisation d'immobilisations	137 000 000,00		-25 000 000,00	-25 000 000,00
27	Autres immobilisations financières	11 043 000,00		1 786 697,89	1 786 697,89
	Reprises sur :	63 630 810,43		29 890 288,62	29 890 288,62
10	Dotation, fonds divers et réserves			4 890 288,62	4 890 288,62
13	Subventions d'investissement	60 000 000,00		25 000 000,00	25 000 000,00
15	Provisions pour risques et charges				
29	Provision pour dépréciation des immobilisations				
458	Services à comptabilité distincte	3 630 810,43			
	RECETTES (II)	1 529 968 189,62		70 978 709,93	70 978 709,93
	Recettes d'équipement	971 981 120,89			
13	Subventions d'investissement	187 200 000,00			
16	Emprunts et dettes assimilées	784 781 120,89			
	Recettes des opérations financières	557 987 068,73		70 978 709,93	70 978 709,93
22	Immobilisations reçues en affectation				
24	Immobilisations affectées, concédées, affermées ou mises à disposition				
10	Dotation, fonds divers et réserves	134 025 882,35		13 565 816,62	13 565 816,62
20	Immobilisations incorporelles	754 290,69		4 621 531,91	4 621 531,91
21	Immobilisations corporelles	11 043 000,00		1 786 697,89	1 786 697,89
23	Immobilisations en cours				
26	Participations et créances rattachées à des participations				
19	Différences sur réalisation d'immobilisations			500,00	500,00
28	Amortissement des immobilisations	204 168 712,97		5 021 288,62	5 021 288,62
15	Provisions pour risques et charges				
29	Provision pour dépréciation des immobilisations				
27	Autres immobilisations financières	11 043 000,00		1 786 697,89	1 786 697,89
458	Services à comptabilité distincte	3 630 810,43			
021	Virement de la section de fonctionnement	193 321 372,29		44 196 177,00	44 196 177,00

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

	Opérations de l'exercice(col1)	Résultat reporté (col2)	Restes à réaliser (col3)	Affectation c/1068 (col4)	Cumul section (Col 1+2+3+4)
Dépenses I	1 446 534 514,77	D001		4 890 288,62	1 451 424 803,39
Recettes II	1 600 946 899,55	R001		142 201 410,35	1 743 148 309,90

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

1) DEPENSES D'EQUIPEMENT NON INDIVIDUALISEES

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 1	Vote du Syndicat
		DEPENSES (1)	210 811 599,73		10 245 820,53	10 245 820,53
20		Immobilisations incorporelles	27 172 640,89		-3 823 000,00	-3 823 000,00
	2031	Frais d'études	18 749 466,69		-3 273 000,00	-3 273 000,00
	2053	Logiciels	7 992 876,20		-550 000,00	-550 000,00
	2058	Concessions et droits similaires, brevets, licences, marques	430 298,00			
21		Immobilisations corporelles	87 849 649,92		582 288,62	582 288,62
	2111	Terrains nus	27 300 000,00		-5 452 000,00	-5 452 000,00
	2113	Terrains aménagés autres que voirie	12 000 000,00			
	2131	Bâtiments publics	47 500 000,00			
	2132	Immeubles de rapport			4 890 288,62	4 890 288,62
	2135	Installations générales, agencements, aménagements des constructions	21 180,71			
	2138	Autres constructions	10 000,00			
	2181	Installations générales dont l'établissement n'est pas propriétaire	125 343,07			
	21811	instal, agencts et amenagts div dt l'établ n'est pas prprio site chateaudun			1 191 000,00	1 191 000,00
	21812	Installation et agencement	200 000,00		-77 000,00	-77 000,00
	21831	Matériel de bureau	20 000,00		20 000,00	20 000,00
	21832	Matériel informatique	603 798,34			
	2184	Mobilier	69 327,80			
	2188	Autres			10 000,00	10 000,00
23		Immobilisations en cours	95 789 308,92		13 486 531,91	13 486 531,91
	2313	Constructions			70 000,00	70 000,00
	2314	Constructions sur sol d'autrui	78 946 430,15		12 921 531,91	12 921 531,91
	232	Immobilisations incorporelles en cours	8 842 878,77		200 000,00	200 000,00
	237	Avances et acomptes versés sur commandes d'immo.incorporelles			20 000,00	20 000,00
	238	Avances et acomptes	8 000 000,00		275 000,00	275 000,00

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

2) OPERATIONS FINANCIERES

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 1	Vote du Syndicat
	DEPENSES (1)	348 232 308,92		15 273 229,80	15 273 229,80
	Remboursement d'emprunts et dettes	44 400 000,00			
164	Emprunts auprès des établissements de crédit	44 400 000,00			
	Autres dépenses financières	148 043 000,00		-23 213 302,11	-23 213 302,11
198	Neutralisation des amortissements	137 000 000,00		-25 000 000,00	-25 000 000,00
2762	Créances sur transfert de droits à déduction de TVA	11 043 000,00		1 786 697,89	1 786 697,89
	Reprise sur :	60 000 000,00		25 000 000,00	25 000 000,00
139	Subventions d'investissement transférées au compte de résultat	60 000 000,00		25 000 000,00	25 000 000,00
	Charges à répartir				
	Travaux en régies	95 789 308,92		13 486 531,91	13 486 531,91
2313	Constructions			70 000,00	70 000,00
2314	Constructions sur sol d'autrui	78 946 430,15		12 921 531,91	12 921 531,91
232	Immobilisations incorporelles en cours	8 842 878,77		200 000,00	200 000,00
237	Avances et acomptes versés sur commandes d'immo.incorporelles			20 000,00	20 000,00
238	Avances et acomptes	8 000 000,00		275 000,00	275 000,00

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

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

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 1	Vote du Syndicat
		DEPENSES (1)	3 681 794,68		4 890 288,62	4 890 288,62
20		Immobilisations en cours	3 681 794,68			
	2031	Frais d'études	3 681 794,68			
10		Dotations	3 681 794,68		4 890 288,62	4 890 288,62
	1068	Excédent de fonctionnement			4 890 288,62	4 890 288,62

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

1) RECETTES D'EQUIPEMENT NON AFFECTEES A UNE OPERATION

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 1	Vote du Syndicat
		RECETTES (1)	971 981 120,89			
13		Subventions d'investissement	187 200 000,00			
	13118	Autres subvention de l'Etat et des établissements nationaux	62 200 000,00			
	1332	Produits des amendes	125 000 000,00			
16		Emprunts et dettes assimilées	784 781 120,89			
	1641	Emprunts en euros	784 781 120,89			
		BESOIN DE FINANCEMENT	10 245 820,53			
		EXCEDENT DE FINANCEMENT				

2) RECETTES AFFECTEES AUX OPERATIONS

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

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

3) OPERATIONS FINANCIERES

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 1	Vote du Syndicat
	RECETTES (1)	557 987 068,73		66 088 421,31	66 088 421,31
	Ressources propres externes	134 025 882,35		13 565 816,62	13 565 816,62
1021	Dotation			4 890 288,62	4 890 288,62
10222	F.C.T.V.A.	500 000,00			
1068	Excédents de fonctionnement capitalisés	133 525 882,35		8 675 528,00	8 675 528,00
	Ressources propres internes	420 330 375,95		52 522 604,69	52 522 604,69
021	Virement de la section de fonctionnement	193 321 372,29		44 196 177,00	44 196 177,00
192	Plus values sur cessions d'immobilisation			500,00	500,00
2031	Frais études	754 290,69		4 621 531,91	4 621 531,91
2113	Terrains aménagés autres que voirie	11 043 000,00		1 786 697,89	1 786 697,89
2762	Créances sur transfert de droits à déduction de TVA	11 043 000,00		1 786 697,89	1 786 697,89
281	Amortissements des immobilisations corporelles	204 168 712,97		131 000,00	131 000,00

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

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 1	Vote du Syndicat
		RECETTES (1)	3 681 794,68		4 890 288,62	4 890 288,62
23		Immobilisations en cours	3 681 794,68			
	2314	Construction sur sol d'autrui	3 681 794,68			
28		Amortissements			4 890 288,62	4 890 288,62
	28135	Amo construction installations générales			4 890 288,62	4 890 288,62

IV - ANNEXES						
AMORTISSEMENTS, PROVISIONS ET METHODES UTILISEES						
CHARGES A REPARTIR						
AMORTISSEMENT DES IMMOBILISATIONS						
Désignation (localisation pour les immeubles)	Date d'acquisition	Estimation Valeur d'acquisition au 01/01/2016 (a)	Durée d'amortissement	Amortissements (*) au 01/01/2016 (b)	Valeur nette comptable (a) - (b)	Amortissements de l'exercice 2016
204 Subv. d'équipements versées	2006 à 2015	3 564 599 982,04	5 à 30 ans	476 661 879,45	3 087 938 102,59	198 459 346,52
2031 Frais d'études	2010	11 305 148,90	5 ans	0,00	11 305 148,90	2 261 029,78
2053 Concessions et droits	1997 à 2015	16 922 812,60	1 à 5 ans	12 896 476,09	4 026 336,51	2 866 490,05
2058 Concessions et droits	2005 à 2015	601 974,37	1 à 5 ans	450 550,87	151 423,50	88 418,00
2111 Terrains	1969 à 2015	19 403 072,54	-	0,00	19 403 072,54	0,00
2113 Terrains	1970 à 2015	2 598 410,80	-	0,00	2 598 410,80	0,00
2115 Terrains	1971 à 2015	5 401 317,56	-	0,00	5 401 317,56	0,00
2131 Bâtiments publics	1972 à 2015	6 595 409,31	0 à 80 ans	1 820 393,54	4 775 015,77	77 598,00
2135 Construction instal.générales	1983 à 2015	2 834 835,43	7 à 20 ans	2 169 983,01	664 852,42	117 661,00
2138 Constructions	1969 à 2015	1 653 295,18	0 à 20 ans	131 654,29	1 521 640,89	27 274,00
21538 Autres	2008 à 2015	99 911,48	10 ans	44 598,93	55 312,55	9 990,00
2181 Installa. générales agencement	2008 à 2015	490 732,16	10 ans	131 121,25	359 610,91	50 938,85
21811/12 Installa. générales agencement	2009 à 2015	707 431,37	1 à 10 ans	438 552,09	268 879,28	82 341,75
2182 Mat de transport	1999 à 2015	28 124,69	5 ans	28 124,69	0,00	0,00
21831 Matériel de bureau	1990 à 2015	189 141,31	5 à 12 ans	153 280,98	35 860,33	17 926,00
21832 Matériel informatique	1998 à 2015	3 856 124,57	1 à 6 ans	3 510 564,90	345 559,67	105 685,92
2184 Mobilier	1997 à 2015	1 593 062,54	1 à 10 ans	962 494,60	630 567,94	135 013,10
TOTAL		3 638 880 786,85		499 399 674,69	3 139 481 112,16	204 299 712,97

PROVISIONS SEMI-BUDGETAIRES

PROVISIONS SEMI-BUDGETAIRES							
COMPTE D'IMPUTATION	CONSTITUTION			REPRISE		SOLDE	
				- pour utilisation (1)			
	Date	Objet	Montant	Date	Montant		
6875	07/12/2011	Risque fiscal RATP (Taxe/salaire) 2011	70 000 000,00	30/03/2016	70 000 000,00	-	
6875	13/12/2012	Risque fiscal RATP (Taxe/salaire) 2012	38 000 000,00	30/03/2016	38 000 000,00	-	
6875	11/12/2013	Risque fiscal RATP (Taxe/salaire) 2013	55 000 000,00	30/03/2016	55 000 000,00	-	
6875	05/10/2011	Risque différents divers sur facture annuelle 2010 SNCF	12 830 000,00	08/07/2015	4 870 000,00	-	
				05/10/2016	7 960 000,00		
6875	06/06/2012	Risque différents divers sur facture annuelle 2011 SNCF	12 200 000,00	11/12/2013	2 120 799,00	8 369 201,00	
				08/07/2015	1 710 000,00		
6875	10/12/2014	Risque différents divers sur facture annuelle 2014 SNCF	50 000 000,00	30/03/2016	50 000 000,00	-	
6875	10/12/2014	Coût gratuité des transports en commun entre les 14 et 17/3/2014	7 000 000,00	30/03/2016	4 675 528,00	2 324 472,00	
6875	01/06/2011	Risque sillons grèves 2010 SNCF	5 300 000,00	30/03/2016	5 300 000,00	-	
6875	10/12/2014	Risque Transports scolaires CG91	4 000 000,00	30/03/2016	4 000 000,00	-	
6875	30/03/2016	Contentieux Remboursement VT	3 245 211,92	05/10/2016	1 901 437,92	1 343 774,00	
6875	30/03/2016	Risques différents fiscaux factures SNCF 2012/2015	12 500 000,00			12 500 000,00	
6875	30/03/2016	Risques différents SNCF factures 2012-2013-2014	3 000 000,00			3 000 000,00	
6875	30/03/2016	Contentieux Bail Swiss Life	23 425 954,78			23 425 954,78	
TOTAL			296 501 166,70		245 537 764,92	50 963 401,78	
Total 2016			42 171 166,70		226 975 528,00		

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

B2.1 - SITUATION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET CREDITS DE PAIEMENT											
Référence programme	Intitulé AP	Montant des autorisations de programme				Montants des crédits de paiement					
		Rappel : AP votées y compris ajustements(*)	Proposition d'AP DM 2016	Cumul engagements juridiques de programme au 14/09/16	Total cumulés AP	Credits de paiement antérieurs/réalisations cumulées au 01/01/2016	Cumul CP ouverts	Propositions CP	Cumul CP ouverts de la DM 2016	CP réalisés de 2016	Restes à financer (au delà de 2016) sur AP
		(1)	(2)	(3)	(4)=(1+2)	(5)	(6)	(7)	(8)=(6)+(7)	(9)	(10)=(4)-(5+8)
Dépenses		11 631 201 063,77	588 000 000,00	7 256 839 857,72	12 219 201 063,77	3 746 205 411,53	1 090 347 000,00	54 055 902,89	1 144 402 902,89	510 914 106,25	7 328 582 749,35
2 Infrastructures	1 TZEN 4	16 560 000,00		3 433 127,43	16 560 000,00		500 000,00	250 000,00	750 000,00	203 682,30	15 810 000,00
2 Infrastructures	1 Train Express Nord	23 215 312,00		27 329 735,00	33 215 312,00	4 056 114,27	5 876 000,00	380 000,00	6 256 000,00	2 549 454,14	22 903 197,73
2 Infrastructures	2 Ligne Orange	23 920 000,00		393 736,82	23 920 000,00	11 305 148,90					12 614 051,10
2 Infrastructures	2 TZEN 5	10 800 000,00		3 239 820,00	10 800 000,00		400 000,00	-150 000,00	250 000,00		10 550 000,00
2 Infrastructures	3 AP Etudes infrastructures	10 298 261,00		750 000,00	10 208 261,00	10 097 038,29	104 000,00		104 000,00		7 222,71
2 Infrastructures	3 Automatisation Ligne 4	100 000 000,00		100 000 000,00	100 000 000,00	3 244 898,61	21 838 999,00	-300 000,00	21 538 999,00	7 927 248,06	75 215 102,99
2 Infrastructures	3 TSCP Massy-Saclay	89 049 403,00		77 306 709,18	89 049 403,00	56 033 976,47	9 600 000,00	8 057 000,00	17 657 000,00	13 877 167,47	15 358 426,53
2 Infrastructures	4 T7	235 538 878,00		25 775 919,00	235 538 878,00	20 383 232,80	13 000 000,00	-100 000,00	12 900 000,00	1 898 788,94	202 255 645,20
2 Infrastructures	4 T1ME	254 000 000,00		30 675 839,15	254 000 000,00	15 099 472,95	16 880 000,00		16 880 000,00	1 996 459,69	222 030 527,05
2 Infrastructures	4 Train Express Ouest phase 1	89 000 000,00		10 488 321,70	89 000 000,00	4 975 258,96	4 850 000,00		4 850 000,00	1 778 335,07	79 774 746,04
2 Infrastructures	5 RER B Quais Signalisation	100 398 000,00		100 398 000,00	100 398 000,00	90 606 435,37					9 791 564,63
2 Infrastructures	5 T4	182 136 000,00		44 348 013,52	182 136 000,00	19 729 950,62	36 700 000,00	-8 057 000,00	28 643 000,00	6 758 259,05	133 763 049,38
2 Infrastructures	5 T9	399 000 000,00		113 935 077,08	399 000 000,00	12 384 364,97	38 280 000,00		38 280 000,00	19 925 251,10	348 435 035,03
2 Infrastructures	6 L 13 Facades de quai	19 450 000,00		17 950 000,00	19 450 000,00	17 247 810,88					2 202 189,12
2 Infrastructures	6 T10 Antony-Clamart	25 955 100,00		15 294 900,18	25 955 100,00	6 383 392,95	4 800 000,00		4 800 000,00	560 578,89	14 771 707,04
2 Infrastructures	7 RER B Mitry Claye	34 630 000,00		31 630 000,00	34 630 000,00	29 785 583,50					4 844 416,50
3 Matériel roulant ferré	1 Antenneurs ZZN	26 320 000,00		18 560 000,00	26 320 000,00	18 043 626,24		700 000,00	700 000,00		9 576 373,76
3 Matériel roulant ferré	1 EOLE	2 415 000 000,00			2 415 000 000,00		63 000 000,00	-4 000 000,00	59 000 000,00		2 356 000 000,00
3 Matériel roulant ferré	1 M184	35 000 000,00	-35 000 000,00								
3 Matériel roulant ferré	1 MPO5 L14 Extension Mairie de Saint Ouen	153 500 000,00		153 500 000,00	153 500 000,00	120 854 529,10	5 060 000,00	2 100 000,00	7 160 000,00	3 772 869,81	25 485 470,90
3 Matériel roulant ferré	1 Regio 2N	590 000 000,00		588 800 000,00	590 000 000,00	83 000 000,00	46 000 000,00	21 085 902,89	86 085 902,89	23 550 000,00	420 914 097,11
3 Matériel roulant ferré	1 Transformation 6 ZZN CRNPC	8 760 000,00		8 760 000,00	8 760 000,00	7 400 000,00		700 000,00	700 000,00		860 000,00
3 Matériel roulant ferré	2 MPO1 Ligne 9	231 240 000,00		224 300 000,00	231 240 000,00	181 178 470,65	29 263 600,00	300 000,00	29 563 600,00	14 830 521,92	20 497 928,35
3 Matériel roulant ferré	2 MR Tram express	184 910 000,00		184 910 000,00	184 910 000,00	34 653 298,19	68 224 000,00	-5 770 000,00	62 454 000,00	37 901 086,81	87 802 701,81
3 Matériel roulant ferré	2 RAMES TRAM TRAIN MASSY EVRY	194 800 000,00		194 800 000,00	194 800 000,00		6 800 000,00	-6 800 000,00			194 800 000,00
3 Matériel roulant ferré	2 Transfert MPO5 et MP99	27 000 000,00		27 000 000,00	27 000 000,00		9 965 000,00	-700 000,00		3 265 000,00	23 735 000,00
3 Matériel roulant ferré	3 MF77 L7 et L8	30 500 000,00		30 500 000,00	30 500 000,00		750 000,00				30 500 000,00
3 Matériel roulant ferré	3 MP14 STIF	620 000 000,00		619 070 000,00	620 000 000,00	27 300 000,00	31 140 000,00	16 200 000,00	47 340 000,00	23 614 790,90	545 360 000,00
3 Matériel roulant ferré	4 M184 RER B	46 100 000,00		46 100 000,00	46 100 000,00		1 000 000,00	-1 000 000,00			46 100 000,00
3 Matériel roulant ferré	4 MP14 SGP	478 000 000,00		477 150 000,00	478 000 000,00						478 000 000,00
3 Matériel roulant ferré	5 Franciliens lignes L et J		520 000 000,00		520 000 000,00			40 000 000,00	40 000 000,00		480 000 000,00
3 Matériel roulant ferré	5 Transfert M184 RER E										99 000 000,00
3 Matériel roulant ferré	7 MP14 auto ligne 4		99 000 000,00		99 000 000,00						99 000 000,00
3 Matériel roulant ferré	8 Francilien	1 407 000 000,00		1 403 011 485,00	1 407 000 000,00	1 011 829 902,91	142 007 700,00	36 000 000,00	159 007 700,00	94 512 449,97	236 162 397,09
3 Matériel roulant ferré	9 M109	878 060 000,00		878 060 000,00	878 060 000,00	589 333 672,47	128 915 000,00		133 015 000,00	66 601 849,45	155 711 327,53
3 Matériel roulant ferré	10 M179	165 890 000,00		165 793 000,00	165 890 000,00	156 543 458,30					9 346 541,70
3 Matériel roulant ferré	11 MPO5	26 540 000,00		26 430 000,00	26 540 000,00	26 477 720,40		100 000,00	100 000,00		2 012 279,60
3 Matériel roulant ferré	12 ZZN	105 351 000,00		105 351 000,00	105 351 000,00	35 038 393,06	10 380 000,00	-500 000,00	9 880 000,00	4 400 000,00	60 432 606,94
4 MRbus, acquisition tramway et dépôt	1 Acquisition dépôt bus	66 000 000,00		26 382 408,79	66 000 000,00	17 188 753,56	48 401 001,00		48 401 001,00	112 699,69	410 245,44
4 MRbus, acquisition tramway et dépôt	1 Matériel Roulant bus RATP	478 476 000,00		465 336 067,50	478 476 000,00	286 422 567,99	100 660 000,00	-33 290 000,00	67 370 000,00	41 042 560,11	124 683 432,01
4 MRbus, acquisition tramway et dépôt	2 Acquisition tramways	151 750 000,00		91 189 000,00	151 750 000,00	18 669 676,13	94 003 300,00		94 003 300,00	7 246 900,07	116 187 021,87
4 MRbus, acquisition tramway et dépôt	14 Matériel roulant bus CT2	337 295 926,56		193 488 780,76	337 295 926,56	187 196 302,75	60 000 000,00		60 000 000,00	29 984 818,73	90 999 623,81
5 Investissements qualité de service	1 Investissement Billettique-Vente	44 730 000,00		34 787 831,24	44 730 000,00	2 721 483,82	15 947 400,00	-94 000,00	15 853 400,00	3 768 832,97	26 155 116,18
5 Investissements qualité de service	15 Intermodalité	242 240 711,00		182 264 682,89	244 240 711,00	114 339 658,88	14 000 000,00		14 000 000,00	11 081 377,26	115 901 052,12
5 Investissements qualité de service	16 Accessibilité PMR	157 023 162,00		120 072 936,55	157 023 162,00	91 924 473,24	6 200 000,00		6 200 000,00	8 825 392,67	58 898 686,76
5 Investissements qualité de service	17 Information Voyageurs	229 254 439,61	4 000 000,00	178 193 401,83	233 254 439,61	113 466 766,64	25 000 000,00		25 000 000,00	15 203 814,39	94 787 672,97
5 Investissements qualité de service	18 Optimisation des infrastructures	178 031 903,00		118 545 163,50	178 031 903,00	109 418 461,67	10 800 000,00	94 000,00		5 221 324,15	57 719 321,13
5 Investissements qualité de service	19 Plan Impact	57 644 000,00		57 644 000,00	57 644 000,00	20 361 471,53	10 000 000,00		10 000 000,00	7 167 607,43	27 826 526,47
5 Investissements qualité de service	20 Sécurité	97 294 129,00		62 652 394,00	97 294 129,00	68 381 432,89	6 000 000,00		6 000 000,00	5 615 364,38	22 912 696,11
5 Investissements qualité de service	22 Vaires	1 080 514,60		1 080 514,60	1 080 514,60	836 763,23					243 751,37
5 Investissements qualité de service	23 SDA	338 548 424,00		267 811 000,00	338 548 424,00	127 651 225,13	70 000 000,00		70 000 000,00	49 009 624,83	140 897 196,87
Recettes											

* AP caduque, conformément au Règlement Budgétaire et Financier du STIF

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

B2.2 - SITUATION DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT ET CREDITS DE PAIEMENT											
Référence programme	Intitulé AE	Montant des autorisations d'engagement				Montants des crédits de paiement					
		Rappel : AE votées y compris ajustements(*)	Proposition d'AE DM 2016	Cumul engagements juridiques de programme au 14/09/16	Total cumulés AE	Credits de paiement antérieurs/réalisatio ns cumulés au 01/01/2016	Cumul CP ouverts	Propositions CP	Cumul CP ouverts de la DM 2016	CP réalisés de 2016	Restes à financer (au delà de 2016) sur AE
		(1)	(2)	(3)	(4)=(1+2)	(5)	(6)	(7)	(8)=(6)+(7)	(9)	(10)=(4)-(5)-(9)
Dépenses		282 694 457,46	9 298 435,00	136 533 656,04	285 992 892,46	123 504 368,33	20 716 700,00	-2 522 000,00	18 194 700,00	6 010 511,33	144 293 824,13
1 Etudes générales	1 Etudes générales	133 916 533,56		72 910 168,70	133 916 533,56	58 577 835,73	10 191 700,00	-1 055 000,00	9 136 700,00	1 790 514,66	66 201 887,83
2 Infrastructures	2 AE Projet infrastructures et autres dépenses	138 167 937,26	3 000 000,00	58 973 756,99	141 167 937,26	62 409 331,60	10 475 000,00	-1 762 000,00	8 713 000,00	4 163 711,17	70 045 695,66
5 Investissements qualité de service	21 Convention PDU	10 609 986,64	298 435,00	4 649 726,35	10 908 421,64	2 517 101,00	50 000,00	295 000,00	345 000,00	56 285,50	8 046 320,64
Recettes											

ARRETE - SIGNATURES

Présenté par le Directeur Général

A Paris le 5 octobre 2016

Le Directeur Général
Laurent PROBST



Délibéré par le Conseil réuni en séance

Nombre d'administrateurs présents : 24

Nombre de suffrages exprimés : 24

VOTES / Pour : 15

Contre : 9

Abs : 9

NPPV : 0

Date de convocation 23-sept-16

A Paris, le 5 octobre 2016

Les membres du syndicat :

La Présidente du Conseil du STIF
Valérie PECRESSE



Transmis au Préfet le .../.../...

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2016/451
Séance du 5 octobre 2016**

**AVANT-PROJET DES LIGNES
14 NORD,
MAIRIE DE SAINT-OUEN - SAINT-DENIS PLEYEL
16-17 SUD
SAINT-DENIS PLEYEL - NOISY-CHAMPS
DE LA SOCIETE DU GRAND PARIS**

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- 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** la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- VU** la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, et notamment son article 21 ;
- VU** l'ordonnance n°59-157 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France tel que codifié 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 ;
- 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** le décret n° 2015-308 du 18 mars 2015 relatif à l'association du Syndicat des transports d'Ile-de-France aux missions de la Société du Grand Paris de conception et de réalisation du réseau de transport public du Grand Paris
- VU** le protocole d'accord signé 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** le protocole d'accord signé entre l'Etat et la Région Ile-de-France le 19 juillet 2013 ;
- 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** la délibération n°2011/00475 du 1^{er} juin 2011 qui prend acte du projet Grand Paris Express et énonce des points de vigilance pour le futur projet ;
- VU** la délibération n°2011/0904 du 7 décembre 2011 approuvant le protocole de coordination STIF-SGP ;
- VU** la délibération n° 2014/246 approuvant le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DEUP) des lignes L14 Nord -16-17 Sud par le Conseil du STIF le 5 juin 2014 ;
- VU** la délibération n° 2014/480 approuvant le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DEUP) de la ligne L14 sud par le Conseil du STIF le 10 décembre 2014 ;

- VU** la délibération n° 2015/045 approuvant le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DEUP) de la ligne L15 ouest par le Conseil du STIF le 11 février 2015 ;
- VU** la délibération n° 2015/515 approuvant le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DEUP) de la ligne 17 nord par le conseil du STIF le 7 octobre 2015 ;
- VU** le rapport n°2016/451 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 30 septembre 2016 ;

CONSIDERANT le dossier d'Avant-projet des lignes L14 nord - L16-L17 sud, transmis au STIF le 21 juin 2016 ;

CONSIDERANT

- l'avis de la RATP, opérateur de transport, gestionnaire d'infrastructures des réseaux en interface et futur exploitant de la ligne L14 nord, en date du 28 juillet 2016 ;
- l'avis de la RATP, gestionnaire d'infrastructures du réseau Grand Paris Express, en date du 18 août 2016 ;
- l'Avis de la SNCF Réseau, opérateur de transport et gestionnaire d'infrastructures des réseaux en interface, en date du 30 août 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le dossier d'Avant projet des lignes L14 nord et L16-17 sud du réseau de transport du Grand Paris Express.

ARTICLE 2 : Le STIF émet les réserves suivantes :

- sur la conception des systèmes de la ligne 14 nord et demande à la SGP en concertation avec la RATP de lui soumettre un dossier établissant la démonstration de l'atteinte d'un objectif de qualité de service au moins équivalent à celui existant sur la ligne 14 en service ;
- sur la performance des automatismes de conduite de la ligne L16-17 sud. Le système devra permettre de réaliser un intervalle minimum pratique d'exploitation strictement inférieur à 90 secondes pour éviter d'avoir à débrancher la ligne 16 (Noisy-Champs-Le Bourget-Saint-Denis Pleyel) en gare du Bourget, ce qui pénaliserait le confort des voyageurs et leur temps de parcours en situation nominale ;
- sur les caractéristiques du site de maintenance des infrastructures d'Aulnay, au vu de l'absence d'éléments de niveau avant-projet (AVP), et demande à la SGP de lui soumettre un dossier d'AVP du site permettant au gestionnaire d'infrastructures de se prononcer sur son adéquation aux besoins des lignes 15, 16 et 17 ;
- sur les caractéristiques du site de maintenance et de remisage des trains (SMR) d'Aulnay, au vu de l'absence d'éléments de niveau avant-projet (AVP), et demande à la SGP de lui soumettre un dossier d'AVP du site lui permettant de s'assurer de l'adéquation des dispositions et des équipements du SMR aux caractéristiques du matériel roulant ;
- sur l'interconnexion en gare du Bourget RER avec le réseau existant (Tram Express 11 et RER B) au vu de l'absence d'éléments de niveau avant-projet. La SGP et la SNCF devront fournir un dossier d'AVP dans les meilleurs délais ;

- sur les coûts d'exploitation et de maintenance courante et patrimoniale du tronçon L14 nord, dans l'attente de leur mise à disposition au STIF ;
- sur les coûts d'exploitation et de maintenance courante et patrimoniale du tronçon L16-17 sud, dans l'attente de leur l'explicitation ;
- sur le calendrier de la ligne L14 nord dans l'attente de sa mise à disposition au STIF, et invite la SGP à lui fournir un calendrier de réalisation du tronçon L14 nord.

ARTICLE 3 : Le STIF demande à la SGP de prendre en compte l'ensemble des prescriptions formulées dans le rapport n°2016/451 et ses annexes ainsi que d'apporter des réponses aux demandes 1 à 37.

ARTICLE 4 : Le STIF invite la SGP à :

- préciser les coûts du site industriel d'Aulnay, SMI et SMR ;
- expliciter les dispositions prises pour diminuer les coûts d'exploitation et de maintenance et maîtriser les coûts d'exploitation ;
- présenter un calendrier intégrant toutes les dispositions pour sécuriser la réalisation du SMR d'Aulnay et optimiser les délais de mise en service des lignes 16 et 17 sud pour une mise en service fin 2023 compatible avec les jeux olympiques comme la SGP s'y est engagée auprès du CIO ;
- soumettre au STIF dans les meilleurs délais les dossiers nécessaires à la levée des réserves et/ou permettant d'apporter toutes les réponses attendues aux demandes formulées dans les articles précédents.

ARTICLE 5 : Le Directeur général du STIF est mandaté par le Conseil afin de transmettre la présente délibération et le rapport qui l'accompagne auquel sont annexées les remarques formulées par la RATP et la SNCF au Préfet de la Région Ile-de-France.

ARTICLE 6 : Le Directeur général du STIF est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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



Valérie PECRESSE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2016/452
Séance du 05 octobre 2016**

**AVANT-PROJET DE LA SNCF RELATIF
AUX INTERCONNEXIONS FERROVIAIRES
AVEC LES LIGNES**

**14 NORD,
MAIRIE DE ST-OUEN - ST-DENIS-PLEYEL,**

**16 ET 17 SUD,
ST-DENIS-PLEYEL- NOISY-CHAMPS**

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- 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** la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- VU** la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, et notamment son article 21 ;
- 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°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du 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** 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^{er} juin 2011 qui prend acte du projet Grand Paris Express et énonce des points de vigilance pour le futur projet ;
- VU** la délibération n°2011/0904 du 7 décembre 2011 approuvant le protocole de coordination STIF-SGP ;
- VU** le protocole d'accord signé entre l'Etat et la Région Ile-de-France le 19 juillet 2013;
- VU** la délibération n°2014/246 du 5 juin 2014 approuvant avec réserve le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la SGP des lignes 16 (St-Denis-Pleyel – Noisy-Champs), 17 Sud (St-Denis-Pleyel – Le Bourget RER) et 14 Nord (Mairie de St-Ouen - St-Denis-Pleyel) ;
- VU** la délibération n°2015/056 du 11 février 2015 approuvant le Schéma de Secteur ligne H visant à engager le programme des études complémentaires pour l'achèvement du Schéma Directeur ;
- VU** la délibération n°2015/256 du 8 juillet 2015 approuvant l'Avant-projet de RATP et de SNCF relatif aux interconnexions ferroviaires ligne 15 Sud ;

- VU** la délibération n°2015/257 du 8 juillet 2015 approuvant l'Avant-projet ligne 15 Sud réalisé par la SGP ;
- VU** la délibération n°2015/515 du 7 octobre 2015 approuvant avec réserve le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la SGP de la ligne 17 Nord (Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot) ;
- VU** le rapport n°2016/452 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 30 septembre 2016 ;

CONSIDERANT 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 ;

CONSIDERANT la volonté réaffirmée par le Premier ministre le 6 mars 2013 pour la réalisation d'un projet d'aménagement à l'échelle de l'agglomération parisienne, pour améliorer le cadre de vie des habitants, corriger les inégalités territoriales et faire de l'Ile-de-France une région compétitive et solidaire, renommé « Nouveau Grand Paris » avec un matériel roulant de capacité adaptée aux tronçons ;

CONSIDERANT la décision du Premier ministre du 9 juillet 2014 de confirmer le calendrier de réalisation de la ligne 15 Sud à l'horizon 2020 et d'assigner comme objectif à la Société du Grand Paris de réaliser les opérations d'interconnexion dans le respect des coûts et des délais impartis.

CONSIDERANT les avis sur le dossier d'Avant-projet des lignes 16/17 Sud sous maîtrise d'ouvrage de la SGP formulés par les opérateurs SNCF et RATP-GI respectivement le 30/08/2016 et le 18/08/2016.

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : approuve le dossier d'Avant-projet de la SNCF relatif aux interconnexions ferroviaires à réaliser dans le cadre du projet des lignes 14 Nord – 16 – 17 Sud, tronçon Mairie de St-Ouen - St-Denis-Pleyel – Noisy-Champs du Grand Paris Express, pour les gares existantes de Stade-de-France-St-Denis (*St-Denis-Pleyel*), Sevrans-Beaudottes, Sevrans-Livry et Chelles-Gournay.

ARTICLE 2 : demande à la SNCF pour la gare de Chelles-Gournay d'optimiser et de sécuriser en études PRO le planning de l'opération d'interconnexion afin d'être compatible avec la mise en service des lignes 16/17 Sud.

ARTICLE 3 : demande pour la gare du Bourget RER :

- à la SNCF, de lui transmettre au plus tôt l'Avant-projet pour cette gare d'interconnexion.
- conjointement à la SNCF et à la SGP de :
 - réaliser un projet d'interconnexion en continuité des espaces SNCF existants permettant une correspondance efficace et sécurisée entre le RER B, le Tram Express Nord et les lignes 16/17 ;

- créer les conditions pour permettre l'arrêt d'un maximum de trains compatible avec les opérations programmées au Schéma Directeur RER B et au Schéma Directeur ligne K, ainsi qu'aux évolutions de desserte du Tram Express Nord ;
- garantir l'accès à la gare GPE côté Drancy par le prolongement du couloir de correspondance SNCF existant dès la mise en service des lignes 16/17 Sud, et s'assurer de sa compatibilité avec le projet de prolongement du Tram Express Nord (phase 2).

ARTICLE 4 : demande pour l'interconnexion entre la gare SNCF existante de Stade de France-St-Denis et la nouvelle gare GPE de St-Denis-Pleyel :

- à la SGP de :
 - engager au plus tôt les études PRO pour la reconstitution des fonctionnalités des voies de services Landy-Pleyel sur le site du dépôt Chapelle (Paris 18^{ème}) afin de sécuriser l'objectif de mise en service de la correspondance avec le RER concomitamment à l'ouverture de la gare GPE ;
 - intégrer à son Dossier d'Opérations d'Investissements (DOI) la réalisation de l'ouvrage aérien de correspondance entre la gare existante de Stade de France-St-Denis et la nouvelle gare de St-Denis-Pleyel, ainsi que de l'opération connexe « Dépôt Chapelle » (Paris 18^{ème}) préalable à la réalisation de la passerelle à St-Denis-Pleyel.
- conjointement à la SNCF et à la SGP de :
 - approfondir la solution d'aménagement de l'accès à la correspondance depuis la plate forme de raccordement aux quais RER, compatible avec l'hypothèse d'un arrêt du Transilien ligne H, permettant d'optimiser la lisibilité, le confort, l'accessibilité et la sécurité du parcours des usagers ;
 - garantir la faisabilité de la réalisation des travaux de la plateforme de raccordement et de la passerelle sur le faisceau ferroviaire, et évaluer les risques associés sur l'exploitation sur l'ensemble des circulations, et en gare ;
 - poursuivre les études sur la faisabilité de création de l'arrêt ligne H en gare de Stade de France-St-Denis afin d'optimiser les impacts sur l'exploitation des circulations des trains, les coûts et les délais de réalisation.

ARTICLE 5 : demande à la SNCF pour la gare de Sevrans-Beaudottes de :

- approfondir la solution d'aménagement de l'accès à la correspondance depuis les quais RER permettant d'optimiser la lisibilité, le confort, l'accessibilité et la sécurité du parcours des usagers, et en cohérence avec le programme de réhabilitation des espaces existants mené par la SNCF visant à atteindre les objectifs de qualité de service à l'ouverture de la gare de métro L16 ;
- garantir la faisabilité de la réalisation des travaux sous l'ouvrage cadre du RER et évaluer les risques associés.

ARTICLE 6 : demande à la SNCF et à la SGP pour la gare de Sevrans-Livry de réaliser un programme d'interconnexion qui :

- préserve les conditions actuelles et futures d'exploitation du RER B et de la ligne K en situation nominale et dégradée, et compatible avec les opérations programmées au Schéma Directeur RER B et au Schéma Directeur ligne K ;
- réponde aux objectifs fonctionnels et de niveau services aux voyageurs par un accès performant et sécurisé à l'offre de transport.

ARTICLE 7 : demande à la SNCF et à la SGP de justifier le besoin d'isolement physique entre 2 ERP (Etablissement Recevant du Public), et en cas de besoin avéré, de préciser les conditions d'exploitation et de maintenance, et plus particulièrement pour les gares de Sevrans-Beaudottes, Sevrans-Livry et Chelles-Gournay.

ARTICLE 8 : demande à la SNCF pour la suite des études en phase PRO de :

- approfondir les études d'exploitation permettant de garantir les objectifs de desserte nécessaires à la gestion des flux en toute sécurité à la mise en service du GPE, la compatibilité avec les opérations programmées aux Schémas Directeurs des lignes concernées, et la prise en compte des mesures conservatoires pour permettre d'éventuelles évolutions de l'offre ;
- optimiser et définir la programmation des interruptions de circulation et des limitations de vitesse du réseau existant afin de minimiser les impacts sur l'exploitation en gare et en ligne (et plus particulièrement pour le RER B, le RER D, le RER E et le Transilien lignes H, K et P) ;
- préciser et optimiser la coordination des chantiers SNCF et SGP en gare afin de limiter les périodes d'impacts sur l'exploitation et l'accessibilité à l'offre de transport du réseau existant en situation nominale, et événementielle pour la gare de Stade de France-St-Denis ;
- évaluer et préciser la coordination des chantiers des opérations d'interconnexion GPE des lignes 16/17 Sud avec les autres projets ferroviaires programmés concomitamment sur la zone RFN afin de limiter les impacts sur l'exploitation du réseau existant, et plus particulièrement sur le réseau Paris-Est et Paris-Nord (CDG Express, programme maintenance/régénération sur la Région Nord) et Grandes Lignes Nord Europe ;
- prendre en compte et justifier les services de substitution lors des interruptions de circulation des trains relatifs aux opérations de correspondance et d'adaptation en gare et les coûts afférents à financer par le projet sous maîtrise d'ouvrage de la SGP.

ARTICLE 9 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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



Valérie PÉCRESSE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2016/453
Séance du 5 octobre 2016**

**AVANT-PROJET DE LA SNCF
RELATIF A L'INTERCONNEXION FERROVIAIRE
EN GARE D'ISSY RER
AVEC LA LIGNE 15 SUD
PONT DE SEVRES – NOISY-CHAMPS**

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- 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 dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- VU** la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, et notamment son article 21 ;
- 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° 2010/0799 du 8 décembre 2010 qui présente l'avis du STIF sur le projet de transport du Grand Paris ;
- 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^{er} juin 2011 qui prend acte du projet Grand Paris Express et énonce des points de vigilance pour le futur projet ;
- VU** la délibération n°2011/0904 du 7 décembre 2011 approuvant le protocole de coordination STIF-SGP ;
- VU** le protocole d'accord signé entre l'Etat et la Région Ile-de-France le 19 juillet 2013;
- VU** la délibération n°2012/285 du 10 octobre 2012 prenant acte du contenu du dossier qui prévoit la réalisation du tronçon sud ligne rouge comprise entre Pont de Sèvres et de Noisy-Champs;
- VU** la délibération n°2015/256 du Conseil du STIF approuvant l'AVP 15 Sud de la RATP et de la SNCF ;
- VU** la délibération n°2015/257 du Conseil du STIF approuvant l'AVP 15 Sud de la SGP ;
- VU** la délibération n°2016/207 du Conseil du STIF approuvant le dossier de concertation du maître d'ouvrage SNCF Réseau relatif à la création de la nouvelle gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny interconnectée à la ligne 15 Sud ;
- VU** le rapport n°2016/453 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 30 septembre 2016 ;

CONSIDERANT le dossier d'Avant-projet de SNCF relatif aux interconnexions ferroviaires ligne 15 Sud et le dossier d'Avant projet de la SGP sur la ligne 15 Sud ;

CONSIDERANT l'avis de l'exploitant SNCF Mobilités sur le dossier d'Avant-projet SGP sur la ligne 15 Sud formulé le 16 juin 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : approuve le dossier d'Avant-projet de la SNCF relatif à l'interconnexion ferroviaire en gare d'Issy RER à réaliser dans le cadre du projet de la ligne 15 Sud, tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs du Grand Paris Express avec une réserve sur les coûts annoncés du projet.

ARTICLE 2 : demande à la SNCF pour la suite des études en phase PRO :

- de compléter et d'approfondir les études en phase PRO ;
- d'optimiser et de sécuriser en études PRO le calendrier de réalisation de l'opération d'interconnexion en gare d'Issy RER afin d'être compatible avec la mise en service de la ligne 15 Sud ;
- d'optimiser et de définir la programmation des interruptions de circulation et des limitations de vitesse du RER C afin de minimiser les impacts sur l'exploitation en gare et en ligne ;
- de préciser et d'optimiser la coordination des chantiers SNCF et SGP en gare afin de limiter les périodes d'impacts sur l'exploitation et l'accessibilité à l'offre de transport du réseau existant ;
- de prendre en compte et de justifier les services de substitution lors des interruptions de circulation des trains et de fermeture de la gare relatifs aux opérations de correspondance et d'adaptation et les coûts afférents à financer par le projet sous maîtrise d'ouvrage SGP.

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

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



Valérie PÉCRESSE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2016/454
Séance du 5 octobre 2016**

SCHEMA DIRECTEUR DU RER B SUD - MODERNISATION DES GARES

GARE DE CROIX DE BERNY

**AVANT-PROJET ET
CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES PROJET ET TRAVAUX**

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, notamment son article 20-1, introduit par l'ordonnance n°2014-690 du 26 juin 2014 relative à la participation de la Société du Grand Paris à certains projets du réseau des transports en Île-de-France ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Contrat de plan Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** le Dossier de Schéma directeur du RER B au sud approuvé par décision du Conseil d'Administration du STIF n°2013/172 du 10 juillet 2013 ;
- VU** le rapport n°2016/454 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 30 septembre 2016 ;

CONSIDERANT l'Avant-Projet de la gare de La Croix de Berny réalisé par la RATP ;

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'Avant-Projet de la gare RER B de La Croix de Berny proposé par la RATP fixant le coût des travaux de modernisation sur son périmètre à 20,5 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2016 ;

ARTICLE 2 : d'approuver la convention de financement des études Projet et les travaux de la gare de La Croix de Berny, pour un montant de 20,5 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2016 ;

ARTICLE 3 : d'autoriser le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la délibération ;

ARTICLE 4 : le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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



Valérie PÉCRESSE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2016/455
Séance du 5 octobre 2016**

BIPOLE GARE DE L'EST – GARE DU NORD

**CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE A LA CONCERTATION
PREALABLE, AU SCHEMA DE PRINCIPE ET A L'ENQUETE PUBLIQUE**

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le code de l'environnement (notamment les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants, L 126-1 et suivants et R126-1 et suivants) ;
- VU** la loi 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;
- VU** le Contrat Particulier Transports 2009-2013 entre la Ville de Paris et la Région notifié le 27 novembre 2009,
- VU** le Contrat de Projet État-Région 2015-2020 voté par l'assemblée régionale le 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération n°2013-116 du 16 mai 2013 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé les principales orientations du Schéma de secteur du réseau Est et du RER E et le programme d'études complémentaires pour l'achèvement du Schéma Directeur,
- VU** la délibération n°2015/538 et ses annexes du Conseil du STIF en date du 7 octobre 2015 approuvant le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP),
- VU** le Contrat de plan Etat-Région Ile-de-France (CPER) 2015-2020 signé le 9 juillet 2015,
- VU** le rapport n°2016/455 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 30 septembre 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention de financement des études de concertation préalable, schéma de principe et enquête publique du BIPOLE GARE DE L'EST – GARE DU NORD pour un montant de 1 142 000 € HT en euros courants, moyennant la participation de:

- | | |
|---------------------------|------------------------|
| - La Région Île-de-France | à hauteur de 399 700 € |
| - L'État | à hauteur de 171 300 € |
| - Département de Paris | à hauteur de 285 500 € |
| - STIF | à hauteur de 285 500 € |

ARTICLE 2 : d'autoriser la directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de cette délibération ;

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

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



Valérie PÉCRESSE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/456
Séance du 5 octobre 2016

POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE MELUN

**CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES RELATIVE AU
DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES
(DOCP), A LA CONCERTATION PREALABLE, AU SCHEMA DE
PRINCIPE ET A L'ENQUETE PUBLIQUE**

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** la loi n° 85-704 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** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Contrat de plan Etat – Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015,
- VU** la délibération n°2011-631 et ses annexes du Conseil du STIF en date du 6 juillet 2011 approuvant le contenu type des Dossiers d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) et des Schémas de principe (SDP) ;
- VU** le rapport n°2016/456 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements du 30 septembre 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention de financement du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), de la concertation préalable, du Schéma de Principe et de l'Enquête Publique pour le projet du pôle multimodal de Melun pour un montant de 1 300 000 € HT courants conventionnels non actualisables non révisables, moyennant la participation de :

L'État	195 000 €	15 %
La Région Île-de-France	455 000 €	35 %
Le Département de Seine-et-Marne	195 000 €	15 %
La Communauté d'Agglomération Melun – Val-de-Seine	130 000 €	10 %
Le STIF	325 000 €	25 %

ARTICLE 2 : d'autoriser le directeur général à signer ladite convention et à prendre toutes les mesures nécessaires pour son exécution.

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

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



Valérie PÉCRESSE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2016/457
Séance du 5 octobre 2016**

**PROLONGEMENT DE LA LIGNE 10 DU METRO
DE GARE D'AUSTERLITZ A IVRY-SUR-SEINE**

**CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES COMPLEMENTAIRES
AU DOSSIER D'EMERGENCE**

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le 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 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération n°2013/522 du Conseil du STIF 11 décembre 2013 relative à la convention de financement des études de prolongement de la ligne 10 en vue de la réalisation d'un dossier d'urgence ;
- VU** le rapport n°2016/457 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements du 30 septembre 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention de financement d'un montant de 600 000 € HT relative aux études du prolongement de la ligne 10 du métro de gare d'Austerlitz à Ivry-sur-Seine complémentaires au dossier d'urgence, financée par l'Etat à hauteur de 30% et par la Région Ile-de-France à hauteur de 70% ;

ARTICLE 2 : d'autoriser le directeur général à signer ladite convention et à prendre toutes les mesures nécessaires pour son exécution.

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

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



Valérie PÉCRESSE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/458
Séance du 5 octobre 2016

SCHEMA DIRECTEUR DU RESEAU PARIS - EST

**CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES RELATIVES AU
SCHEMA DE PRINCIPE ET A L'ENQUETE PUBLIQUE POUR LE
PROLONGEMENT DES MISSIONS
VILLIERS-SUR-MARNE DU RER E A ROISSY-EN-BRIE**

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- 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 dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la loi 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, dite loi MOP ;
- VU** la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et relative à la création de l'Epic SNCF et de ses deux filiales SNCF Mobilités et SNCF Réseau ;
- VU** le décret n°99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions versées par l'Etat pour des Projets d'investissement et son décret d'application n°2002-428 du 25 mars 2002 ;
- VU** le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le schéma directeur de la région d'Ile-de-France ;
- VU** le décret no 2015-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités ;
- VU** le décret no 2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau ;
- VU** la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** le Règlement budgétaire et financier de la Région Île-de-France, adopté par la délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 ;
- VU** la délibération n°2011-631 et ses annexes du Conseil du STIF en date du 6 juillet 2011 approuvant le contenu type des Dossiers d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et des Schémas De Principe (SDP) ;
- VU** la délibération n°2013/116 du 16 mai 2013 approuvant le programme d'études complémentaires pour la finalisation du Schéma Directeur du Réseau Est et RER E ;
- VU** la délibération n°2016/220 du Conseil du STIF du 1^{er} juin 2016 approuvant le Schéma Directeur du réseau Paris Est ;
- VU** le rapport n°2016/458 ;

VU l'avis de la Commission des investissements du 30 septembre 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention de financement « Schéma directeur RER E à l'Est et ligne P du Transilien – schéma de principe et enquête publique du prolongement des missions RER E Villiers à Roissy en Brie » pour un montant de 4,630 M€, moyennant la participation de :

- L'Etat à hauteur de 1,389 M€
- La Région Ile de France à hauteur de 3,241 M€

ARTICLE 2 : d'autoriser le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la délibération ;

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

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



Valérie PÉCRESSE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/459
Séance du 5 octobre 2016

POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE VERSAILLES-CHANTIERS

**AVENANT N°2 A LA CONVENTION DE FINANCEMENT
RELATIVE AUX PHASES D'AVP MODIFICATIF, DE PRO ET DE
REALISATION DES AMENAGEMENTS DU POLE D'ECHANGES
MULTIMODAL DE VERSAILLES-CHANTIERS – PHASE 1**

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2006/0781 du Conseil du STIF du 20 septembre 2006 approuvant l'avant-projet et la convention de financement de la première phase fonctionnelle, notifiée le 29 mai 2007 ;
- VU** le rapport de la commission d'enquête en date du 4 juillet 2011, faisant suite aux enquêtes publiques conjointes qui se sont tenues du 3 mars au 4 avril 2011 ;
- VU** la délibération n°2011/0909 du Conseil du STIF prise dans sa séance du 7 décembre 2011, approuvant l'avant-projet modificatif de l'opération « Pôle d'échanges multimodal de Versailles-Chantiers » et l'avenant n°1 à la convention de financement ;
- VU** le Contrat de plan État – Région Île-de-France (CPER) 2015-2020, signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** le rapport n°2016/459 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 30 septembre 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 à la convention de financement relative aux phases d'AVP modificatif, de PRO et de réalisation des aménagements du Pôle d'Échanges multimodal de Versailles-Chantiers – phase 1 ;

ARTICLE 2 : d'autoriser le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de cette délibération.

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

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



Valérie PÉCRESSE

2016

Pôle d'échanges multimodal de Versailles-Chantiers

Avenant n°2 à la convention de financement
relative aux phases d'AVP modificatif, de PRO et de
réalisation des aménagements du Pôle d'Échanges
multimodal de Versailles-Chantiers – phase 1



Yvelines
Le Département



VERSAILLES



SOMMAIRE

ARTICLE 1 - OBJET DE L'AVENANT N°2	9
ARTICLE 2 – MODIFICATION DES VISAS.....	9
ARTICLE 3 – MODIFICATION DE LA DESIGNATION DES MAÎTRES D'OUVRAGE	9
ARTICLE 4 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 3 « RESPONSABILITE DES MAÎTRES D'OUVRAGE ET DU MAÎTRES D'OUVRAGE COORDINATEUR ».....	9
ARTICLE 5 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 4 « DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION ».....	9
ARTICLE 6 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 5 « COUT DE L'OPERATION, COUT D'OBJECTIF PAR MAITRE D'OUVRAGE »	11
ARTICLE 7 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 6 « FINANCEMENT DE L'OPERATION ».....	12
ARTICLE 8 – MODIFICATION DES ANNEXES	13
ARTICLE 9 – DISPOSITIONS DIVERSES	13
SIGNATAIRES	14

Entre,

En premier lieu,

- L'**Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,
- La **Région Ile-de-France**, représentée par la Présidente du Conseil régional, ci-après désignée par « la Région », dûment mandatée par délibération n° _____ de la Commission Permanente du _____ du Conseil régional d'Ile-de-France,
- Le **Département des Yvelines**, représenté par le Président du Conseil départemental, ci-après désigné par « le Département », dûment mandaté par délibération n° _____ de l'Assemblée départementale du _____ du Conseil départemental,

Ci-après désignés par « les financeurs ».

En deuxième lieu,

- La **Ville de Versailles**, collectivité locale dont le siège est à Versailles (78011), 4 avenue de Paris, représentée par le Maire, dûment mandaté par délibération n° _____ du Conseil municipal en date du 29 septembre 2016,
- **SNCF Réseau**, Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 92 avenue de France, représenté par son Directeur des Projets Franciliens, dûment mandaté par délibération du Conseil d'administration de RFF en date du 12 juin 2014,
- **SNCF Mobilités**, Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro 552 049 447, dont le siège est à Saint-Denis (92300), 2 place aux Etoiles, représentée le Directeur Général SNCF Transilien, dûment habilité à signer la présente convention,

Ci-après désignés par « les maîtres d'ouvrages ».

En troisième lieu,

Le STIF, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé au 39 bis / 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, SIRET n° 287 500 078 00020, représenté par Laurent PROBST en sa qualité de Directeur Général agissant en vertu de la délibération n°2016/302 en date du 13 juillet 2016,

Ci-après désigné comme « **le STIF** » ou « **l'autorité organisatrice** ».

Ci-après collectivement désignés « **les Parties** »,

Visas

Vu la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et relative à la création de l'Epic SNCF et de ses deux filiales SNCF Mobilités et SNCF Réseau,

Vu le Contrat de projets 2007-2013 État – Région Île-de-France signé le 23 mars 2007,

Vu le cadre du Contrat de plan État – Région Île-de-France (CPER) 2015-2020, adopté par délibération du Conseil Régional n° CR 53-15 en date du 18 juin 2015,

Vu l'avant-projet et la convention de financement, approuvés par la Commission Permanente de la Région le 19 octobre 2006, par le Conseil du STIF dans sa séance du 20 septembre 2006, et notifiée le 29 mai 2007,

Vu le rapport de la commission d'enquête en date du 4 juillet 2011, faisant suite aux enquêtes publiques conjointes qui se sont tenues du 3 mars au 4 avril 2011,

Vu l'avant-projet modificatif de l'opération « Pôle d'échanges multimodal de Versailles-Chantiers » approuvé par le Conseil du STIF dans sa séance du 7 décembre 2011,

Vu la délibération de la Commission Permanente de la Région Ile-de-France du 19 octobre 2006 (n° CP 06-876) approuvant la convention de financement entre l'Etat, la Région Ile-de-France, le Département des Yvelines, la Ville de Versailles, SNCF Mobilités, SNCF Réseau, et le STIF aux phases d'AVP, de PRO et de réalisation du pôle d'échange multimodal de Versailles-Chantiers, et la délibération n° _____ en date du _____, par laquelle le Conseil départemental des Yvelines a voté la convention de financement relative aux phases d'AVP, de PRO et de réalisation,

Vu la délibération de la Commission Permanente de la Région Ile-de-France du 16 novembre 2011 (n° CP 11-991) approuvant l'avenant n° 1 à la convention de financement entre l'Etat, la Région Ile-de-France, le Département des Yvelines, la Ville de Versailles, SNCF Mobilités, SNCF Réseau, et le STIF aux phases d'AVP, de PRO et de réalisation du pôle d'échange multimodal de Versailles-Chantiers, et la délibération n° _____ en date du _____, par laquelle le Conseil départemental des Yvelines a voté l'avenant n°1 à la convention de financement relative aux phases d'AVP, de PRO et de réalisation,

Vu la délibération n°2011/0909 du Conseil du STIF prise dans sa séance du 7 décembre 2011, approuvant l'avenant n°1 à la convention de financement et autorisant la Directrice Générale du STIF à le signer,

Vu la délibération n° _____ du Conseil du STIF prise dans sa séance du __ décembre 2016, approuvant le présent avenant n°2 à la convention de financement et autorisant la Directeur général du STIF à le signer.

Il est convenu ce qui suit :

PREAMBULE

Rappel de l'opération : définition du programme et financements

La gare de Versailles-Chantiers est un des pôles majeurs de desserte et de correspondance du réseau ferroviaire francilien, desservi quotidiennement par 560 trains de voyageurs (RER, Transilien, TER, Intercités et TGV) et par 29 lignes de bus. Construite en 1932 et comprenant une unique passerelle desservant les 4 quais, elle ne répond plus aux exigences de qualité de service, de confort et de sécurité. Fréquentée par 64 000 voyageurs par jour, dont 40 % en correspondance, la gare connaît de nombreux dysfonctionnements : espaces voyageurs et accès aux quais saturés, arrêts de bus dispersés, site enclavé, accès routiers difficiles.

C'est pourquoi en 2005, un projet de réaménagement du pôle d'échanges multimodal (PEM) a été élaboré conjointement à un projet urbain contigu porté par la Ville de Versailles, et avec lequel il présentait de nombreuses interfaces. Le schéma de principe du PEM a été approuvé par le Conseil du STIF dans sa séance du 19 juin 2001 et le projet a alors recueilli un avis favorable lors de la procédure d'enquête publique menée en 2005. L'avant projet et la convention de financement de l'opération ont ensuite été approuvés par le Conseil du STIF dans sa séance du 20 septembre 2006 et par la Commission Permanente de la Région du 19 octobre 2006 (CP n° 06-876).

Au printemps 2008, à l'initiative de la Ville de Versailles, de nouvelles réflexions ont été engagées sur le projet urbain, à l'interface avec le projet de transport. Le projet urbain s'inscrivant à long terme et présentant des évolutions fonctionnelles importantes, l'idée directrice des partenaires consistait à « désimbriquer » le projet transport du projet urbain.

Les caractéristiques du projet de PEM ayant ainsi évolué de manière substantielle, il est apparu nécessaire de conduire une nouvelle procédure d'enquête publique incluant une mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme, qui s'est tenue du 3 mars au 4 avril 2011. Cette procédure d'enquêtes publiques conjointes s'est conclue par la remise du rapport de la commission d'enquête en charge de la procédure, laquelle a émis un avis favorable au projet.

La réalisation du projet se décompose en :

- phase 1 : accès au pôle, première tranche du bâtiment gare, intermodalité, dont la mise en service est prévue en 2016.
- Phase 1 bis : parc relais, local vélos
- Phase 2 : deuxième tranche du bâtiment gare.

Les phases 1bis et 2 sont rappelées pour mémoire mais ne sont ni financées et ni programmées à ce jour.

Une partie des travaux a été réalisée dans le cadre de la convention initiale : il s'agit des travaux de la Porte de Buc repartis comme suit :

- la création d'une entrée à la gare depuis la rue Porte de Buc, sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF et de RFF, mise en service en février 2011,
- le réaménagement de la rue de Porte de Buc avec la réalisation de travaux de voirie et le réaménagement de 6 postes à quai, sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Versailles, mis en service en septembre 2010.

L'avenant n°1 à la convention de financement approuvé par le Conseil du STIF dans sa séance du 7 décembre 2011, notifiée le 10 avril 2012, et désignée par la suite « convention de 2006 », a permis de :

- préciser les nouveaux périmètres et coûts des travaux,
- préciser les modes de financement permettant de concrétiser ce nouveau projet de pôle,
- amender le contrat de pôle d'avril 2005 relatif au pôle d'échanges de Versailles-Chantiers.

Les détails techniques du projet et leurs évolutions sont décrits dans le document d'avant-projet modificatif, approuvé par le Conseil du STIF dans sa séance du 7 décembre 2011, dont certains éléments sont joints en annexes (périmètre des 3 MOA, tableaux de financement, calendrier prévisionnel).

Le volet ferroviaire PEM de Versailles-Chantier sera mis en service en décembre 2016.

2016 : anticipation de la phase 2 et décalage de la mise en service de la gare routière

- Evolution de programme – périmètre de maîtrise d'ouvrage SNCF Mobilités

En 2013, SNCF Mobilités a sollicité les financeurs du projet pour anticiper la prise en charge des quatre ascenseurs d'accès à la nouvelle passerelle, ascenseurs initialement financés en phase 2 de l'opération. En effet, alors que l'intégration en phase 2 des ascenseurs n'avait pas fait l'objet d'observations particulières lors des échanges en phases AVP et PRO, la Sous-Commission Départementale d'Accessibilité a émis un avis défavorable sur le permis de construire de la nouvelle passerelle le 8 octobre 2013 au motif que ces quatre ascenseurs n'étaient pas prévus. **Après accord du Comité de Suivi de la Convention de Financement (CSCF) du 28 novembre 2013**, la SNCF a donc intégré ces quatre ascenseurs dans le permis de construire de la nouvelle passerelle, ce qui a permis in fine la notification de ce dernier. Les travaux de pose par grutage de la nouvelle passerelle, réalisés en février 2015 ont, d'un point de vue opérationnel, constitué une opportunité pour mutualiser des travaux conséquents et, de fait, poser également les pylônes des futurs ascenseurs. Cette anticipation a présenté des avantages parmi lesquels une optimisation des coûts évaluée à 11% (par rapport à une opération isolée) et une diminution des nuisances pour les voyageurs et les riverains. Le coût des quatre ascenseurs était alors estimé après optimisation des coûts à 1 480 k€ aux CE décembre 2015, soit 1 159 k€ aux CE de la convention de financement (janvier 2005, indice TP01).

En 2015, SNCF Mobilités a démontré qu'il était opportun d'anticiper certains travaux, pour un montant de 184 k€ constants (CE 01/2005), qui avaient été différés en phase 2. Cette demande d'anticipation en Phase 1 des travaux de traitement de façade et de remplacement de certaines menuiseries se justifie par la volonté de donner un aspect homogène et plus complet aux ouvrages. La réalisation simultanée avec les travaux en cours a engendré une économie en termes de moyens logistiques, notamment les échafaudages et sujétions ferroviaires. **Cette demande a fait l'objet d'une présentation en Comité de Suivi de la Convention de Financement (CSCF) et d'un accord de la part des financeurs le 27 mai 2015.**

SNCF Mobilités a par ailleurs présenté des économies d'un montant de 255 000€ (CE 01/2005), sur la phase 1 ce qui a permis de financer ces éléments de programmes.

Par conséquent, compte tenu de ces évolutions de programme actées en CSCF par les financeurs et le STIF, le coût du périmètre de SNCF Mobilités augmente de 1,343 M€ constants (CE 01/2005). Le programme sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau reste inchangé.

En référence à l'article 7.2 de la convention de financement il est convenu entre les parties d'utiliser l'indice TP01 pour l'ensemble des dépenses du PEM, les décomptes d'appels de fonds en tiendront compte.

- Décalage de la mise en service de la gare routière – périmètre de maîtrise d'ouvrage Ville de Versailles

Afin de sortir d'un contentieux avec Unibail et Nexity sur le projet urbain, la Ville de Versailles a signé un protocole d'accord avec les promoteurs en Juillet 2014, modifié par voie d'avenants en mars 2015 et juillet 2016. Cet accord qui modifie l'emplacement du futur parc de stationnement en le plaçant sous la gare routière a été rendu nécessaire car les promoteurs refusaient la réalisation de cet ouvrage sous l'îlot Est destiné à leur être cédé en totalité. Cet accord permet d'avoir une visibilité sur le calendrier de réalisation du parking et de la gare routière qui sera située au-dessus. Les permis de construire du projet immobilier ont été délivrés et purgés en 2016 et la démolition du parking silo s'est achevée en janvier 2016. La durée des travaux est estimée à environ 3 ans.

Cette solution **ne remet pas en cause le programme de la gare routière mais retarde sa livraison et génère un décalage de calendrier par rapport à la livraison du hall 2 de la gare ferroviaire. Elle est également sans impact sur l'enveloppe allouée à la Ville dans le cadre du PEM de Versailles-Chantiers. Ce retard est estimé à trois ans** (mars 2019 au lieu de mars 2016 comme prévu dans l'AVP modificatif).

Si la réalisation du parking public et du local vélo relève de la phase 1 bis et ne figure donc pas au nombre des ouvrages financés dans le cadre de la convention de financement (CFI) de 2006, ni de l'avenant notifié le 10 avril 2012, la gare routière figure en revanche au financement de l'avenant.

Consciente des difficultés que la modification développée ci-dessus entraîne, la Ville de Versailles a décidé de porter l'intégralité de la maîtrise d'ouvrage du parking et recherchera toute possibilité de financement (hors la présente convention). Elle s'est également rapprochée de la SNCF pour étudier des adaptations du projet afin d'optimiser la fréquentation du Hall 2 de la gare pendant la phase travaux du parking et de la gare routière situés à ses abords immédiats.

La convention de financement des phases d'AVP, PRO et de réalisation du PEM de Versailles (n° CP 06-876), modifiée par ses avenants n°1 et n°2, est ci-après désignée « **la convention de financement initiale modifiée** ».

Dans le cadre du présent avenant n°2 à la convention initiale modifiée, il s'agit de :

- Acter l'augmentation du coût d'objectif initial de l'opération placée sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Mobilités, sur le périmètre du CPER, conformément aux décisions prises par les financeurs et le STIF en comité de suivi de la convention de financement du 28 novembre 2013 et du 27 mai 2015. Initialement estimé à 35,598 M€ constants (CE 2005) dans l'avenant n°1, le coût d'objectif est porté à 36,941 M€ constants (CE 2005), soit une augmentation de 1,343 M€ constants (CE 2005), pour cause d'anticipation de travaux de la phase 2 ;
- Modifier le délai de réalisation de la gare routière et des aménagements périphériques sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Versailles et intégrer les dispositions prises pour le respect de la nouvelle date de mise en service ;
- Modifier la désignation des maitres d'ouvrage SNCF Mobilités et SNCF Réseau qui remplacent SNCF et RFF suite à la réforme ferroviaire mise en œuvre à partir de janvier 2015

Les montants du présent avenant sont exprimés en hors taxes (HT).

ARTICLE 1 - OBJET DE L'AVENANT N°2

Le présent avenant a pour objet de modifier le coût d'objectif en € constant (CE 2005) du périmètre de maîtrise d'ouvrage de SNCF Mobilités, et par conséquent le plan de financement, de fixer le nouveau délai de réalisation de la gare routière et des aménagements périphériques suite à la modification de l'emplacement du futur parc de stationnement décidé par la Ville de Versailles dans le cadre de son projet immobilier, et de modifier la désignation des maîtres d'ouvrage SNCF Mobilités et SNCF Réseau qui remplacent SNCF et RFF suite à la réforme ferroviaire adoptée le 1^{er} janvier 2015.

Par conséquent, le présent avenant modifie, d'une part les visas, les articles 3, 4, 5, 6 et d'autre part les annexes 1, 2, 3 et 4, de la convention initiale.

ARTICLE 2 – MODIFICATION DES VISAS

- *Les visas de la convention de financement initiale modifiée par son avenant n°2 sont complétés par :*

Vu la délibération de la Commission Permanente de la Région Ile-de-France du 16 novembre 2011 (n° CP 11-991) approuvant l'avenant n° 1 à la convention de financement entre l'Etat, la Région Ile-de-France, le Département des Yvelines, la Ville de Versailles, SNCF Mobilités, SNCF Réseau, et le STIF aux phases d'AVP, de PRO et de réalisation du pôle d'échange multimodal de Versailles-Chantiers, et la délibération n° _____ en date du _____, par laquelle le Conseil départemental des Yvelines a voté l'avenant n°1 à la convention de financement relative aux phases d'AVP, de PRO et de réalisation,

Vu la délibération n°2011/0909 du Conseil du STIF prise dans sa séance du 7 décembre 2011, approuvant l'avenant n°1 à la convention de financement et autorisant le Directeur général du STIF à le signer.

ARTICLE 3 – MODIFICATION DE LA DESIGNATION DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les termes SNCF et RFF sont respectivement remplacés par SNCF Mobilités et SNCF Réseau dans l'ensemble de la convention de financement initiale modifiée par ses avenants n°1 et 2.

ARTICLE 4 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 3 « RESPONSABILITE DES MAÎTRES D'OUVRAGE ET DU MAÎTRES D'OUVRAGE COORDINATEUR »

- *L'article 3 « responsabilité des maîtres d'ouvrage et du maître d'ouvrage coordinateur » de la convention initiale modifiée par son avenant n°2, est complété par l'article suivant :*

3.3 Qualité de service en phase travaux – interface projet urbain et gare routière

La Ville de Versailles s'engage à permettre une gestion efficace et qualitative du réseau de bus et de cheminements piétons pendant toute la durée de la phase chantier du projet urbain intégrant la construction d'un parking en sous œuvre de la gare routière. Elle opère un reporting régulier auprès du STIF sur les modalités de mise en œuvre, en lien avec Versailles Grand Parc.

ARTICLE 5 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 4 « DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION »

- *L'article 4 « délai et calendrier de réalisation » de la convention initiale modifiée par son avenant n°2, modifié par l'article 6 de l'avenant n°1, est remplacé par le texte suivant :*

PEM DE VERSAILLES-CHANTIERS (PHASE 1)
AVENANT N°2 A LA CONVENTION DE FINANCEMENT AVP-PRO-REA

La durée prévisionnelle de réalisation globale des travaux et des procédures préalables à la mise en service sous maîtrise d'ouvrage SNCF est fixée à 51 mois, à compter de la date de la notification de l'avenant n°1, sous réserve du respect par les financeurs de la mise en place des financements correspondants.

Le calendrier prévisionnel de réalisation des travaux de l'avant-projet modificatif, joint en annexe 2, est laissé à titre indicatif. Il indique, pour l'ensemble de l'opération, les jalons se rapportant à chaque ouvrage particulier, qui apparaissent - au jour de l'élaboration du présent avenant – déterminants pour assurer le respect du délai global. Ce planning n'a pas de valeur contractuelle.

Pour les travaux sous maîtrise d'ouvrage de la Ville, le délai prévisionnel de réalisation est prolongé à mars 2019. Un calendrier prévisionnel de réalisation des travaux, joint en annexe 2, traduit les évolutions liées à son nouveau phasage. La Ville de Versailles s'engage à mettre en œuvre l'ensemble des dispositions nécessaires pour tenir ce délai sous réserve du respect par les financeurs de la mise en place des financements correspondants.

MOA Ville	Montant des travaux en CE 2005	PDU (montants forfaitaires)			Droit Commun (montants forfaitaires)		Convention Particulière Transports (CE 2005)		CDEY (CE 2005)	Fonds propres (CE 2005) hors part PDU	Total par poste des apports actualisés (CPT + CDEY + fonds propres ville)	
		RIF	STIP	Ville	STIP	RIF	RIF	Etat	CG78	Ville		
		3 050 000			1 842 788							
Halle fret	260 000	0	0	0	0	0	82 174	82 174	82 174	13 478	260 000	Rése à Financer
Ascenseur entre PSR et galerie de l'atillon	405 000	103 875	103 875	69 250	0	0	40 455	40 455	40 455	6 635	128 000	
Création d'une gare routière à 14 postes à quai	3 750 000	321 750	321 750	214 500	797 500	797 500	409 922	409 922	409 922	67 235	1 297 000	
dont 14 postes à quai	2 190 750	0	0	0	797 500	797 500						
dont accès à la gare routière	1 559 250	321 750	321 750	214 500	0	0						
Parc stationnement relais provisoire	348 600	0	0	0	0	0	110 176	110 176	110 176	18 071	348 600	
Création de 6 postes à quai (déjà financés et réalisés)	247 788	0	0	0	123 894	123 894	0	0	0	0	0	
Réaménagement Carrefour Poincaré et rue Abbé Rousseaux	1 640 000	114 375	114 375	76 250	0	0	421 932	421 932	421 932	63 205	1 335 000	
Parvis gare	570 000	200 250	200 250	133 500	0	0	11 378	11 378	11 378	1 866	56 000	
Prolongement avenue de Soaux	5 142 000	277 284	277 284	195 433	0	0	1 388 108	1 388 108	1 388 108	227 677	4 352 000	
Réaménagement carrefour des Francine	1 542 000	126 209	126 209	73 583	0	0	384 321	384 321	384 321	63 036	1 216 000	
SOUS-TOTAL 1 CE 2005	13 905 388	1 143 742	1 143 742	762 516	921 394	921 394	2 848 465	2 848 465	2 848 465	467 205	9 012 600	
							31,61%	31,61%	31,61%	5,18%		
Aménagement promenade gare des Chantiers	507 000	0	0	0	0	0	0	0	0	507 000	507 000	montants inchangés car dépenses déjà réalisées
Etude de faisabilité 2005	77 250	0	0	0	0	0	0	0	0	77 250	77 250	
Etude PEM selon AVP 2006	1 467 755	0	0	0	0	0	0	0	0	1 467 755	1 467 755	
SOUS-TOTAL 2 CE 2005	2 052 005	0	0	0	0	0	0	0	0	2 052 005	2 052 005	
TOTAL CE 2005	15 957 393	1 143 742	1 143 742	762 516	921 394	921 394	2 848 465	2 848 465	2 848 465	2 519 210	11 064 605	
							25,74%	25,74%	25,74%	22,77%		

Tableau 3 de référence en CE janvier 2005

MOA Ville	Montant des travaux en CE 2015	PDU (montants forfaitaires)			Droit Commun (montant forfaitaire)		Convention Particulière Transports (CE 2015)		CDEY (CE 2015)	Fonds propres (CE 2015) hors part PDU	Total par poste des apports actualisés (CPT + CDEY + fonds propres ville)	
		RIF	STIP	Ville	STIP	RIF	RIF	Etat	CG78	Ville		
		3 050 000			1 842 788							
Halle fret	380 322	0	0	0	0	0	103 345	103 345	103 345	70 287	380 322	Rése à Financer
Ascenseur entre PSR et galerie de l'atillon	592 424	103 875	103 875	69 250	0	0	85 710	85 710	85 710	58 293	315 424	
Création d'une gare routière à 14 postes à quai	5 485 411	321 750	321 750	214 500	797 500	797 500	823 999	823 999	823 999	960 415	3 052 411	
dont 14 postes à quai	3 190 000	0	0	0	797 500	797 500						
dont accès à la gare routière	2 295 411	321 750	321 750	214 500	0	0						
Parc stationnement relais provisoire	509 924	0	0	0	0	0	138 562	138 562	138 562	94 238	509 924	
Création de 6 postes à quai (déjà financés et réalisés)	247 788	0	0	0	123 894	123 894	0	0	0	0	0	
Réaménagement Carrefour Poincaré et rue Abbé Rousseaux	2 398 953	114 375	114 375	76 250	0	0	568 991	568 991	568 991	386 980	2 053 953	
Parvis gare	833 782	200 250	200 250	133 500	0	0	81 460	81 460	81 460	55 402	239 782	
Prolongement avenue de Soaux	7 521 596	277 284	277 284	195 433	0	0	1 840 049	1 840 049	1 840 049	1 251 448	6 771 596	
Réaménagement carrefour des Francine	2 255 601	126 209	126 209	73 583	0	0	524 331	524 331	524 331	356 607	1 929 601	
SOUS-TOTAL 1 CE 2015	20 225 801	1 143 742	1 143 742	762 516	921 394	921 394	4 166 447	4 166 447	4 166 447	2 833 670	15 333 013	
							27,77%	27,77%	27,77%	18,46%		
Aménagement promenade gare des Chantiers (déjà financé et réalisé)	507 000	0	0	0	0	0	0	0	0	507 000	507 000	montants inchangés car dépenses déjà réalisées
Etude de faisabilité 2009 (déjà financée et réalisée)	77 250	0	0	0	0	0	0	0	0	77 250	77 250	
Etude PEM selon AVP 2006 (déjà financée et réalisée)	1 467 755	0	0	0	0	0	0	0	0	1 467 755	1 467 755	
SOUS-TOTAL 2 CE 2015	2 052 005	0	0	0	0	0	0	0	0	2 052 005	2 052 005	
TOTAL CE 2015	22 277 806	1 143 742	1 143 742	762 516	921 394	921 394	4 166 447	4 166 447	4 166 447	4 889 675	17 388 918	
							23,97%	23,97%	23,97%	28,10%		

Tableau 4 aux CE janvier 2015 avec un taux réel d'actualisation jusqu'en mai 2011 puis 3% jusqu'en janvier 2015

ARTICLE 6 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 5 « COUT DE L'OPERATION, COUT D'OBJECTIF PAR MAITRE D'OUVRAGE »

- L'article 5.1 « coût de l'opération » de la convention de financement initiale modifiée par son avenant n° 2, modifié par l'article 7 de l'avenant n°1, est remplacé par le texte suivant :

- **Au titre du CPER**

Le coût prévisionnel de la 1^{ère} phase de l'opération sur le périmètre CPER tel que défini à l'Avant-projet modificatif approuvé par le Conseil du STIF dans sa séance du 7 décembre 2011, et établi aux conditions économiques de janvier 2005, est fixé à 46 733 000 €, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus. Il porte sur les phases Schéma de principe, Avant-projet, Avant-projet modificatif, Projet et Réalisation.

Suite aux comités de suivi de la convention de financement du 28 novembre 2013 et du 27 mai 2015, au cours desquels les financeurs et le STIF ont accepté la réalisation anticipée d'éléments de programme de la phase 2 (réalisation de quatre ascenseurs et travaux de traitement de façade et de remplacement de certaines menuiseries du bâtiment voyageur) pour un montant global de 1 343 200 € constants (CE 2005), le coût prévisionnel de la 1^{ère} phase de l'opération sur le périmètre CPER est porté de 46 733 017 € à **48 076 217 € constants (CE 2005)**.

Cette estimation globale des dépenses résulte de la somme des estimations niveau Avant-projet pour chaque élément du programme de la première phase comme détaillé dans le tableau présenté ci-après :

En M€ conditions économiques de janvier 2005	Coût total de la 1 ^{ère} phase relevant du périmètre CPER	Dont part du CPER	Dont financements complémentaires RFF, SNCF Mobilités, SNCF Réseau et Ville de Versailles
Réaménagement de la rue Porte de Buc	0,453	0,401	0,052
Création d'un cheminement piétonnier entre l'actuel bâtiment voyageurs SNCF et la rue Porte de Buc	4,825	4,825	0
Rénovation et aménagement de la gare ferroviaire	13,975	13,381	0,594
Création d'une passerelle d'accès et aménagement d'un nouveau hall, y compris démolition du mur de soutènement	17,422	17,152	0,270
Reconstitution des bâtiments impactés par le projet, y compris phases provisoires de relogement	8,498	6,513	1,985
Coordination des maîtres d'ouvrage	0,358	0,263	0,095
Reprise d'études (maîtrise d'œuvre, assistance à maîtrise d'ouvrage, procédures administratives)	1,202	1,041	0,161
Création 4 ascenseurs passerelle 2, complément de traitement de façades et de menuiseries	1,343	1,343	
TOTAL	48,076	44,919	3,157

- L'article 5.3 « coût d'objectif de la SNCF » de la convention de financement initiale modifiée par son avenant n° 2, modifié par l'article 7 de l'avenant n°1, est remplacé par le texte suivant :

a) Définition du coût d'objectif

Le coût d'objectif de l'opération phase 1 de SNCF Mobilités, sur le périmètre CPER, est le montant de ses travaux inscrit à l'Avant-projet modificatif approuvé par le Conseil du STIF dans sa séance du 7 décembre 2011, complété des éléments de programme actés en comités de suivi de la convention de financement du 28 novembre 2013 et du 27 mai 2015, et établi aux conditions économiques de janvier 2005. Il est porté de 35,598 M€ à **36,941 M€ constants (CE 2005)**.

b) Décomposition du coût d'objectif

L'ensemble des dépenses du coût d'objectif se décompose comme suit aux CE de janvier 2005 (Cf. annexe 3) :

- Reprise d'études : 1,034 M€
- Travaux : 27,534 M€
- Provision pour aléas et imprévus : 550 M€
- Dépenses de maîtrise d'œuvre : 5,150 M€
- Dépenses de maîtrise d'ouvrage : 2,100 M€
- Coordination des maîtrises d'ouvrage : 0,306 M€
- Communication PEM : 0,267 M€

La décomposition ci-dessus, en postes homogènes, n'est présentée qu'à titre indicatif, pour les seuls besoins de la compréhension de l'opération, et de l'analyse ultérieure de ses évolutions en cours de réalisation. Cette décomposition ne peut avoir pour objet ou pour effet de limiter l'autorité exclusive des maîtres d'ouvrage sur la réalisation de leurs ouvrages respectifs.

ARTICLE 7 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 6 « FINANCEMENT DE L'OPERATION »

- *Le paragraphe de l'article 6.2 « plan de financement » de la convention initiale modifiée par son avenant n°2, modifié par l'article 8 de l'avenant n°1, est remplacé par le texte suivant :*

6.2 Plan de financement

Le financement de l'opération « A2e bis – Pôle d'échanges multimodal de Versailles-Chantiers – phase 1 » d'un montant de **64,033 M€ constants, aux conditions économiques de janvier 2005**, est assuré comme suit :

- *Les trois premiers paragraphes de l'article 6.2.1 « au titre du contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2000-2006 » de la convention initiale modifiée par son avenant n°2, et le tableau n°1, modifiés par l'article 8 de l'avenant n°1, sont remplacés par le texte et le tableau suivants :*

6.2.1 Au titre du Contrat de Plan Etat-Région (CPER)

Sur le périmètre CPER, par un montant de **48 076 000 € CE janvier 2005**, au titre du contrat de plan Etat-Région 2000-2006 pour un montant de 44 919 000 € CE janvier 2005, et de financements complémentaires pour un montant de 3 157 000 € CE janvier 2005 hors périmètre du coût d'objectif de cette convention.

Pour rappel les financements complémentaires sont assurés par :

- SNCF : 0,482 M€
- SNCF Réseau : 0,786 M€
- Ville de Versailles : 1,889 M€

Soit un montant total de 3,157 M€ (CE 01/2005).

La répartition des financements par maître d'ouvrage au titre du CPER est la suivante :

Tableau n°1

En M€ (CE janvier 2005)	Total MOA	dont participation CD 78	dont participation Etat	dont participation RIF	dont participation SNCF Mobilités	dont participation SNCF Réseau
SNCF Mobilités	36,941	6,980	6,934	20,162	2,865	0
SNCF Réseau	7,577	1,473	1,439	4,037	0	0,628

PEM DE VERSAILLES-CHANTIERS (PHASE 1)
AVENANT N°2 A LA CONVENTION DE FINANCEMENT AVP-PRO-REA

Ville	0,401	0,109	0	0,292	0	0
TOTAL	44,919	8,562	8,373	24,491	2,865	0,628

Les estimations en € courants prévues dans l'avenant n°1 de la convention sont suffisantes pour couvrir l'ensemble du périmètre de SNCF Mobilités, y compris avec les anticipations de la phase 2. Par conséquent la suite de l'article, modifié par l'article 8 de l'avenant n°1, reste inchangée.

ARTICLE 8 – MODIFICATION DES ANNEXES

Les annexes 1, 2 et 3 de la convention de financement initiale modifiée par ses avenants n°1 et 2 sont remplacées respectivement par les annexes 1, et 3 du présent avenant.

ARTICLE 9 – DISPOSITIONS DIVERSES

Toutes les clauses de la convention initiale, non modifiées par avenant n°1 et le présent avenant n°2 et non contraires aux stipulations de ces derniers, demeurent inchangées et applicables de plein droit à l'ensemble des phases AVP, PRO et REA.

SIGNATAIRES

Convention établie en sept exemplaires originaux.

Date d'effet de la convention à compter de la notification des originaux par le STIF.

Date de notification du présent avenant n°2 :

Pour l'Etat, Jean-François CARENCO Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris	Pour la Région Ile-de-France, Valérie PECRESSE Présidente du Conseil Régional d'Ile-de-France	Pour le Département des Yvelines, Pierre BEDIER Président du Conseil Départemental des Yvelines
Pour la Ville de Versailles, François de MAZIERES Maire de Versailles	Pour le STIF, Laurent PROBST Directeur Général	Pour SNCF Mobilités, Patrick ROPERT Directeur Général de SNCF Gares & Connexions
Pour SNCF Réseau, Michel ETCHEGARAY Directeur des Projets Franciliens		

ANNEXES :

- ANNEXE 1 : TABLEAU DE REFERENCE DONNANT LA REPARTITION DES COUTS PAR SOURCE DE FINANCEMENT
- ANNEXE 2 : CALENDRIER PREVISIONNEL DES TRAVAUX
- ANNEXE 3 : DECOMPOSITION DETAILLEE DES POSTES CONSTITUTIFS DU COUT D'OBJECTIF PAR MAITRE D'OUVRAGE (AU TITRE DU CPER)

ANNEXE 1

Annule et remplace l'annexe 1 de la convention de 2006
TABEAU DE REFERENCE DONNANT LA REPARTITION DES COUTS PAR SOURCE DE FINANCEMENT

PEM DE VERSAILLES-CHANTIERS (PHASE 1)
AVENANT N°2 A LA CONVENTION DE FINANCEMENT AVP-PRO-REA

G4C - Index C du 19 Octobre 2011

PEM VERSAILLES CHANTIERS - Avenant n° 1 - Tableau de financement			Sources de financement										Financiers																								
PHASE 1	Maître d'ouvrage	Coût projet Euros CE 01/003	AVP Modificatif 2011 + AVP M 2016				Sources de financement				Financiers										STIF	REGION IDF				ETAT		CO 78		SNCF		RFF		VILLE de VERSAILLES			
			Cat. projet CE 01/003	Au titre du CPER 2007/2006	Auxiliaire apports	AA	AC	CPT & CDEY	PDU	DC	AA	OPER	AC	CPT & CDEY	PDU	DC	AA	OPER	AC	CPT & CDEY	STIF	DC	CPER	CPT	PDU	DC	CPER	CPT	CPER	CDEY	CPER	AC	CPER	AA	PDU	AC	AA
REAMELLEMENT GARE EXISTANTE	SNCF	9 009 085		8 843 132								8 843 132						4 811 055		1 654 714																	
RENOUVELLEMENT GARE EXISTANTE	SNCF	1 509 633		1 456 533								1 509 633						772 866		275 510																	
RENOUVELLEMENT GARE EXISTANTE	SNCF	1 509 633		1 456 533								1 509 633						772 866		275 510																	
RENOUVELLEMENT GARE EXISTANTE	SNCF	1 509 633		1 456 533								1 509 633						772 866		275 510																	
RENOUVELLEMENT GARE EXISTANTE	SNCF	1 509 633		1 456 533								1 509 633						772 866		275 510																	
RENOUVELLEMENT GARE EXISTANTE	SNCF	1 509 633		1 456 533								1 509 633						772 866		275 510																	
RENOUVELLEMENT GARE EXISTANTE	SNCF	1 509 633		1 456 533								1 509 633						772 866		275 510																	
RENOUVELLEMENT GARE EXISTANTE	SNCF	1 509 633		1 456 533								1 509 633						772 866		275 510																	
RENOUVELLEMENT GARE EXISTANTE	SNCF	1 509 633		1 456 533								1 509 633						772 866		275 510																	
RENOUVELLEMENT GARE EXISTANTE	SNCF	1 509 633		1 456 533								1 509 633						772 866		275 510																	

ANNEXE 3

Annule et remplace l'annexe 3 de la convention de 2006

DECOMPOSITION DETAILLEE DES POSTES CONSTITUTIFS DU COUT D'OBJECTIF PAR MAITRE D'OUVRAGE (AU TITRE DU CPER)

G&C - Indice C du 19 Octobre 2011			
PEM VERSAILLES CHANTIERS - Avenant n° 2 - Annexe n° 3		AVP Modificatif 2011 + AVP M 2016	
Décomposition des postes constitutifs du coût d'objectif Montants Projet Hors Taxes en Euros établis aux C.E. de Janvier 2005 Périmètre CPER - Phase 1 - Coûts incluant Travaux, MOE, MOA et PAI ; n'incluant pas le Foncier.		TOTAL	Au titre du CPER
			Apports Complémentaires en périmètre CPER
Maitrise d'ouvrage SNCF		38 061 377	36 940 949
Equipement de l'accès piétonnier entre le bâtiment voyageurs et la rue de la Porte de Buc		650 000	650 000
Réaménagement du bâtiment voyageurs de la gare ferroviaire		9 343 723	9 176 970
Rénovation du bâtiment voyageurs et du parvis de la gare ferroviaire		2 782 768	2 355 572
Démolition du mur de soutènement entre le parvis existant et le nouveau hall		350 756	188 968
Création d'une passerelle d'accès aux quais		10 862 404	10 833 302
Création d'un nouveau hall de gare et d'une courserie de liaison vers le hall existant		4 758 610	4 679 149
Reconstitution des bâtiments de service SNCF impactés par le projet, compris phases provisoires de logement		6 513 016	6 513 016
Reprises d'études d'avant projet et de projet et démarches administratives complémentaires		1 099 400	938 153
Coordination des maîtres d'ouvrage		357 500	262 619
COMPLEMENTS DE PROGRAMME / AVP N° 2 - 2016			
Ravalement pignons Est et Ouest, façade Sud, façade Nord sur Parvis, remplacement menuiseries niveau 0 et 1 aile Ouest et réparation vitrages du PAP		184 200	184 200
Création de 4 ascenseurs 630 kg passerelle 2		1 159 000	1 159 000
Maitrise d'ouvrage RFF		9 561 840	7 576 703
Création d'un accès piétonnier entre le bâtiment voyageurs et la rue de la Porte de Buc		4 174 880	4 174 880
Rénovation des abris de quais et du local chefs de quais		1 848 690	1 848 690
Travaux sur les quais générés par la création de la nouvelle passerelle		1 450 633	1 450 633
Reconstitution du bâtiment de service RFF "EVEN GET", compris phase provisoire de logement		1 985 137	-
Reprises d'études d'avant projet et de projet		102 500	102 500
Maitrise d'ouvrage Ville de Versailles		453 000	401 465
Réaménagement de la rue de la Porte de Buc		453 000	401 465
TOTAL		48 076 217	44 919 117
			3 157 100

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/461
Séance du 5 octobre 2016

TRAMWAY T1 BOBIGNY – VAL DE FONTENAY

**CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES RELATIVES AUX
MODALITÉS D'INSERTION DU TRAMWAY A NOISY-LE-SEC**

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et R.1241-32 et suivants ;
- VU** le code de l'environnement, et notamment ses articles L.122-1 et suivants, R.122-1 et suivants, L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants, L.126-1 et R.126-1 à R.126-4 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Schéma directeur de la Région Ile de France tel qu'approuvé par le décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** le contrat de projets 2015-2020 entre l'Etat et la Région Ile de France, signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération n° 2006-0899 du STIF du 11 octobre 2006 relative au Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales du prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay ;
- VU** la délibération n° 2009-0571 du STIF du 8 juillet 2009 approuvant le bilan de la concertation et les orientations pour le schéma de principe et le dossier d'enquête publique ;
- VU** la délibération n° 2012-371 du 13 décembre 2012 du Conseil du STIF approuvant le schéma de principe complémentaire ;
- VU** l'arrêté inter-préfectoral du 17 février 2014 déclarant le projet d'utilité publique, et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil-sous-Bois, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois ;
- VU** la délibération n° 2014-406 du Conseil du STIF du 1er octobre 2014 approuvant l'avant-projet du prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay ;
- VU** le rapport n°2016/461 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 30 septembre 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention de financement des études relatives aux modalités d'insertion du tramway T1 à Noisy-le-Sec entre l'Etat, la Région Île-de-France et le STIF ;

ARTICLE 2 : d'autoriser le directeur général à signer ladite convention de financement ;

ARTICLE 3 : d'autoriser le directeur général à prendre toute décision et à signer tout acte permettant la mise en œuvre de la présente délibération ;

ARTICLE 4 : de charger le directeur général de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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



Valérie PÉCRESSE

2016

Prolongement du T1 à l'Est **Bobigny Pablo Picasso – Val de Fontenay**

Convention de financement des études
relatives aux modalités d'insertion du
tramway à Noisy-le-Sec

Convention 16DPI016



 **île de France**



TABLE DES MATIERES

<u>0</u>	<u>CONTEXTE GENERAL DU PROJET.....</u>	<u>8</u>
0.1	DEFINITIONS	8
0.2	PREAMBULE.....	8
0.3	HISTORIQUE	8
0.4	OBJECTIFS DU PROJET.....	9
0.5	INSCRIPTION DU PROJET DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET DE PROGRAMMATION	9
0.6	CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET	9
<u>1</u>	<u>OBJET DE LA CONVENTION.....</u>	<u>10</u>
1.1	DEFINITION ET CONTENU DE L'OPERATION	10
1.2	DELAIS DE REALISATION DES ETUDES	10
<u>2</u>	<u>ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES.....</u>	<u>11</u>
2.1	L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS	11
2.2	LA MAITRISE D'OUVRAGE	11
2.2.1	IDENTIFICATION, ENGAGEMENTS ET PERIMETRE D'INTERVENTION DU MAITRE D'OUVRAGE.....	11
2.3	LES FINANCEURS.....	11
2.3.1	IDENTIFICATION	11
2.3.2	ENGAGEMENTS.....	11
<u>3</u>	<u>MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT</u>	<u>12</u>
3.1	ESTIMATION DU COUT DE L'OPERATION	12
3.2	COUTS DETAILLES.....	12
3.3	PLAN DE FINANCEMENT.....	12
3.4	MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT	12
3.4.1	VERSEMENT D'ACOMPTES	12
3.4.2	VERSEMENT DU SOLDE	14
3.4.3	PAIEMENT	14
3.4.4	BENEFICIAIRES ET DOMICILIATION	14
3.5	CADUCITE DES SUBVENTIONS.....	15
3.5.1	CADUCITE AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION	15
3.6	COMPTABILITE DU MAITRE D'OUVRAGE	15
<u>4</u>	<u>GESTION DES ECARTS</u>	<u>15</u>
<u>5</u>	<u>MODALITES DE CONTROLE</u>	<u>16</u>

<u>6</u>	<u>ORGANISATION ET SUIVI DE LA CONVENTION.....</u>	<u>16</u>
6.1	LE COMITE TECHNIQUE.....	16
6.2	LE COMITE DES FINANCEURS	17
6.3	SUIVI DE LA COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE	17
6.4	LA COMMISSION DE SUIVI	18
6.5	INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI	18
<u>7</u>	<u>PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES</u>	<u>18</u>
<u>8</u>	<u>DISPOSITIONS GENERALES.....</u>	<u>19</u>
8.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION.....	19
8.2	REGLEMENT DES LITIGES.....	19
8.3	RESILIATION DE LA CONVENTION	19
8.4	DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION	20
8.5	MESURES D'ORDRE	20

Entre,

En premier lieu,

- **L'Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,
- **La Région Ile-de-France**, représentée par Valérie PECRESSE, la Présidente du Conseil régional, ci-après désignée par « la Région » dûment mandatée par la délibération n° _____ de la Commission Permanente en date du 12 octobre 2016 du Conseil régional d'Ile-de-France,
- **Le STIF**, Syndicat des transports d'Ile-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé à Paris 9e, 41 rue de Châteaudun, numéro SIRET 287 500 078 00020, représenté par le Directeur Général, dûment habilité par la délibération n° _____ du Conseil du STIF en date du _____

Ci-après collectivement désignés « **les financeurs** »,

En second lieu,

- **Le STIF**, Syndicat des transports d'Ile-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé à Paris 9e, 41 rue de Châteaudun, numéro SIRET 287 500 078 00020, représenté par Laurent PROBST en sa qualité de Directeur Général, dûment habilité par la délibération du Conseil du STIF n° _____ en date du _____.

Ci-après individuellement désigné « **le MOA** » ou « **le bénéficiaire** »

Et en dernier lieu,

- **Le STIF**, Syndicat des transports d'Ile-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé à Paris 9e, 41 rue de Châteaudun, numéro SIRET 287 500 078 00020, représenté par le Directeur Général, dûment habilitée par la délibération n° _____ du Conseil du STIF en date du _____

Ci-après désigné « **le STIF** » ou « **l'autorité organisatrice** »,

Ci-après collectivement désignés « **les Parties** »,

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de l'expropriation ;

Vu la loi 85-704 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°99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions versées par l'Etat pour des Projets d'investissement et son décret d'application n°2002-428 du 25 mars 2002 ;

Vu le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le schéma directeur de la région d'Ile-de-France ;

Vu le Contrat de plan Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 approuvé le 18 juin 2015 ;

Vu le règlement budgétaire et financier de la région Ile-de-France, adopté par la délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016,

Vu la délibération n° 2006-0899 du STIF du 11 octobre 2006 relative au Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales du prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay,

Vu la délibération n° 2009-0571 du STIF du 8 juillet 2009 approuvant le bilan de la concertation et les orientations pour le schéma de principe et le dossier d'enquête publique,

Vu la délibération n°5-4 du 25 avril 2013 de la Commission Permanente du Conseil Général de Seine-Saint-Denis approuvant les bilans des concertations et le dossier d'enquête publique,

Vu la délibération n° CP 09-1225 de la commission permanente du 17 novembre 2009 du Conseil régional, relative au financement des études et l'élaboration du schéma de principe complémentaire et du dossier d'enquête publique,

Vu la délibération n° 2012-371 du 13 décembre 2012 du Conseil du STIF approuvant le schéma de principe complémentaire

Vu la délibération n° CP 11-991 de la commission permanente du 16 novembre 2011 du Conseil régional, relative financement des études d'avant-projet,

Vu la délibération n° CP 14-799 de la commission permanente du 20 novembre 2014 du Conseil régional, relative à l'avenant n°1 à la convention de financement des études d'avant-projet,

Vu la délibération n° 5-5 du 21 novembre 2013 de la Commission Permanente du Conseil Général de Seine-Saint-Denis déclarant l'intérêt général du projet du prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay,

Vu l'arrêté inter-préfectoral du 17 février 2014 déclarant le projet d'utilité publique, et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil-sous-Bois, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois,

Vu la délibération n° 2014-406 du Conseil du STIF du 1er octobre 2014 approuvant l'avant-projet du prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay,

Vu la délibération n°5-1 de la Commission Permanente du Conseil général de Seine-Saint-Denis du 12 février 2015 approuvant l'avant-projet du prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay,

Vu la délibération n°2011-631 et ses annexes du Conseil du STIF en date du 6 juillet 2011 approuvant le contenu type des Dossiers d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et des Schémas De Principe (SDP) ;

Vu la délibération n° de la commission permanente du du Conseil régional ;

Vu la délibération n° du Conseil du STIF du ;

Il est convenu ce qui suit :

0 CONTEXTE GENERAL DU PROJET

0.1 Définitions

Les Parties conviennent de donner aux mots et expressions, ci-après désignés dans la présente convention, le sens suivant :

« **Projet** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'aboutir à la mise en service de l'infrastructure nouvelle destinée au transport public de voyageurs, et à laquelle la présente convention fait référence.

« **Opération** » : désigne l'étape du Projet et son financement définis dans le cadre de la présente convention.

« **Etudes** » : désigne tous les éléments, quels qu'en soient la forme, la nature et le support, qui ont permis de réaliser les Résultats des Etudes, tels que notamment les rapports, les documents, les plans, au sens du code de propriété intellectuelle dont l'objet et le contenu sont décrits dans la présente convention à l'article 1.1.

« **Résultat des études** » : désigne la synthèse des Etudes telles que définies ci-avant.

0.2 Preamble

Alors que le projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny – Val de Fontenay a très largement engagé la phase ACT et que les premiers dévoiements de réseaux ont lieu, la ville de Noisy-le-Sec souhaite voir réexaminer les modalités d'insertion du tramway sur son territoire, notamment dans la rue Jean Jaurès.

Aussi, l'Etat, la Région Île-de-France et le STIF ont décidé l'engagement d'une étude spécifique, objet de la présente convention, permettant de fournir un éclairage sur les modalités d'insertion du tramway dans la rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec, dans le respect du calendrier général du Projet.

0.3 Historique

Le 8 juillet 2009, le Conseil du STIF a approuvé le bilan de la concertation qui préconise la poursuite du projet avec une desserte du centre-ville de Noisy-le-Sec par la rue Jean Jaurès. A cette occasion ont été désignés : le Département de la Seine-Saint-Denis maître d'ouvrage des études et travaux des aménagements de voirie, la RATP maître d'ouvrage des études et travaux du système de transport.

Sur la base du bilan de la concertation, les études relatives au dossier d'enquête publique et toutes les études afférentes (schéma de principe, étude d'impact, dossiers de sécurité...) ont été réalisées par les maîtres d'ouvrage.

Le schéma de principe a été approuvé le 13 décembre 2012 par le Conseil du STIF.

L'enquête publique, l'enquête parcellaire et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de l'opération, qui se sont déroulées du 27 juin au 31 juillet 2013, ont conduit, sur la base de l'avis favorable de la commission d'enquête le 2 septembre 2013,

le Département de la Seine-Saint-Denis à déclarer le 21 novembre 2013 d'intérêt général le projet de prolongement du T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay en approuvant la Déclaration de Projet. Les préfets de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ont déclaré conjointement le projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay d'utilité publique le 17 février 2014. L'avant-projet du prolongement du T1 a été approuvé par le Conseil d'administration du STIF du 1er octobre 2014, puis le 12 février 2015 par le Département de la Seine-Saint-Denis.

0.4 Objectifs du Projet

Le projet de tramway T1 entre Bobigny et Val-de-Fontenay répond à deux objectifs :

- un objectif de transport visant à améliorer le maillage et la desserte en transports en commun de l'Est parisien, en reliant les centres urbains et les quartiers entre eux ;
- un objectif d'aménagement en accompagnant le projet d'une requalification de l'espace public et en contribuant à faire éclore des projets nouveaux de construction.

Les principaux enjeux identifiés à partir des carences et dysfonctionnements du secteur ont motivé ce projet :

- un maillage en transport en commun de l'Est parisien avec des correspondances possibles avec le métro 5, le futur T Zen 3, le RER E, à terme avec le métro ligne 15, le prolongement du métro ligne 11, le pôle de Val-de-Fontenay ;
- une meilleure liaison entre les quartiers ;
- une amélioration du traitement des circulations douces et de la prise en compte des personnes à mobilité réduite ;
- un réaménagement dans les centres urbains denses ;
- une requalification de l'A186 ;
- une rénovation du quartier des Ruffins à Montreuil ;
- une entrée de ville paysagère à Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois.

0.5 Inscription du Projet dans les documents de planification et de programmation

Le prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay figure :

- dans le SDRIF approuvé par décret le 27 décembre 2013 ;
- au contrat de plan Etat-Région 2015-2020, où il est doté d'une enveloppe de 400 M€.

0.6 Caractéristiques principales du Projet

La longueur totale du projet est de 10,7 km, dont 7,7 km de voie nouvelle. Le projet comprend la création de 15 stations et le réaménagement des 6 stations existantes entre Bobigny et Noisy-le-Sec. Le prolongement permettra de relier Bobigny à Val-de-Fontenay en 35 minutes environ. A terme, des correspondances seront assurées avec le RER E à Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay, le RER A à Val-de-Fontenay, la ligne M5 à Bobigny Pablo Picasso, la future station de la ligne M11 place Carnot à Romainville, la future tangentielle Nord à Noisy-le-Sec et le T Zen 3 à Bondy.

Ce prolongement s'accompagne de la mise en service d'un nouveau matériel roulant, plus capacitaire, prévu sur l'ensemble de la ligne T1.

Le projet de prolongement du T1 à Val-de-Fontenay comprend notamment :

- le prolongement entre Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay RER, ainsi que les stations et le terminus associés ;
- la réalisation d'une coupure d'exploitation à Bobigny Pablo Picasso et la reprise des stations et du tracé existant, entre les stations Bobigny Pablo Picasso et Gare de Noisy-le-Sec ;
- la création du site de maintenance et de remisage des Murs-à-Pêches à Montreuil ;
- la suppression de l'A 186, transformée en avenue paysagère ;
- la réalisation d'ouvrages de franchissement de l'A 3 et l'A 86.

1 OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir :

- le contenu et les conditions de suivi de l'étude, à mener par le STIF, permettant de fournir un éclairage sur les modalités d'insertion du tramway dans la rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec dans le respect du calendrier général du Projet et du périmètre de la DUP ;
- les conditions et modalités de financement de cette étude.

Les Parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'Opération objet de la présente convention, la dénomination unique suivante :

« Tramway T1 de Bobigny Pablo Picasso à Val-de-Fontenay : modalités d'insertion du T1 dans la rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec »

1.1 Définition et contenu de l'Opération

L'étude doit apporter des éclairages sur les modalités d'insertion dans la rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec, dans la perspective de préserver les fonctionnalités de la vie locale (stationnement, déplacements des piétons et des véhicules, approvisionnement des commerces...) et sans remise en cause de la Déclaration d'Utilité Publique en date du 12 février 2014.

1.2 Délais de réalisation des études

Le délai prévisionnel des études est 6 mois.

Le calendrier prévisionnel de réalisation des études est le suivant :

- début 2017 : remise du dossier intermédiaire précisant les objectifs d'insertion et des scénarii d'insertion ;
- juin 2017 : remise du dossier final incluant les modalités d'insertion et les aménagements riverains d'accompagnement retenus.

2 ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

2.1 L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues aux articles L1241-2 et R1241-30 et suivants 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. Le STIF désigne le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinés au transport public de voyageurs.

2.2 La maîtrise d'ouvrage

2.2.1 Identification, engagements et périmètre d'intervention du maître d'ouvrage

Le STIF est désigné maître d'ouvrage de l'Opération dont le contenu est décrit à l'article 1.1 de la présente convention.

LE STIF est responsable de la conduite des Etudes qui font l'objet de la présente convention. Toutefois, il associera étroitement les maîtres d'ouvrage du projet.

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

2.3 Les financeurs

2.3.1 Identification

Le financement de l'Opération est assuré dans le cadre du CPER 2015-2020, pour un montant de 300 000 € selon les clés de répartition suivantes :

- Etat (22,5%) : soit 67 500 €
- Région Ile-de-France (52,5%) : soit 157 500 €
- STIF (25%), soit 75 000 €

2.3.2 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les AP/AE nécessaires pour la réalisation de l'Opération par le maître d'ouvrage visés à l'article 2.2.1, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 3.3 de la présente convention et dans le respect du calendrier prévisionnel des dépenses visé à l'annexe 1.

3 MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

3.1 Estimation du coût de l'Opération

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à 300 000 € HT en euros courants conventionnel, **non actualisable et non révisable**.

3.2 Coûts détaillés

Le maître d'ouvrage fournit une estimation en euros courants HT des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du Projet :

Montant € courants HT	
Maître d'ouvrage	STIF
Postes de dépenses	
Modalités d'insertion et fonctionnalités urbaines	170 000
Etude d'exploitabilité	70 000
Expertise trafic et circulation	50 000
Analyse juridique risque DUP	10 000
TOTAL en € courants	300 000

Cette répartition indicative pourra évoluer en fonction des dépenses réelles, dans le respect du principe de fongibilité entre postes de dépenses et de l'enveloppe globale.

3.3 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants HT, **non actualisable et non révisable** :

Montant € courants HT et %				
	Etat	Région	STIF	Total
MOA STIF	67 500	157 500	75 000	300 000
	22,5%	52,5%	25%	100 %
TOTAL	67 500	157 500	75 000	300 000

3.4 Modalités de versement des crédits de paiement

3.4.1 Versement d'acomptes

Les acomptes sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement de l'Opération sur présentation d'appels de fonds par le maître d'ouvrage.

L'annexe 1 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses du maître d'ouvrage, par financeur.

Le Comité des Financeurs est avisé des évolutions de cet échéancier prévisionnel.

Pour les Etudes objet de la présente convention, le STIF transmettra aux financeurs une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination unique indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

Le dossier de demande de versement d'acomptes comprend en outre les pièces suivantes :

A - Demande de versement des acomptes auprès de la Région :

- le montant des acomptes déjà perçus 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 ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.3 ;
- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

B - Demande de versement des acomptes auprès de l'Etat :

- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 3.2, daté et signé par le Directeur d'opérations ou le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.3 ;
- un récapitulatif des factures comptabilisées, daté et signé par le responsable du Projet du maître d'ouvrage.
- un état récapitulatif certifié exact des factures acquittées par le comptable public en charge de la comptabilité du STIF.

C - Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région au maître d'ouvrage est plafonné à 95% du montant total des subventions dues par la Région avant le versement du solde.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par l'Etat au bénéficiaire est plafonné pour le STIF à 80% du montant de la subvention, conformément au décret n°99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement.

3.4.2 Versement du solde

Après achèvement des Etudes couvertes par la présente convention, le versement du solde est subordonné à la production par le bénéficiaire :

- du relevé final des dépenses et des recettes réalisées incluant le cas échéant les frais de maîtrise d'ouvrage ;
- les documents demandés pour le versement des acomptes indiqués à l'article 3.4.1 ;
- du bilan physique et financier de l'Opération.

Chacun de ces documents est signé par le représentant légal ou le directeur financier du bénéficiaire.

Pour le STIF, le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par son représentant légal et certifié par son comptable public.

Sur la base de ces documents, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

3.4.3 Paiement

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme aux règles budgétaires et financières de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 3.4.1 et 3.4.2. Dans la mesure du possible, les financeurs feront leurs meilleurs efforts pour payer dans un délai de 40 jours.

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 auprès des bénéficiaires aux coordonnées suivantes :

- STIF sur le compte ouvert au nom SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE, RGF, PARIS, dont le RIB est le suivant :

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
10071	75000	00001005079	72

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est :

	Adresse de facturation	Nom du service
Etat	21/23 rue Miollis 75015 PARIS Tél : 01 40 61 86 60 spot.driea-if@developpement-durable.gouv.fr	DRIEA – SPOT – CBSF
Région Ile-de-France	35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement Durable Secrétariat Général
STIF	41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissements

3.5 Caducité des subventions

3.5.1 Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région

Si à l'expiration d'un délai de trois (3) 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 (1) maximum par décision de la Présidente, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois (3) ans mentionné 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 de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

L'étude donne lieu à l'affectation d'une autorisation de programme. A compter de la date de première demande de versement, le bénéficiaire dispose donc d'un délai maximum de quatre (4) années pour présenter le solde de l'Opération ; à défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc.

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 maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux Etudes réalisées dans le cadre de la présente convention.

Le maître d'ouvrage s'engage à informer préalablement les financeurs de toutes autres participations financières leur étant attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

4 GESTION DES ECARTS

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 initialement prévu, la subvention attribuée est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 3.3. Elle fait 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 financeurs sont informés lors du Comité Technique et du Comité des Financeurs. Le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord préalable des financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des financeurs n'a pas été sollicité, ou en cas de désaccord des financeurs, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage dans le périmètre duquel ces dépassements sont intervenus.

5 MODALITES DE CONTROLE

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 ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

Le bénéficiaire de la subvention conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix (10) ans à compter de leur date d'émission 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.

Dans le cadre de l'article R1241-30 du code des transports, le STIF, en tant qu'autorité organisatrice des transports, veille à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transports publics de voyageurs en Ile-de-France.

6 ORGANISATION ET SUIVI DE LA CONVENTION

La gouvernance du Projet s'articule autour de comités et de commissions, dont la composition et l'objet sont décrits ci-dessous.

En tant qu'autorité organisatrice, le STIF s'assure notamment du respect de la remise des documents, des délais indiqués et des estimations à cette étape du Projet indiqués aux articles 1.1, 1.2 et 3.1 de la présente convention.

6.1 Le Comité Technique

Il est constitué un Comité Technique de suivi de l'Opération composé des représentants de l'ensemble des Parties prenantes au projet du T1 à l'Est : les financeurs de la présente convention, les deux départements concernés, la RATP et la ville de Noisy-le-Sec.

Le Comité Technique est convoqué par le STIF.

Le Comité Technique est le cadre privilégié permettant :

- de partager les éléments d'études techniques de l'étude, 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, administratif et financier 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.

6.2 Le Comité des Financeurs

Il est constitué un Comité des Financeurs composé des représentants de l'ensemble des Parties prenante au projet du T1 à l'Est, sous la présidence du STIF en qualité d'autorité organisatrice des transports.

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 (1) mois et les éléments étant envoyés au moins quinze (15) jours au préalable par le maître d'ouvrage.

Le Comité des Financeurs a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'Opération dans le respect des délais et du coût prévisionnel.

Le Comité des Financeurs se prononce et valide :

- les ajustements techniques, administratifs et financiers n'ayant pu être validés en comité technique décrit à l'article 6.1 ;
- la diffusion des éléments liés à l'Opération ;
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi ;
- les projets de dossiers préparés en vue de leur approbation en Conseil du STIF.

Le Comité des Financeurs se réunit sur les questions spécifiques relevant du pilotage du Projet, notamment son financement, et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

Le compte rendu de chaque Comité des Financeurs est transmis pour avis avant envoi officiel.

6.3 Suivi de la communication institutionnelle

La communication institutionnelle de l'Opération est suivie par un Comité de Communication composé des MOA et des financeurs et du STIF.

Le Comité de Communication est coordonné par le maître d'ouvrage. En fonction des besoins, et au minimum une fois par an, il réunit l'ensemble des maîtres d'ouvrage et des financeurs du Projet ainsi que les prestataires de communication (stratégie et mise en œuvre). Le compte-rendu sera assuré par le maître d'ouvrage.

Ce comité échange sur la communication relative au Projet : la stratégie et le plan de communication, les principes à intégrer dans les marchés de communication, la mise en œuvre des actions de concertation et de communication. Cette communication est partagée et validée par les MOA et les financeurs dans le cadre du comité.

Le traitement des logos des partenaires respecte :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, maîtres d'ouvrage, autorité organisatrice ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : Etat, RIF, STIF ;
- la surface allouée à chaque partenaire sera identique.

6.4 La Commission de Suivi

Il est constitué une Commission de Suivi des Etudes, placée sous la présidence du Directeur général du STIF, composée des représentants de l'ensemble des Parties à la présente convention, des Collectivités Territoriales concernées par le Projet.

La Commission de Suivi est réunie sur demande, les membres étant convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois et les éléments étant envoyés au moins quinze (15) jours au préalable par le STIF.

La Commission de suivi informe ses membres de l'avancement des Etudes. 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.

6.5 Information hors Comité et Commission de suivi

Le maître d'ouvrage s'engage pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement des Etudes devant le Conseil du STIF 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 d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du Projet.

7 PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES

Le maître d'ouvrage est propriétaire des Etudes et Résultats des Etudes qu'il réalise dans le cadre de la présente convention de financement.

Le maître d'ouvrage transmettra aux financeurs les Etudes et les Résultats d'Etudes, ainsi qu'aux collectivités territoriales concernées par la présente Opération, après validation du Comité des Financeurs.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable de maître d'ouvrage.

Les financeurs s'interdisent toutes diffusions des Résultats des études en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Les signataires s'engagent à préserver la confidentialité des Résultats et de toutes autres informations considérées comme confidentielles.

8 DISPOSITIONS GENERALES

8.1 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 lettres entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties signataires de la présente convention.

8.2 Règlement des litiges

Les Parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Elles se réunissent dans un délai de deux (2) semaines à compter de la réception d'un courrier adressé par la Partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception (ce délai est porté à quatre (4) semaines si le courrier est adressé pendant la période estivale comprise entre le 15 juillet et le 31 août).

Les litiges éventuels entre les Parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déferés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

8.3 Résiliation de la convention

Les Parties à 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 (1) mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les Parties sont informées 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 (1) 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 au sens de la jurisprudence administrative.

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 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 financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des bénéficiaires des subventions.

8.4 Date d'effet et durée de la convention

La convention entre en vigueur à compter de sa notification par le STIF à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

La présente convention de financement tient compte des dépenses réalisées à compter de la date de délibération de la Commission Permanente de la Région approuvant la présente convention et attribuant les subventions afférentes.

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 3.5, 5, elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 9.3, soit après la réalisation des deux étapes suivantes :

- réception des documents indiqués à l'article 1.1 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 3.4.2.

Et au plus tard le 31 décembre 2018.

8.5 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.

Signée par toutes les Parties et notifiée le

Page 21 sur 22
Convention de financement des études relatives aux modalités d'insertion du tramway à Noisy-le-Sec
281

ANNEXE 1 : Échéancier prévisionnel des dépenses et des appels de fond

ANNEXE 1.1 : Echéancier prévisionnel des dépenses (k€ HT)

MOA	Année		Total
	2016	2017	
STIF	100 000	200 000	300 000
TOTAL	100 000	200 000	300 000

ANNEXE 1.2 : Echéancier prévisionnel des demandes d'appels de fonds (k€)

STIF	Année		Total
	2017	2018	
Région Ile-de-France	105 000	52 500	157 500
DRIEA	45 000	22 500	67 500
STIF	50 000	25 000	75 000
TOTAL	200 000	100 000	300 000

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/462
Séance du 5 octobre 2016

AVENANT N°3 AU CONTRAT 2016-20120
ENTRE LE STIF ET LA RATP

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et RATP signé le 5 novembre 2015 ;
- VU** le rapport n°2016/462 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 29 septembre 2016 et de la Commission économique et tarifaire du 30 septembre 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le projet d'avenant n°3 au contrat entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et RATP pour la période 2016-2020, joint à la présente délibération, est approuvé.

ARTICLE 2 : Le directeur général est autorisé à signer ledit avenant.

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

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



Valérie PÉCRESSE

Avenant n°3 au CONTRAT 2016-2020

entre

le Syndicat des Transports d'Ile-
de-France

et

la Régie Autonome des Transports
Parisiens

ENTRE :

- **LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé 39bis-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, représenté par son directeur général, en vertu de la délibération n°2016/XXX,

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 sa présidente-directrice générale, Madame Elisabeth BORNE, en vertu de _____

ci-après désignée « RATP »

Objet de l'avenant

ARTICLE 1. MODIFICATION DE L'OFFRE DE REFERENCE	3
1.1 L'OFFRE DE TRANSPORT (TKC/KCC)	3
1.2 AJUSTEMENT C11	3
ARTICLE 2. AJUSTEMENT DE L'OBJECTIF DE RECETTES DIRECTES.....	3
ARTICLE 3. MODIFICATION DES MODALITES DE RESTITUTION DES RECETTES PERCUES AU TITRE DES CESSIONS DES VEHICULES REFORMES	4
ARTICLE 4. AJUSTEMENT DES CHARGES LIEES A LA GESTION DE L'AGENCE SOLIDARITE TRANSPORT	4
ARTICLE 5. PRISE EN COMPTE DE L'IMPACT DE LUTTE CONTRE LA FRAUDE.....	5
ARTICLE 6. DISTRIBUTION DES CARTES D'ACCES AUX MILITAIRES ENGAGES DANS LES MESURES DE SECURITE	5
ARTICLE 7. DEFINITION DE L'OBJECTIF DE CONFORMITE DE L'INFORMATION EN SITUATION PERTURBEE IMPREVUE EN STATION ET GARE	6
ARTICLE 8. MODIFICATION DES CONTRIBUTIONS VERSEES PAR LE STIF A LA RATP...	6
ARTICLE 9. DISPOSITION GENERALE	6
ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR	7

ARTICLE 1. MODIFICATION DE L'OFFRE DE REFERENCE

1.1 L'OFFRE DE TRANSPORT (TKC / KCC)

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

en TKC		2016	2017	2018	2019	2020
RER A	Prolongement 2 missions de Torcy à Chessy	660	4 730	4 730	4 730	4 730
Total		660	4 730	4 730	4 730	4 730

1.2 AJUSTEMENT C11

Les montants repris ci-dessous sont exprimés en € HT 2011.

euros 2011		2016	2017	2018	2019	2020
RER A	Prolongement 2 missions de Torcy à Chessy	4 686	33 583	33 583	33 583	33 583
Total		4 686	33 583	33 583	33 583	33 583

ARTICLE 2. AJUSTEMENT DE L'OBJECTIF DE RECETTES DIRECTES

L'article « 84.2 Le calcul de l'objectif de recettes directes pour la RATP » est modifié, pour tenir compte du renforcement de la lutte contre la fraude décrit à l'article 5. Les deux premiers alinéas et le tableau relatif aux prévisions de recettes sont supprimés et remplacés par l'alinéa et le tableau suivant :

« L'objectif de recettes directes de 2016 est égal à la prévision établie conjointement par le STIF et la RATP sur les recettes tarifaires attendues en 2015 et la clé globale de partage telle que fixée par l'annexe VI-2 pour la répartition des recettes tarifaires en 2016, avec une croissance prévisionnelle de +1% en volume. Pour les années 2017 à 2020, une prévision des recettes directes de référence est fixée sur la base des tarifs hors taxes en vigueur le 1^{er} septembre 2015 en cohérence avec les montants initiaux de la contribution C11 :

En M d'euros HT 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Prévision des recettes directes en M€ HT c.e. 1/9/2015 (après l'avenant 1)	2162,6	2203,2	2 224,90	2 246,90	2 269,00
Renforcement de la lutte contre la fraude	16	15	10	0	0
Prévision des recettes directes en M€ HT c.e. 1/9/2015 après avenant 3	2 178,60	2 218,20	2 234,90	2 246,90	2 269,00

»

Le renforcement de la lutte contre la fraude engendre une correction de l'objectif de recettes directes pour les années 2017 et 2018, une fois que celui-ci aura été recalculé sur la base du réalisé de l'année précédente en tenant compte des avenants (impacts liés aux réformes tarifaires et aux évolutions d'offre (variation de l'impact N / N-1)).

Le libellé du paragraphe 2) du 4.1 de l'article 4-Modification tarifaire de l'avenant 1 est modifié ainsi : objectif de recettes directes 2017 = [(recettes directes réalisées 2016HT/T2016) x (1+ v16/17)]+ 19,1 M€* + (impact RD 2017 lié aux modifications d'offre – impact RD 2016 lié aux modifications d'offre) + 15 M€**.

L'objectif de recettes directes 2018 = [(recettes directes réalisées 2017HT/T2017) x (1+ v17/18)]+ (impact RD 2018 lié aux modifications d'offre– impact RD 2017 lié aux modifications d'offre) + 10 M€**.

*Au titre de l'AME (variation entre l'impact 2017 et l'impact 2016)

**Renforcement de la lutte contre la fraude

ARTICLE 3. MODIFICATION DES MODALITES DE RESTITUTION DES RECETTES PERCUES AU TITRE DES CESSIONS DES VEHICULES REFORMES

Afin de modifier les modalités de restitution des recettes perçues par la RATP au titre de cession de véhicules réformés, l'alinéa 4 du paragraphe 2 de l'article "95-3 - Règlement de la facture annuelle" est annulé et remplacé par :

" - au produit de la vente des véhicules réformés telle qu'autorisée par le STIF conformément à l'article 13 du décret n°2011-320 du 23 mars 2011 net des éventuelles charges induites. Le montant des charges induites par l'activité de cession des véhicules réformés, est limité à 50% du produit de la vente des véhicules réformés net de la valeur nette comptable et des éventuels frais de transport."

ARTICLE 4. AJUSTEMENT DES CHARGES LIEES A LA GESTION DE L'AGENCE SOLIDARITE TRANSPORT

Conformément à l'article 86-2 « la contribution d'exploitation « C1 » relative aux obligations de service public », la contribution forfaitaire C11 versée par le STIF à la RATP est augmentée des montants prévisionnels suivants par année.

En € HT 2015	2017	2018	2019	2020
Ajustement de la contribution C11	1 606 500 €	2 350 250 €	2 350 250 €	2 350 250 €

Ces montants, qui s'ajoutent au montant déjà apporté en 2016, couvrent la participation de la RATP à l'ensemble des phases opérationnelles nécessaires au transfert au GIE Comutitres, à partir du 1^{er} mai 2017, de l'exploitation de la gestion du dispositif Solidarité Transport et à la phase préparatoire au renouvellement des marchés à partir du 1^{er} janvier 2020. La RATP s'engage à faire ses meilleurs efforts pour que cette date du 1^{er} mai 2017 puisse être anticipée.

Les coûts préparatoires et d'exploitation sont réévalués après une période de 20 mois d'exploitation du dispositif Solidarité Transport par Comutitres, soit le 1^{er} janvier 2019 :

- En observant les coûts engendrés par la phase préparatoire à la reprise de l'activité par Comutitres.
- En extrapolant le coût constaté pour l'année 2018 sur les années suivantes de la période d'exploitation de l'activité.
- En appliquant aux années ultérieures à l'année 2018 le taux moyen d'évolution des bénéficiaires observé sur la période 2016-2018.

La contribution forfaitaire C11 versée à compter de 2019 intègre en sus les éventuels écarts constatés entre les montants prévisionnels du tableau ci-dessus et la réévaluation opérée à partir du 1^{er} janvier 2019 telle que décrite ci-dessus.

Ce réajustement permet de couvrir la totalité des coûts constatés sur la période Mai 2017 à décembre 2018.

ARTICLE 5. PRISE EN COMPTE DE L'IMPACT DE LUTTE CONTRE LA FRAUDE

Le second paragraphe ainsi que le tableau de l'article 5 de l'avenant 1 au contrat STIF-RATP sont supprimés et remplacés par :

"Afin de tenir compte de l'impact de renforcement de lutte contre la fraude sur l'équilibre économique du contrat, le montant de la contribution C11 est ajusté à la baisse ce qui se traduit par l'augmentation progressive des recettes annexes sur la durée du contrat et de l'objectif de recettes directes sur les trois premières années du contrat.

Du fait de cet ajustement et des modifications tarifaires exposées précédemment, conformément à l'article 88 du contrat, le tableau de l'article 86-2-1/ relatif au montant forfaitaire C11 versé par le STIF à la RATP est annulé et remplacé par le tableau suivant :

En M d'euros HT 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Contribution C11 (après avenant 1)	1 066,20	1 006,60	990,5	976,3	964,7
Prise en compte de l'impact des montants d'offre de l'avenant 1 exprimés en euros 2015	2,876				
Ajustement des charges liées a la gestion de l'agence solidarité transport	0	1,61	2,35	2,35	2,35
Renforcement lutte contre la fraude	0	0	-1	-2	-3
Nouvelle contribution C11	1 069,08	1 008,21	991,85	976,65	964,05
Dont gestionnaire d'infrastructure	442,9	433,1	419,7	404,6	394,1

"

ARTICLE 6. DISTRIBUTION DES CARTES D'ACCES AUX MILITAIRES ENGAGES DANS LES MESURES DE SECURITE

A la fin du point « 3 – Cartes de circulation et cartes d'accès valables uniquement sur tout ou partie des réseaux de l'un des opérateurs publics » de l'annexe IV-A-1 sont ajoutés les deux paragraphes suivants :

« Les militaires engagés dans les mesures de sécurité mises en place face à la menace terroriste (Vigipirate, Sentinelle...) sont habilités à exercer leur mission de protection du public hors des lieux qui leur ont été spécifiquement désignés pour leurs fonctions de surveillance, lorsqu'ils sont en tenue de service, face à tout fait susceptible de requérir leur intervention, y compris dans les gares/stations et véhicules exploités par les opérateurs.

Afin de faciliter l'exercice de cette mission de protection, des cartes d'accès aux emprises, utilisables uniquement par les militaires en tenue et dans le cadre de leur mission, sont fournies autant que de besoin au ministère de la Défense. »

ARTICLE 7. DEFINITION DE L'OBJECTIF DE CONFORMITE DE L'INFORMATION EN SITUATION PERTURBEE IMPREVUE EN STATION ET GARE

A l'annexe II C2, le paragraphe 1.4.1 Information en situation perturbée imprévue en station et en gare est modifié comme suit :

Le tableau Objectifs de conformité est supprimé et remplacé par le tableau d'objectifs de conformité qui suit :

	Borne inférieure	Objectif	Borne supérieure
Métro	Objectif - 2	86	Objectif + 2
RER A	Objectif - 4	56 A partir de 2017 + 1 point par an	Objectif + 4
RER B	Objectif - 4	52 A partir de 2017 + 1 point par an	Objectif + 4

ARTICLE 8. MODIFICATION DES CONTRIBUTIONS VERSEES PAR LE STIF A LA RATP

Les ajustements de la contribution C11 indiqués à l'article 1 seront mis à jour en fonction des coûts unitaires standards qui seront définis dans un prochain avenant.

Ces ajustements de la contribution C11 ainsi que ceux indiqués à l'article 2 viennent modifier la contribution versées par le STIF au titre du contrat.

ARTICLE 9. DISPOSITION GENERALE

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

ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR

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

Fait à Paris, le

Le directeur général du STIF
Laurent PROBST

La présidente de la RATP
Elisabeth BORNE

PROJET

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2016/463
Séance du 5 octobre 2016**

**AVENANT N°3 AU CONTRAT 2016-2019 ENTRE
LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE ET
SNCF MOBILITES**

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et SNCF Mobilités signé le 10 novembre 2015 ;
- VU** le rapport n°2016/463 ;
- VU** l'avis de la Commission de l'offre de transport du 29 septembre 2016 et de l'avis de la Commission économique et tarifaire du 30 septembre 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le projet d'avenant n°3 au contrat entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et SNCF Mobilités pour la période 2016-2019, joint à la présente délibération, est approuvé.

ARTICLE 2 : Le directeur général est autorisé à signer ledit avenant.

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

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



Valérie PÉCRESE



**Avenant n°3 au
Contrat 2016-2019**

entre

le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

et

SNCF Mobilités

Avenant n°3 au contrat STIF-SNCF Mobilités 2016-2019

ENTRE :

- **LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé 39bis-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, représenté par son directeur général, Laurent PROBST, en vertu de la délibération n°2016/XXX

Ci-après désigné « **STIF** »,

ET

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

Ci-après désignée par « **SNCF Mobilités** »,

OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet d'introduire dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF Mobilités signé le 10 novembre 2015, les ajustements suivants:

ARTICLE 1.	IMPACT DES MODIFICATION D'OFFRE SUR LES RECETTES DIRECTES	4
ARTICLE 2.	INDEMNISATION DES VOYAGEURS DES LIGNES C ET N SUITE AUX INTEMPERIES DE JUIN 2016	4
ARTICLE 3.	AJUSTEMENT DES CHARGES LIEES A LA GESTION DE L'AGENCE SOLIDARITE TRANSPORT	5
ARTICLE 4.	DISTRIBUTION DES CARTES D'ACCES AUX MILITAIRES ENGAGES DANS LES MESURES DE SECURITE	5
ARTICLE 5.	MISE A JOUR DES MODALITES D'AFFRETEMENT DES LIGNES NOCTILIEU .	6
ARTICLE 6.	REVISION DE LA CONTRIBUTION C11	6
ARTICLE 7.	EVOLUTION ANNUELLE DES CONTRIBUTIONS PREVUES PAR LE PRESENT AVENANT	7
ARTICLE 8.	DISPOSITIONS GENERALES	7
ARTICLE 9.	ENTREE EN VIGUEUR	7

.....

ARTICLE 1. IMPACT DES MODIFICATION D'OFFRE SUR LES RECETTES DIRECTES

Les gains de recettes directes induits par les modifications d'offre sont détaillés dans le tableau ci-dessous :

En € HT tarif 01/09/2015	2016	2017	2018	2019
Impact sur les RD de la mise en service du T6	121 635	203 745	203 745	203 745
Correction des RD avenant 1 (application des clés globales) :	30 097	29 954	29 954	29 954
TOTAL	+151 732	+233 699	+233 699	+233 699

* Suite au Comité Suivi Tarifaire du 26-06-2016, le partage des recettes globales est fixé à 25,5% pour SNCF Mobilités. Dans la même logique, la part de recettes directes supplémentaires liées à la mise place d'offre nouvelle revenant à SNCF Mobilités doit être égale à 25,5% du total de recettes supplémentaires générées.

Le tableau relatif aux prévisions de recettes, tel que prévu à l'article « 81.2 Le calcul de l'objectif de recettes directes pour SNCF Mobilités », est complété par le montant suivant :

	2016	2017	2018	2019
Impact sur les RD des modifications d'offre	+0,2	+0,2	+0,2	+0,2

La mise en œuvre du prolongement du T6 en cours d'année 2016, génère en 2017 un supplément de recettes par rapport à 2016 de 799 000 – 477 000 = 322 000 € HT au tarif du 01/09/2015. Ce montant, arrondi à 0,3 M€ HT au tarif du 01/09/2015, est pris en compte dans la formule de calcul de l'objectif de recettes directes de 2017 ci-dessous.

Les 3^e, 4^e et 5^e alinéas de l'article « 81.2 Le calcul de l'objectif de recettes directes pour SNCF Mobilités » est modifié tel que suit :

- Le montant de 0,3 M€ est rajouté pour la correction de la prévision 2017 au montant de RT (2016)/T2016
- Le montant de 0,9 M€ est rajouté au montant de 3108,5 pour les corrections de prévision 2017, 2018 et 2019

ARTICLE 2. INDEMNISATION DES VOYAGEURS DES LIGNES C ET N SUITE AUX INTEMPERIES DE JUIN 2016

Les voyageurs des lignes C et N ont été particulièrement affectés par les difficultés de circulation dues aux intempéries.

A titre tout à fait exceptionnel et compte tenu du caractère extraordinaire des manifestations climatiques de mai/juin 2016, le STIF prend à sa charge l'indemnisation de ces voyageurs dans la limite de 4 M€ courants, en application de l'article 88-2 du

contrat. SNCF-Mobilités fournira les justificatifs du remboursement réalisé, dans le cadre du règlement de la facture annuelle 2016.

ARTICLE 3. AJUSTEMENT DES CHARGES LIEES A LA GESTION DE L'AGENCE SOLIDARITE TRANSPORT

Conformément à l'article 83-2 « la contribution d'exploitation « C1 » relative aux obligations de service public », la contribution forfaitaire C11 versée par le STIF à SNCF-Mobilités est augmentée des montants suivants par année :

En € HT 2015	2016	2017	2018	2019
Ajustement de la contribution C11	0	866 955 €	1 291 650 €	1 291 650 €

Ces montants, qui s'ajoutent au montant déjà apporté en 2016, couvrent la participation de SNCF-Mobilités à l'ensemble des phases opérationnelles nécessaires au transfert au GIE Comutitres, à partir du 1^{er} mai 2017, de l'exploitation de la gestion du dispositif Solidarité Transport et à la phase préparatoire au renouvellement des marchés à partir du 1^{er} janvier 2020. SNCF-Mobilités s'engage à faire ses meilleurs efforts pour que cette date du 1^{er} mai 2017 puisse être anticipée.

Les coûts préparatoires et d'exploitation sont réévalués après une période de 22 mois d'exploitation du dispositif Solidarité Transport par Comutitres, soit le 1^{er} janvier 2019 :

- En observant les coûts engendrés par la phase préparatoire à la reprise de l'activité par Comutitres.
- En extrapolant le coût constaté pour l'année 2018 sur les années suivantes de la période d'exploitation de l'activité.
- En appliquant aux années ultérieures à l'année 2018 le taux moyen d'évolution des bénéficiaires observé sur la période 2016-2018.

La contribution forfaitaire C11 versée à compter de 2019 intègre en sus les éventuels écarts constatés entre les montants prévisionnels du tableau ci-dessus et la réévaluation opérée à partir du 1^{er} janvier 2019 telle que décrite ci-dessus.

Ce réajustement permet de couvrir la totalité des coûts constatés sur la période mai 2017 à décembre 2018.

ARTICLE 4. DISTRIBUTION DES CARTES D'ACCES AUX MILITAIRES ENGAGES DANS LES MESURES DE SECURITE

A la fin du point « 3 – Cartes de circulation et cartes d'accès valables uniquement sur tout ou partie des réseaux de l'un des opérateurs publics » de l'annexe IV-A-1 sont ajoutés les deux paragraphes suivants : « Les militaires engagés dans les mesures de

sécurité mises en place face à la menace terroriste (Vigipirate, Sentinelle...) sont habilités à exercer leur mission de protection du public hors des lieux qui leur ont été spécifiquement désignés pour leurs fonctions de surveillance, lorsqu'ils sont en tenue de service, face à tout fait susceptible de requérir leur intervention, y compris dans les gares/stations et véhicules exploités par les opérateurs.

Afin de faciliter l'exercice de cette mission de protection, des cartes d'accès aux emprises, utilisables uniquement par les militaires en tenue et dans le cadre de leur mission, sont fournies autant que de besoin au ministère de la Défense. »

ARTICLE 5. MISE A JOUR DES MODALITES D'AFFRETEMENT DES LIGNES NOCTILIEN

L'article 17 « Périmètre de l'offre contractuelle » est modifié comme suit :

L'exploitation des lignes du réseau Noctilien, du réseau de soirée et du réseau de jour est assurée par des entreprises de transport routier de voyageurs affrétées à la suite d'une mise en concurrence effectuée par SNCF Mobilités.

A cet égard, SNCF Mobilités préviendra le STIF trois ans à l'avance de l'échéance des contrats d'affrètement relatifs aux lignes Noctilien. Afin de permettre à SNCF Mobilités de conduire les mises en concurrence de ces marchés, le STIF s'engage à finaliser le niveau d'offre et à en informer SNCF Mobilités au plus tard deux ans avant l'échéance de ces marchés.

ARTICLE 6. REVISION DE LA CONTRIBUTION C11

Conformément à l'article 84-2 du contrat, pour tenir compte des modifications exposées précédemment, la contribution C11 en euros HT 2015 versée à SNCF Mobilités est minorée/majorée des montants figurants dans le tableau ci-dessous :

En M d'euros HT 2015	2016	2017	2018	2019
Ajustement des charges liées à la gestion de l'Agence Solidarité Transport	0	0,867	1,292	1,292
Impact sur les RD T6 et clés globales	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2
Somme des ajustements avenant n°3 en M€ HT 2015	-0,2	0,667	1,092	1,092

Le montant définitif de la contribution supplémentaire prévue à l'article 2 sera défini au vu des justificatifs fournis dans le cadre du règlement de la facture annuelle 2016.

ARTICLE 7. EVOLUTION ANNUELLE DES CONTRIBUTIONS PREVUES PAR LE PRESENT AVENANT

L'évolution annuelle des ajustements de la contribution C11 indiqués à l'article précédent suit l'indexation du contrat.

ARTICLE 8. DISPOSITIONS GENERALES

Toutes les clauses du contrat STIF-SNCF Mobilités 2016-2019, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, sont applicables de plein droit jusqu'au 31 décembre 2019.

ARTICLE 9. ENTREE EN VIGUEUR

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

Fait à Paris, le

Le Directeur Général du STIF
Laurent PROBST

Le président de SNCF Mobilités
Guillaume PEPY

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2016/464
Séance du 5 octobre 2016**

**CONVENTIONS LIANT LE STIF, LES TRANSPORTEURS ET LES
DEPARTEMENTS RELATIVES AUX AIDES ACCORDEES POUR
L'ACHAT DES FORFAITS IMAGINE'R ET A L'ORGANISATION DE LA
DISTRIBUTION DE CES TITRES**

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 18 juin 1998 portant création d'abonnements destinés aux collégiens, lycéens et apprentis en formation par alternance ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 8 avril 2009 relative aux conditions d'attribution des cartes Imagine R scolaire et Imagine R étudiant ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 10 juillet 2013 relative aux aides accordées pour l'achat des forfaits Imagine R et à l'organisation de la distribution de ces titres ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 1^{er} juin 2016 relative aux aides accordées aux collégiens et lycéens boursiers pour l'achat de forfait Imagine R;
- VU** le rapport n°2016/464 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 30 septembre 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le modèle des conventions relatives aux aides accordées pour l'achat des forfaits Imagine R et à l'organisation de la distribution de ces titres pour les campagnes 2017/2018, 2018/2019 et 2019/2020, entre :

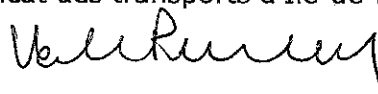
- le STIF, La Ville de Paris, la RATP, la SNCF, OPTILE et le GIE Comutitres ;
- le STIF, le Département de Seine-et-Marne, la RATP, la SNCF, OPTILE et le GIE Comutitres ;
- le STIF, le Département des Yvelines, la RATP, la SNCF, OPTILE et le GIE Comutitres ;
- le STIF, le Département de l'Essonne, la RATP, la SNCF, OPTILE et le GIE Comutitres ;
- le STIF, le Département de Seine-Saint-Denis, la RATP, la SNCF, OPTILE et le GIE Comutitres ;

- le STIF, le Département du Val-de-Marne, la RATP, la SNCF, OPTILE et le GIE Comutitres ;
- le STIF, le Département du Val-d'Oise, la RATP, la SNCF, OPTILE et le GIE Comutitres.

ARTICLE 2 : Le directeur général est autorisé à signer lesdites conventions.

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

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



Valérie PÉCRESSE

CONVENTION RELATIVE AUX AIDES ACCORDEES POUR LES ACHATS DE TITRES IMAGINE R

ENTRE

Le STIF, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé au 39 bis / 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, SIRET n° 287 500 078 00020, représenté par Laurent PROBST en sa qualité de Directeur Général dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil n°..... en date du,

ci-après désigné le « STIF »,

ET

Le Département de _____ ayant son siège à _____, et représenté par, Président du Conseil départemental, en vertu de la délibération de l'Assemblée Départementale n°..... du

ci-après désigné le « Département »,

ET

- La Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), établissement public à caractère industriel et commercial ayant son siège à Paris 12^e, 54 quai de la Rapée, représentée par sa Présidente Directrice Générale,, dûment habilitée par son Conseil d'Administration,
- **SNCF Mobilités**, établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) inscrit au registre du commerce des sociétés de Bobigny sous le numéro 552 049 447, dont le siège est situé au : 9 rue Jean-Philippe Rameau 93200 ST DENIS, représentée par le Directeur Transilien,, dûment habilité par son Conseil d'Administration,
-
- L'Organisation Professionnelle des Transports d'Ile-de-France (OPTILE), association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901 ayant son siège à Paris 9^e, 32 rue Caumartin, représentée par son Directeur Général,, dûment mandaté par ses membres,

ci-après désignés les « Transporteurs »,

ET

Comutitres, groupement d'intérêt économique ayant son siège à Paris 9^e,
21, Boulevard Haussmann, représenté par Yann Le Tilly, Administrateur
du GIE,

ci-après désigné « Comutitres »,

VISAS

Vu le code des transports (partie législative),

Vu 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 aux responsabilités locales, et notamment son article 1er,

Vu la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales,

Vu le décret n° 59-38 du 2 janvier 1959 modifié portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi n° 51-1115 du 21 septembre 1951 : bourses nationales du second degré,

Vu le décret n° 59-39 du 2 janvier 1959 modifié fixant les modalités d'attribution des bourses nationales de l'enseignement du second degré dans les classes secondaires et terminales,

Vu le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne et notamment ses articles 7, 7 bis et 8,

Vu le décret n° 98-762 du 28 août 1998, fixant les conditions d'attribution des bourses de collège,

Vu la décision du Conseil d'Administration du Syndicat des Transports Parisiens du 18 juin 1998 relative à la création de titres d'abonnement pour les collégiens, lycéens et apprentis en formation,

Vu la décision du Conseil d'Administration du Syndicat des Transports Parisiens du 18 juin 1998 relative à la création de titres d'abonnement pour les étudiants,

Vu la décision du Conseil d'Administration du Syndicat des Transports Parisiens n° 2009/0404 en date du 8 avril 2009 relative aux conditions d'attribution des cartes imagine R scolaire et imagine R étudiant,

Vu les statuts du G.I.E. COMUTITRES et notamment l'article 2,

Vu la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France n° du

Vu la délibération du Conseil départemental du département de _____ en date du

PRÉAMBULE

Conformément à l'article 1^{er} de la délibération du STIF n° 2009/0404 du 8 avril 2009, le forfait « imagine R Scolaire » est réservé aux jeunes résidant en Île de France répondant à l'une des trois conditions suivantes :

- avoir moins de 16 ans au 1^{er} septembre de l'année de souscription,
- avoir moins de 26 ans au 1^{er} septembre de l'année de souscription et suivre un cursus de l'enseignement primaire ou secondaire ou une formation par alternance d'un niveau inférieur au baccalauréat avec le statut d'apprenti,
- avoir moins de 26 ans au 1^{er} septembre de l'année de souscription et suivre une formation d'insertion de longue durée destinée aux jeunes déscolarisés en difficulté.

Le forfait « imagine R Scolaire » est valable :

- du 1^{er} septembre de l'année N au 30 septembre de l'année N + 1, soit 13 mois, lors d'une première souscription,
- du 1^{er} octobre de l'année N au 30 septembre de l'année N+1, soit 12 mois, en cas de renouvellement.

Conformément à l'article 1^{er} de la décision du STP du 18 juin 1998 relative à la création de titres d'abonnement pour les étudiants, le forfait « imagine R Étudiant » est réservé aux étudiants répondant aux 3 conditions suivantes :

- suivre un cursus de l'enseignement supérieur ou d'un enseignement post secondaire,
- résider en Île-de-France,
- avoir moins de 26 ans au 1^{er} septembre de l'année N.

Le forfait est souscrit pour une durée de douze mois et peut débuter, au choix de l'étudiant, au 1^{er} septembre, 1^{er} octobre, 1^{er} novembre, 1^{er} décembre de l'année N ou 1^{er} janvier de l'année N+1.

La campagne N/N+1 de souscription des abonnements imagine R est ouverte au public à compter du 1^{er} juin de l'année N. La campagne, au-delà de la période de souscription qui s'achève au 30 avril de l'année N+1, s'entend du 1^{er} juin N au 31 décembre de l'année N+1.

Le STIF fixe les tarifs régionaux des forfaits imagine R Scolaire et imagine R Étudiant.

La structure communautaire, choisie par les Transporteurs pour assurer la vente, la distribution et le service après vente de ces forfaits, est le GIE Comutitres.

Le Département peut décider d'accorder une aide à certains abonnés imagine R,

- soit sous la forme d'un remboursement aux familles (dans ce cas, le Département en assure lui-même la gestion),
- soit, pour les forfaits imagine R Scolaire, sous la forme d'une subvention, le montant de l'aide étant directement déduit du tarif régional par Comutitres à qui le Département délègue l'instruction de l'éligibilité aux aides.

Dans le cas de subventions, afin d'éviter une trop grande complexité de l'instruction des demandes déléguée à Comutitres, il est convenu entre les parties prenantes que l'attribution doit se faire en référence à une liste limitée de critères définis conjointement. Les critères sociaux qui sont mis en œuvre par le département doivent être conformes au respect du principe d'égalité et non discriminants. En particulier, si un Département souhaite attribuer une subvention à caractère social,

- cette aide doit être destinée aux collégiens et/ou aux lycéens boursiers ;
- cette aide peut se décliner en 2 niveaux définis dans le tableau ci-dessous ; dans ce cas, le complément d'aide reçu par un boursier de « niveau 2 » par rapport à un abonné non boursier remplissant des conditions identiques, est le double du complément reçu par un boursier de « niveau 1 ».

Niveau de bourse	Niveau 1	Niveau 2
Bourse de Collège	1er et 2e taux	3e taux
Bourse nationale d'études du second degré de lycée	9 parts de base et mois ou échelons de 1 à 4	10 parts de base ou échelons 5 et 6

Ceci est valable pour les élèves des établissements dépendant du ministère de l'Education nationale et du ministère de l'Agriculture.

Si le Département accorde une subvention sociale en se fondant sur les critères définis aux alinéas précédents, le STIF apportera à l'élève concerné, pour la part spécifiquement sociale de l'aide départementale, une subvention égale à celle du Département dans la limite, selon le niveau de bourse, de 1/6 ou 1/3 de la différence entre le tarif régional et la part non spécifiquement sociale de l'aide départementale.

Dans la présente convention, est utilisé le vocabulaire suivant :

- le « tarif régional » est le tarif fixé par le STIF, applicable aux élèves éligibles à aucune subvention,
- le « prix public » est le tarif régional diminué, s'il y a lieu, des subventions financées par le Département et par le STIF, et augmenté des frais de dossier dont le montant est fixé par le STIF.

Ces mesures ayant un impact non négligeable sur le volume de forfaits vendus, le STIF, les Transporteurs et Comutitres ont besoin d'avoir connaissance de l'ensemble des décisions des Départements relatives aux aides apportées aux personnes souscrivant un abonnement imagine R conformément au calendrier de la campagne imagine R.

Par ailleurs, pour le bon déroulement de la préparation de la campagne annuelle du titre imagine R, qui précède chaque rentrée scolaire, il convient de formaliser les contraintes qu'impose cette organisation.

IL A ÉTÉ CONVENU CE QUI SUIT :

CHAPITRE I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1.1 – Objet de la convention.

La présente convention a pour objet :

- de définir les principales modalités et étapes du calendrier pour l'organisation de la campagne, ainsi que les exigences qui en découlent pour chacune des parties prenantes ;
- d'assurer aux parties prenantes une information appropriée pour la bonne conduite des missions de chacun, en contenu et en délai, sur les tarifs et aides accordées aux titulaires d'un forfait imagine R ;
- de définir l'organisation relative au partage du paiement du tarif régional entre les familles, le Département et, s'il y a lieu, le STIF afin, d'assurer le financement des recettes tarifaires ;
- de préciser les modalités de facturation et de versement des montants dus par le Département et, s'il y a lieu, par le STIF à Comutitres.

Article 1.2 – Entrée en vigueur et durée de la convention.

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF à l'ensemble des signataires et produit ses effets à compter du 15 novembre 2016 pour la campagne 2017/2018. Elle se termine le 31 décembre 2020, pour englober les campagnes 2017/2018, 2018/2019 et 2019/2020.

La présente convention peut être dénoncée par l'une ou l'autre des parties, sous réserve de sa dénonciation préalable par lettre recommandée avec accusé de réception reçue au plus tard le 15 novembre de l'année N-1 par les autres parties, la convention prenant alors fin à la clôture de la campagne N-1/N.

CHAPITRE II – DISPOSITIONS TARIFAIRES ET COMMERCIALES

Article 2.1 – Tarifs régionaux et frais de dossier.

Les tarifs régionaux sont décidés chaque année par le Conseil du STIF. Le STIF informe le Département et Comutitres au plus tard le 31 décembre de l'année N-1 pour la campagne N/N+1.

Le montant des frais de dossier est décidé par le STIF.

Article 2.2 – Montants demandés aux clients.

Le « prix public », correspondant au montant demandé au client par Comutitres, est égal au tarif régional, augmenté de la valeur des frais de dossier et, s'il y a lieu, diminuée des subventions accordées par le Département et par le STIF.

CHAPITRE III – PRIX DE VENTE ET AIDE APPLIQUÉS AUX SCOLAIRES ET AUX ÉTUDIANTS

Article 3.1 – Définition des bénéficiaires possibles d’une subvention à caractère social.

Dans le cadre de la présente convention, une subvention départementale sera désignée comme étant « à caractère social » si et seulement si elle cible spécifiquement une ou plusieurs des catégories suivantes :

- collégiens bénéficiaires d’une bourse de collège ;
- collégiens bénéficiaires d’une bourse de collège au 3^e taux ;
- lycéens bénéficiaires d’une bourse de lycée ;
- lycéens bénéficiaires d’une bourse de lycée de 10 parts de base ou de 5^e ou 6^e échelon ;

Dans l’hypothèse où le Département accorde des subventions « à caractère social » en différenciant le montant des dites subventions selon le niveau de bourse,

- si cela concerne les collégiens, la subvention départementale sera désignée comme étant « à caractère social de niveau 1 » pour les bénéficiaires d’une bourse au 1^{er} ou 2^e taux, et « à caractère social de niveau 2 » pour les bénéficiaires d’une bourse au 3^e taux ;
- si cela concerne les lycéens, la subvention départementale sera désignée comme étant « à caractère social de niveau 1 » pour les bénéficiaires d’une bourse de moins de 10 parts de base ou d’un échelon inférieur à 5, et « à caractère social de niveau 2 » pour les bénéficiaires d’une bourse de 10 parts de base ou de 5^e ou 6^e échelon.

Article 3.1bis – Définition des bénéficiaires d’une subvention sans caractère social.

Tout abonné ImagineR Scolaire non titulaire d’une bourse de collège ou lycée peut bénéficier d’une subvention départementale sans caractère social.

Afin de ne pas complexifier excessivement l’instruction de l’attribution des subventions, le Département définit le périmètre des élèves éligibles à une subvention sans caractère social en se référant exclusivement aux critères listés à l’article 3.3.

Article 3.2 – Prix publics.

Le prix public des forfaits imagine R Etudiant appliqué par Comutitres est le tarif régional augmenté des frais de dossier.

Pour les abonnés imagine R Scolaire,

- si l’élève n’est pas éligible à une subvention départementale, le prix public appliqué par Comutitres est le tarif régional augmenté des frais de dossier ;
- si l’élève est éligible à une subvention départementale n’ayant pas de caractère social, conformément aux définitions de l’article 3.1, le prix public appliqué par Comutitres est le tarif régional augmenté des frais de dossier et diminué de la subvention départementale ;

- si l'élève est éligible à une subvention départementale à caractère social, conformément aux définitions de l'article 3.1, le prix public appliqué par Comutitres est le tarif régional augmenté des frais de dossier et diminué des subventions du Département et du STIF.

Article 3.3 – Critères d'attribution de la subvention départementale.

Le Département accorde une subvention déduite du tarif régional à certains élèves.

La gestion de la subvention du Département s'appuyant sur le système d'information de Comutitres, les critères d'attribution sont à définir parmi les facteurs suivants :

- Département du domicile.
- Département de l'établissement fréquenté.
- Age.
- Statut d'interne ou non.
- Code « subventionné » ou « non subventionné » de l'établissement, le codage étant établi par le Département et transmis à Comutitres, pour chacun des établissements du référentiel défini à l'article 4.1.
- Risque de formation post-bac, instruit sur la base d'une liste des établissements fournie par le Département indiquant pour chacun d'eux la valeur « risque » ou la valeur « absence de risque », et si « risque » il y a, sur le caractère renseigné ou non renseigné de la classe de l'élève.
- Code « C » (Collège), « L » (Lycée), « N » (non renseigné) ou « contrôle » (À contrôler) du niveau d'enseignement de l'établissement, le codage étant établi par le Département et transmis à Comutitres, pour chacun des établissements du référentiel défini à l'article 4.1.
- Niveau d'enseignement de l'élève : collégien, lycéen ou autre.
- Classe de l'élève.
- Statut d'apprenti sous contrat de travail ou non.
- Statut de boursier, cette variable pouvant prendre 5 valeurs : « non boursier », « collégien boursier au 1^{er} ou 2^e taux », « collégien boursier au 3^e taux », « lycéen boursier de moins de 10 parts de base ou d'échelon inférieur à 5 », « lycéen boursier de 10 parts de base ou de 5^e ou 6^e échelon » .

Pour la campagne 2017/2018 :

- les critères d'attribution des subventions départementales, décidés par le Département, figurent à l'annexe « Critères d'attribution des subventions départementales » de la présente convention,
- la valeur de ces subventions départementales figure à l'annexe « Valeur des subventions départementales » de la présente convention. La/les valeur(s) des subventions est/sont exprimée(s) en référence à un montant monétaire fixe ou à un pourcentage du tarif régional d'un forfait imagine R.

En cas d'évolution des subventions départementales, le Département s'engage à notifier au STIF, aux Transporteurs et à Comutitres par lettre recommandée avec accusé de réception une mise à jour :

- de l'annexe 1 « Critères d'attribution des subventions départementales » au plus tard le 15 décembre de l'année N-1 pour la campagne N/N+1,
- de l'annexe 2 « Valeur des subventions départementales » au plus tard le 28 février de l'année N pour la campagne N/N+1.

L'absence de notification de mise à jour dans les temps signifiera, pour la campagne N/N+1, le maintien des modalités de la campagne N-1/N.

À partir de l'annexe « Critères d'attribution des subventions départementales », Comutitres établit un logigramme retraçant toutes les étapes de l'instruction des forfaits imagine R Scolaire souscrits.

Comutitres soumet le logigramme au plus tard le 10 janvier de l'année N pour la campagne N/N+1 au Département, et le Département le valide au plus tard le 25 janvier de l'année N. En l'absence de réponse du Département, les parties conviennent que le logigramme est validé.

Article 3.4 – Attribution d'une subvention par le STIF en complément des subventions départementales « à caractère social ».

Conformément aux dispositions de l'article 3.1, le Département peut verser des subventions départementales à caractère social.

Le STIF accorde une subvention complémentaire aux élèves bénéficiaires d'une telle subvention départementale à caractère social.

Pour un élève donné, la valeur de la subvention accordée par le STIF est égale à la différence entre la subvention départementale à caractère social qui lui est accordée et la subvention départementale qui serait accordée à un élève non boursier qui remplirait des conditions identiques sur les critères d'attribution autres que le statut de boursier, dans la limite des valeurs plafonds définies dans le tableau ci-dessous.

Profil de l'élève	Valeur plafonds de la subvention accordée par le STIF
Collégien bénéficiant d'une bourse au 1 ^{er} ou 2 ^e taux ou lycéen bénéficiant d'une bourse de moins de 10 parts de base ou d'un échelon inférieur à 5	1/6 multiplié par la différence entre le tarif régional et la subvention départementale qui serait accordée à un non boursier remplissant des conditions identiques pour les critères d'attribution autres que le statut de boursier
Collégien bénéficiant d'une bourse au 3 ^e taux ou lycéen bénéficiant d'une bourse de 10 parts de base ou de 5 ^e ou 6 ^e échelon	1/3 multiplié par la différence entre le tarif régional et la subvention départementale qui serait accordée à un non boursier remplissant des conditions identiques pour les critères d'attribution autres que le statut de boursier

Article 3.5 – Information par le Département des autres parties prenantes des évolutions des aides accordées sous forme de remboursement.

Dans l'hypothèse où le Département accorde à certains abonnés une aide sous forme de remboursement, aide dont il assure la gestion, il s'engage à notifier au STIF, aux Transporteurs et à Comutitres par lettre recommandée avec accusé de réception une mise à jour de l'annexe 4 « Critères d'attribution et valeur des aides départementales accordées par remboursement » au plus tard le 28 février de l'année N pour la campagne N/N+1.

CHAPITRE IV – ORGANISATION DE LA CAMPAGNE

Article 4.1 – Référentiel des établissements scolaires.

Afin de vérifier le respect des conditions d'attribution du forfait imagine R Scolaire telles que définies dans la décision du STIF n° 2009/0404, Comutitres exploite un référentiel de tous les établissements scolaires ouvrant droit à un forfait « imagine R Scolaire ».

Au plus tard le 31 mars de l'année N pour la campagne N/N+1, Comutitres communique un référentiel actualisé au STIF en consolidant les évolutions du référentiel inscrites au cours de la campagne N-1/N. Le STIF s'engage à valider le référentiel mis à jour pour le 21 avril de l'année N au plus tard.

À réception du référentiel validé par le STIF, ou au plus tard le 28 avril de l'année N pour la campagne N/N+1, Comutitres le transmet au Département.

Si les critères d'attribution de la subvention départementale comprennent un critère limitatif relatif à une ou plusieurs propriétés de l'établissement (code RNE, adresse de l'établissement, niveau d'enseignement, ...), le Département s'engage à qualifier chaque établissement du référentiel, au plus tard le 20 mai de l'année N pour la campagne N/N+1. Les modifications intervenues en cours de campagne seront également transmises au Département pour codage.

En cours de campagne, Comutitres fait évoluer le référentiel, en fonction des demandes d'élèves inscrits dans des établissements qui ne figurent pas dans le référentiel. Un établissement est susceptible d'être inclus dans le référentiel s'il ressort de l'une des catégories suivantes : école maternelle, école élémentaire, collège, lycée, SEGPA, EREA, Etablissement médico-éducatif ou socio-éducatif, Centre de formation d'apprentis. Comutitres inclut sans validation préalable du STIF les établissements recensés dans la base centrale des établissements (BCE) du ministère de l'Education nationale. L'inclusion des établissements non recensés dans la BCE est soumise à la validation du STIF, par échange de courriers électroniques.

Article 4.2 – Communication.

Comutitres édite un kit de souscription comprenant un contrat, un livret d'informations, une enveloppe retour et une enveloppe porteuse.

Le STIF, les transporteurs et Comutitres élaborent conjointement le contenu de ce kit.

Le livret d'informations est mis à jour pour chaque campagne pour tenir compte de l'évolution des tarifs régionaux et des aides à la personne décidées par les différents Départements.

Comutitres transmet au Département le projet de pages du livret d'informations le concernant, qui inclut notamment les critères des aides qu'il octroie et son logo, au plus tard le 7 mars de l'année N, sous réserve que le Département lui ait adressé les éléments nécessaires auparavant.

Au plus tard le 7 mars de l'année N, Comutitres transmet également au Département les enveloppes porteuses, afin que le Département puisse valider que la version du logo départemental affichée correspond bien à la dernière version en vigueur.

Au plus tard le 31 mars de l'année N pour la campagne N/N+1, les différentes parties prenantes doivent avoir validé le contenu du livret d'informations pour les pages les concernant. En cas de désaccord entre les parties, ne figureront dans le livret que les mentions admises à l'unanimité.

Ces éléments de communication évolueront avec la transformation numérique qui a démarré sur le site imagine-r.com et les Services en Ligne dans le respect du planning ci-dessus.

CHAPITRE V - DISPOSITIONS FINANCIÈRES

Article 5.1 – Paiement par le Département des montants correspondant aux subventions départementales.

Le Département s'engage à payer à Comutitres le montant des subventions départementales accordées à caractère social ou non, telles que définies à l'article 3.3 et conformément au logigramme validé, ce montant étant établi pour l'ensemble des forfaits souscrits au cours de la campagne au regard de la situation des abonnés (en termes d'adresse) au moment de leur première attribution de subvention départementale.

Sur demande expresse du STIF, Comutitres adresse au STIF une copie de la facture du Département.

Article 5.1 bis – Paiement par le STIF (s'il y a lieu) des montants correspondant aux subventions accordées en complément des subventions départementales à caractère social.

Si le STIF a accordé des subventions en complément des subventions départementales à caractère social, conformément aux dispositions de l'article 3.4 de la présente convention, il s'engage à payer à Comutitres le montant des dites subventions, ce montant étant établi pour l'ensemble des forfaits souscrits au cours de la campagne au regard de la situation des abonnés (en termes d'adresse) au moment de leur première attribution de subvention départementale.

Sur demande expresse du Département, Comutitres adresse au Département une copie de la facture du STIF.

Article 5.2 – Transmission d'états des sommes dues par le Département au titre des subventions départementales « à caractère social » et par le STIF au titre des subventions accordées en complément des subventions départementales « à caractère social ».

Comutitres s'engage à transmettre au STIF et au Département sous forme électronique :

- un état au 31 décembre de l'année N, au plus tard le 1^{er} mars de l'année N+1,
- un état au 30 juin de l'année N+1, au plus tard le 1^{er} août de l'année N+1.

Ces états comprendront les éléments suivants :

- le fichier des abonnés imagine R Scolaire bénéficiant d'une subvention « à caractère social » en indiquant pour chacun d'eux les informations dont la liste figure à l'article 6.1 ;
- un tableau consolidé indiquant l'effectif des bénéficiaires d'une subvention départementale « à caractère social », le montant des subventions qui leur sont accordées par le Département, en distinguant la part de ces subventions ayant un « caractère social », et le montant des subventions qui leur sont accordées par le STIF.

Article 5.3 – Modalités de versement des sommes dues par le Département.

~~À partir du 1^{er} octobre de l'année N, pour la campagne N/N+1, Comutitres adresse au Département une facture d'acompte dont le montant est fixé à l'annexe 3 de la présente convention.~~

À partir du 1^{er} février de l'année N+1, pour la campagne N/N+1, Comutitres adresse au Département une facture d'acompte dont le montant est fixé à l'annexe 3 de la présente convention.

À partir du 1^{er} avril de l'année N+1, pour la campagne N/N+1, Comutitres adresse au Département une facture d'acompte dont le montant est fixé à l'annexe 3 de la présente convention.

Dans l'hypothèse où adviendrait un évènement susceptible de modifier de manière substantielle les recettes ImagineR Scolaire et justifiant en conséquence une révision du montant estimé d'une campagne (par exemple, une modification notable des critères d'attribution de la subvention départementale), le STIF, après consultation des autres parties prenantes à cette convention, leur notifiera une version mise à jour de l'annexe 3 de la présente convention, relative à la valeur des acomptes, avant le 1^{er} septembre de l'année N.

À partir du 1^{er} juillet de l'année N+1, pour la campagne N/N+1, Comutitres adresse au Département le fichier détaillé destiné à l'établissement de la facture finale des subventions départementales. Le Département fait ses éventuelles observations sur ce fichier avant le 15 octobre. Au plus tard le 31 octobre, Comutitres adresse la facture des subventions départementales pour la campagne N/N+1. Cette facture devra faire apparaître les acomptes déjà versés, ainsi que le solde attendu le cas échéant. Dans le cas où les acomptes perçus excèderaient le montant de la facture, Comutitres s'engage à reverser au Département la totalité du trop versé au plus tard 30 jours après réception de l'avis des sommes à payer émis à son encontre par le Département.

Les règlements d'acomptes et de solde sont à effectuer à 30 jours date de réception de la facture. A défaut, le Département est tenu au règlement des intérêts moratoires prévus par les textes en vigueur (**Décret n° 2013-269 du 29 mars 2013 relatif à la lutte contre les retards de paiement dans les contrats de la commande publique**), au taux d'intérêt appliqué par la Banque centrale européenne à ses opérations principales de refinancement les plus récentes, en vigueur au premier jour du semestre de l'année civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir, majoré de huit points de pourcentage. Les règlements d'acomptes et de solde sont à effectuer par virement à l'ordre de Comutitres :

Adresse bancaire du titulaire du compte : BANQUE NATIONALE DE PARIS

Code banque : 30004 - Code guichet : 00828

Article 5.3 bis – Modalités de versement des sommes dues par le STIF.

~~À partir du 1^{er} octobre de l'année N, pour la campagne N/N+1, Comutitres adresse au Département une facture d'acompte dont le montant est fixé à l'annexe 3 de la présente convention.~~

À partir du 1^{er} février de l'année N+1, pour la campagne N/N+1, Comutitres adresse au Département une facture d'acompte dont le montant est fixé à l'annexe 3 de la présente convention.

À partir du 1^{er} avril de l'année N+1, pour la campagne N/N+1, Comutitres adresse au Département une facture d'acompte dont le montant est fixé à l'annexe 3 de la présente convention.

Dans l'hypothèse où adviendrait un évènement susceptible de modifier de manière substantielle les recettes ImagineR Scolaire et justifiant en conséquence une révision du montant estimé d'une campagne (par exemple, une modification notable des critères d'attribution de la subvention départementale), le STIF, après consultation des autres parties prenantes à cette convention, leur notifiera une version mise à jour de l'annexe 3 de la présente convention, relative à la valeur des acomptes, avant le 1^{er} septembre de l'année N.

À partir du 1^{er} juillet de l'année N+1, pour la campagne N/N+1, Comutitres adresse au STIF le fichier détaillé destiné à l'établissement de la facture finale des subventions générale. Le STIF fait ses éventuelles observations sur ce fichier avant le 15 octobre. Au plus tard le 31 octobre, Comutitres adresse la facture des subventions pour la campagne N/N+1. Cette facture devra faire apparaître les acomptes déjà versés, ainsi que le solde attendu le cas échéant. Dans le cas où les acomptes perçus excèderaient le montant de la facture, Comutitres s'engage à reverser au STIF la totalité du trop versé au plus tard 30 jours après réception de l'avis des sommes à payer émis à son encontre par le STIF.

Les règlements d'acomptes et de solde sont à effectuer au plus tard 30 jours date de réception de la facture. A défaut, le Département est tenu au règlement des intérêts moratoires prévus par les textes en vigueur (**Décret n° 2013-269 du 29 mars 2013 relatif à la lutte contre les retards de paiement dans les contrats de la commande publique**), au taux d'intérêt appliqué par la Banque centrale européenne à ses opérations principales de refinancement les plus récentes, en vigueur au premier jour du semestre de l'année civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir, majoré de huit points de pourcentage. Les règlements d'acomptes et de solde sont à effectuer par virement à l'adresse bancaire précisée à l'article 5.2.

Article 5.4 – Contrôle.

Comutitres tient à la disposition du STIF et du Département l'ensemble des documents justifiant l'octroi d'une ou de plusieurs subventions.

L'instruction, conduisant à l'octroi de subventions, est conduite sur la base des déclarations des clients (dossiers remis et, le cas échéant, les compléments d'information donnés dans le cadre d'un « SAV »).

CHAPITRE VI – DISPOSITIONS DIVERSES

Article 6.1 – Transmission d’informations au STIF et au Département.

Comutitres s’engage à transmettre mensuellement au Département et au STIF le fichier des abonnés imagine R Scolaire résidant dans le département, mis à jour à la date du dernier jour de chaque mois de la campagne, en indiquant :

- le numéro de client porteur,
- l’identité du payeur,
- l’adresse du payeur,
- l’identité de l’abonné,
- la date de naissance de l’abonné,
- l’adresse de l’abonné,
- la situation sociale (boursier ou non),
- le niveau de la bourse, s’il y a lieu,
- le statut d’interne, s’il y a lieu
- le nom de l’établissement scolaire,
- l’adresse de l’établissement scolaire,
- le code RNE/UAI de l’établissement,
- le niveau d’enseignement suivi,
- l’état du dossier (actif/impayé/retard/contentieux/résilié),
- le tarif régional, augmenté des frais de dossier,
- le montant facturé au payeur
- montant de la subvention départementale (aux dates précisées à l’article 5.3),
 - dont part de la subvention départementale n’ayant pas de caractère social (ce dont bénéficie, à conditions identiques, un non boursier).
- montant de la subvention accordée par le STIF, s’il y a lieu (aux dates précisées à l’article 5.3 bis,
- le montant pris en charge par un éventuel payeur secondaire.

Le Département et le STIF feront leur affaire des déclarations à la CNIL qui leur incombent concernant les traitements de ces fichiers.

Article 6.1 bis – Transmission d’informations à l’ensemble des signataires.

Comutitres s’engage à transmettre à l’ensemble des signataires de cette convention les statistiques de la campagne N/N+1 sur les données arrêtées au 28 février N+1 au plus tard le 31 mars N+1.

Article 6.2 – Modification.

Toute modification de la présente convention affectant la campagne N/N+1 devra faire l’objet d’un avenant signé par l’ensemble des parties au plus tard le 15 novembre de l’année N-1, à l’exception des mises à jour convenues des annexes et de modifications éventuelles des coordonnées bancaires de Comutitres, qui seront traitées par échange de courrier avec accusé de réception.

Dans le cas où le Département viendrait à baisser le niveau de ses aides, en aucun cas, le STIF ne se substituerait au Département dans ses obligations financières. Réciproquement, dans le cas où le STIF viendrait à baisser le niveau de son aide, en aucun cas, le Département ne se substituerait au STIF dans ses obligations financières.

Article 6.3 – Résiliation en cas d’inexécution des obligations contractuelles.

Tout manquement de l’une des parties aux obligations qu’elle a en charge, aux termes de la présente convention, pourra entraîner la résiliation de plein droit de celle-ci, quinze jours après mise en demeure d’exécuter par lettre recommandée avec accusé de réception demeurée sans effet.

Dans ce cas, ni le STIF, ni le Département ne se substitueront à l’une des parties dans ses obligations financières.

Article 6.4 – Règlement amiable des différends et 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 de Paris.

Fait à PARIS, le

en six exemplaires originaux, dont un sera remis à chaque signataire.

Pour le Département,
le Président du Conseil
Départemental,

.....

Laurent PROBST

.....

Pour le STIF,
Le Directeur Général,

Pour la RATP,
la Présidente Directrice Générale

Pour la SNCF,
Le Directeur Transilien,

.....

.....

Pour OPTILE,
le Directeur Général,

Pour Comutitres,
l’Administrateur du GIE

.....

ANNEXE 1 « CRITERES D'ATTRIBUTION DES SUBVENTIONS DEPARTEMENTALES »

Sont indiqués ci-après les conditions à respecter pour bénéficier d'une subvention départementale attribuée par le Département _____, à compter de la campagne 2017/2018.

Ces conditions doivent être relatives aux critères de la liste définie à l'article 3.2 3 de la convention à l'exclusion d'autres critères. Plusieurs catégories de bénéficiaires peuvent être définies, chacune correspondant à une valeur de subvention distincte (par exemple, pour distinguer les subventions à caractère social des subventions sans caractère social). Il est recommandé compléter le tableau ci-dessous pour chaque catégorie définie.

Critères	Condition sur le critère
Abonnement	imagine R Scolaire
Département du domicile	
Département de l'établissement fréquenté	
Âge	.
Statut externe ou demi-pensionnaire / interne	
Codage établissement ** « subventionné »/ « non subventionné »	
Risque de formation post-bac ***	
Codage établissement ** « C » / « L » / « N » / « contrôle »	
Statut apprenti / non apprenti	
Niveau d'enseignement (collégien / lycéen/autre)	
Classe	
Statut de boursier****	

* Si ce critère est conditionné, la matrice est établie par le Département et transmise à Comutitres.

** Si ce critère est conditionné, le codage est établi par le Département et transmis à Comutitres, pour chacun des établissements du référentiel défini à l'article 4.1.

*** Si ce critère est conditionné, les valeurs « risque » et « absence de risque » sont fournies par le Département et transmises à Comutitres, pour chacun des établissements du référentiel défini à l'article 4.1.

****Modalités de cette variable : « non boursier », « collégien boursier au 1er ou 2e taux », « collégien boursier au 3e taux », « lycéen boursier de moins de 10 parts de base ou d'échelon inférieur à 5 », « lycéen boursier de 10 parts de base ou de 5e ou 6e échelon » .

ANNEXE 2 « VALEUR DES SUBVENTIONS DEPARTEMENTALES »

Les abonnés imagine R Scolaire respectant les conditions précisées dans l'annexe « Critères d'attribution des subventions départementales » bénéficient d'une subvention, accordée par le Département _____, dont la valeur, à compter de la campagne 2017/2018, est indiquée dans le tableau ci-dessous.

Catégorie de bénéficiaires	Valeur de la subvention

ANNEXE 3 « VALEUR DES ACOMPTES »

La valeur d'un acompte pour les versements relatifs aux subventions de la campagne N/N+1 est égale à la valeur de cet acompte au tarif 2016-2017, telle qu'indiquée dans le tableau ci-dessous, actualisée des évolutions tarifaires des forfaits ImagineR Scolaire intervenues entre les tarifs 2016-2017 et les tarifs N/N+1. La valeur de ces évolutions tarifaires est notifiée par le STIF avant le 28 février.

-	Estimation d'une campagne au tarif 2016-2017	Valeur du 1er acompte (25% d'une campagne au tarif 2016-2017)	Valeur du 2e acompte (40% d'une campagne au tarif 2016-2017)	Valeur du 3e acompte (20% d'une campagne au tarif 2016-2017)
CD-75	337 000 €	84 000 €	135 000 €	67 000 €
CD-77	3 569 000 €	892 000 €	1 428 000 €	714 000 €
CD-78	4 289 000 €	1 072 000 €	1 716 000 €	858 000 €
CD-91	3 085 000 €	771 000 €	1 234 000 €	617 000 €
CD-93	825 000 €	206 000 €	330 000 €	165 000 €
CD-94	276 000 €	69 000 €	110 000 €	55 000 €
CD-95	1 548 000 €	387 000 €	619 000 €	310 000 €
STIF	2 114 000 €	529 000 €	846 000 €	423 000 €

	Estimation d'une campagne au tarif 2016-2017	Valeur du 1er acompte (65% d'une campagne au tarif 2016-2017)	Valeur du 2e acompte (20% d'une campagne au tarif 2016-2017)
CD 75	337 000 €	219 000 €	67 000 €
CD 77	3 569 000 €	2 320 000 €	714 000 €
CD 78	4 289 000 €	2 788 000 €	858 000 €
CD 91	3 085 000 €	2 005 000 €	617 000 €
CD 93	825 000 €	536 000 €	165 000 €
CD 94	276 000 €	179 000 €	55 000 €
CD 95	1 548 000 €	1 006 000 €	310 000 €
STIF	2 114 000 €	1 375 000 €	423 000 €

**ANNEXE 4 « CRITERES D'ATTRIBUTION ET VALEUR DES AIDES
DEPARTEMENTALES ACCORDEES PAR REMBOURSEMENT. »**

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/465
Séance du 5 octobre 2016

**RENOUVELLEMENT DE LA CONVENTION
RELATIVE A LA CARTE DE CIRCULATION POLICE**

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le rapport n°2016/465 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 30 septembre 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le projet de nouvelle convention entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France, le Ministère de l'Intérieur, la Régie Autonome des Transports Parisiens, la Société Nationale des Chemins de fer Français et l'Organisation Professionnelle des Transports en Ile-de-France, relative aux cartes de circulation Police pour les années 2017-2019 ;

ARTICLE 2 : d'autoriser le directeur général à signer la convention.

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

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



Valérie PÉCRESSE

CONVENTION RELATIVE AUX CARTES DE CIRCULATION POLICE

POUR LES ANNEES 2017, 2018 ET 2019

Vu le décret n°2006-781 du 3 juillet 2006 fixant les conditions et les modalités de règlement des frais occasionnés par les déplacements temporaires des personnels civils de l'État

Il est conclu une convention

entre

Le ministère de l'intérieur représenté par Jean-Marc Falcone, directeur général de la police nationale;

d'une part,

Les Transporteurs :

la Régie autonome des transports parisiens, inscrite au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le n° RCS B775 663 438 dont le siège est à Paris 12^e, 54 quai de la Rapée, désignée ci-après « la RATP » et représentée par Madame Patricia Delon, directrice du département commercial ;

la Société nationale des chemins de fer français, inscrite au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le n° RCS Paris B 552 049 447 dont le siège est à PARIS (14^eme), 34 avenue du Commandant Mouchotte, 75699 Paris Cedex 14, désignée ci-après « la SNCF » et représentée par Monsieur Alain Krakovitch, directeur des services de la Direction Transilien Ile de France ;

l'Organisation professionnelle des transports en Ile-de-France, association loi de 1901, n° de SIRET 435 403 472 00010, ayant son siège à Paris 9^eme, 32 rue Caumartin, désignée ci-après « OPTILE » et représentée par M. Thierry Colle, directeur général;

et

le syndicat des transports d'Ile-de-France, établissement public administratif dont le siège est à Paris 9^e , 39/41 rue de Chateaudun, désigné ci-après « le STIF » et représenté par Monsieur Laurent PROBST, directeur général, en vertu de la délibération du conseil du syndicat n°/..... du 5 octobre ;

d'autre part,

PREAMBULE

Une convention entre le ministère de l'Intérieur, la RATP, la SNCF, OPTILE et le STIF, approuvée par le conseil d'administration du STIF le 13 décembre 2012, définissait jusqu'à la fin de l'année 2015 les conditions de délivrance et de paiement de la carte de circulation

délivrée aux personnels des services actifs de la Police nationale. Cette convention a été prolongée par avenant, jusqu'au 31 décembre 2016 (décision du 07/10/2015).

Cette carte de circulation est distribuée sur une carte télébillettique nominative. Elle est valable uniquement en Ile de France sur les réseaux de transport public accessibles avec un forfait Navigo. Sa gestion est assurée par la RATP agissant pour son propre compte et en tant que mandataire de la SNCF et d'OPTILE. La présente convention vise à renouveler les dispositions de la convention précitée pour les années 2017 à 2019.

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1 : Objet de la convention.

La présente convention a pour objet de définir les conditions de délivrance et de paiement des « cartes de circulation Police ».

Article 2 : Caractéristiques principales de la carte.

La carte de circulation Police est un produit tarifaire composé d'une carte sans contact nominative, (sans photographie du porteur) sur laquelle est chargée un forfait annuel valide sur l'ensemble du réseau de transport public francilien accessible avec les forfaits Navigo.

Cette carte de circulation est strictement réservée aux fonctionnaires actifs de police servant sur le territoire de l'agglomération parisienne dans les départements de Paris, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne et affectés soit dans les services de la préfecture de police de Paris soit dans les directions et services d'administration centrale du ministère de l'intérieur et y exerçant leurs fonctions. Ces fonctionnaires ne peuvent disposer de la carte sur leur demande expresse, et en l'absence du bénéfice d'un véhicule administratif, que si les déplacements de l'agent justifiés par les besoins du service sont suffisamment fréquents (article 4 du décret 2006-781 du 3 juillet 2006).

Article 3 : Conditions tarifaires.

Le prix annuel de la carte de circulation Police est fixé pour l'année 2017 au tarif du forfait Navigo annuel toutes zones en vigueur au 1^{er} juillet 2016 soit 770 €.

Le prix de la carte de circulation police est égal, pour l'année N, au tarif du forfait Navigo annuel toutes zones en vigueur au 1^{er} juillet N-1.

Le STIF s'engage à communiquer chaque trimestre aux signataires des statistiques globales issues des données de validation télébillettique. Ces données permettront d'identifier le niveau d'utilisation des cartes de circulation.

Article 4 : Mandat.

Les Transporteurs mandatent la RATP en tant que représentant (ci-après nommé « le gestionnaire du titre ») en charge des opérations

- de gestion, fabrication, distribution des titres,
 - de la facturation et
- de la relation avec le ministère de l'Intérieur et la Préfecture de Police pour l'exécution de la présente convention.

Article 5 : Conditions de délivrance.

Le ministère de l'Intérieur et la Préfecture de Police adressent au gestionnaire du titre les demandes de carte au fur et à mesure des besoins, par transmission des fichiers contenant les données suivantes : nom, prénom, numéro de matricule, nature de la demande (première attribution, remplacement pour perte et vol, remplacement pour dysfonctionnement, changement de nom, mutation ayant un impact sur la facturation, fin de droit au titre).

Les cartes de circulation Police sont mises à la disposition du ministère de l'Intérieur et de la Préfecture de Police ainsi que de l'Institut national de la police scientifique dans un délai maximum de 5 jours ouvrés après réception de la demande par la RATP.

Article 6 : Service après-vente.

En cas de perte ou de vol d'une carte, le ministère de l'Intérieur ou la Préfecture de Police demande au gestionnaire du titre son remplacement via la transmission par fichier informatique du numéro de série de la carte. Ceci entraîne automatiquement la mise en opposition de la carte déclarée perdue ou volée, et la facturation d'un montant forfaitaire de 8 € TTC par carte remplacée.

De même, si le dysfonctionnement est dû au non respect des conditions d'utilisation de la carte par son titulaire, le remplacement de la carte donne lieu à une facturation de 8 €.

En cas de dysfonctionnement de la carte ou de changement de nom du titulaire, le ministère de l'Intérieur ou la Préfecture de Police demande au gestionnaire du titre le remplacement de la carte, via la transmission par fichier informatique du numéro de série de la carte. La remise de la nouvelle carte est conditionnée à la restitution de l'ancienne. Ce remplacement est réalisé à titre gracieux.

Article 7 : Respect de la réglementation d'exploitation.

Les titulaires de la carte de circulation Police sont soumis aux dispositions de police applicables aux transports en commun de voyageurs en vertu des lois et règlements en vigueur.

Article 8 : Mesures auprès des bénéficiaires.

D'une façon générale, le ministère de l'Intérieur et la Préfecture de Police s'engagent à prendre toutes mesures utiles en vue de faciliter l'application de la présente convention. Ils procéderont par instructions aux intéressés et leur rappelleront les obligations qui leur incombent eu égard à leurs fonctions.

Article 9 : Informatique et libertés

Conformément aux dispositions de la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, et de ses textes d'application, chaque partie est responsable pour son propre compte des formalités à effectuer auprès de la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés, préalablement à la mise en œuvre, en application de la présente convention, de traitement de données à caractère personnel.

Article 10 : Conditions de paiement

Les cartes délivrées font l'objet d'une facturation adressée par le gestionnaire du titre :

- mensuellement au ministère de l'Intérieur;
- trimestriellement à la Préfecture de Police et à l'Institut national de la police scientifique (INPS).

Les cartes de circulation Police délivrées par le gestionnaire du titre avant le 16 du mois M sont facturées pour une mensualité entière au titre du mois M, celles délivrées après le 15 du mois M n'étant prises en compte que le mois suivant (M+1).

Les cartes des agents affectés à la surveillance des réseaux de transport d'Ile-de-France (sous direction de la Police régionale des Transports - SDPRT -) ne donnent pas lieu à facturation. Les mutations des agents vers ce service et les départs de ce service sont communiqués au gestionnaire du titre par les procédures habituelles de transmission de fichiers, décrites à l'article 5.

En cas de fin de droit au titre d'un titulaire, le ministère de L'Intérieur, ou la Préfecture de Police restitue la carte au gestionnaire du titre. Les cartes restituées qui parviennent au gestionnaire du titre avant le 16 du mois M ne donnent pas lieu à facturation pour le mois M, celles restituées le 16 ou après le 16 du mois M sont facturées pour l'intégralité du mois M.

Les facturations sont faites sur la base de mensualités dont le prix est égal, par carte, à 1/12 du prix annuel défini à l'article 3 de la présente convention.

Le règlement de la facture est adressé au gestionnaire du titre, chacun pour sa part, par le ministère de l'Intérieur, par la Préfecture de Police et par l'Institut national de la police scientifique (INPS), dans les trente jours suivant la date de sa réception. A défaut, le ministère de l'Intérieur la Préfecture de Police et l'Institut national de la police scientifique (INPS) sont tenus au règlement des intérêts moratoires prévus par les textes en vigueur (**Décret n° 2013-269 du 29 mars 2013 relatif à la lutte contre les retards de paiement dans les contrats de la commande publique**), au taux d'intérêt appliqué par la Banque centrale européenne à ses opérations principales de refinancement les plus récentes, en vigueur au premier jour du semestre de l'année civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir, majoré de huit points de pourcentage.

Les clés de répartition des recettes de vente des cartes de circulation Police entre la RATP, la SNCF et OPTILE sont définies dans les contrats liant le STIF aux transporteurs. Les modalités effectives du partage des charges et des produits entre les transporteurs sont définies par conventions séparées entre les transporteurs et communiquées au STIF.

Article 11: Durée de validité des cartes

Les cartes de circulation Police ont une durée de validité maximale de 10 ans à compter de leur date d'émission.

Article 12 : Durée de la convention

La présente convention est conclue pour une durée de trois ans à compter du 1^{er} janvier 2017 pour prendre fin le 31 décembre 2019 inclus.

Avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les modalités de poursuite de l'objet de cette convention.

Article 13 : Résiliation

Tout manquement de l'une ou de l'autre des parties aux obligations qu'elle a en charge, aux termes de la présente convention, entraînera la résiliation de plein droit de celle-ci, un mois après mise en demeure d'exécuter par lettre recommandée avec accusé de réception demeurée sans effet, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

Par ailleurs, d'un commun accord, les parties peuvent résilier la présente convention par échange de courriers adressés par lettre recommandée avec accusé de réception.

Dans cette hypothèse, la résiliation prendra effet à compter de la date fixée par les parties.

Article 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 de Paris.

Fait à Paris le

en cinq originaux dont un sera remis à chaque signataire

Pour le Ministère de l'Intérieur,
Jean-Marc FALCONE

Pour OPTILE
Le Directeur général,
Thierry COLLE

Pour la RATP
La Directrice Commerciale
Patricia DELON

Pour la SNCF
Le Directeur général Transilien,
Alain KRAKOVITCH

Pour le STIF,
Le Directeur Général,
Laurent PROBST

**Délibération n°2016/467
Séance du 5 octobre 2016**

**MARCHE N° 2016-028
MARCHE DE TRAVAUX RELATIF A LA SIGNALISATION
FERROVIAIRE
NOUVELLE BRANCHE DU TRAM-TRAIN T4 JUSQU'A CLICHY-SOUS-
BOIS ET MONTFERMEIL**

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres du 15 septembre 2016 ;
- VU** le rapport n°2016/467 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 30 septembre 2016;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la société Systra, mandataire du STIF, sur le projet T4, à signer le marché n°2016-028 avec le groupement COLAS RAIL / AXIANS ;

ARTICLE 2 : Précise que la durée de ce marché est de 60 mois à compter de sa notification au titulaire ;

ARTICLE 3 : Précise que les montants sont les suivants :

Montant tranche ferme	635 940 € HT
Montant tranche optionnelle 1	308 001 € HT
Montant tranche optionnelle 2	351 974 € HT
Montant total	1 295 915 € HT

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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



Valérie PÉCRESE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2016/468
Séance du 5 octobre 2016**

**MARCHE 2016-19
CONTROLE DE LA QUALITE DE SERVICE DES TRANSPORTS
SCOLAIRES ADAPTES ET DES CIRCUITS SPECIAUX DANS LE
DEPARTEMENT DE L'ESSONNE (91)**

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres du 15 septembre 2016 ;
- VU** le rapport n°2016/468 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 30 septembre 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise le directeur général à signer le marché n°2016-019 avec la société SAS SCAT ;

ARTICLE 2 : Précise que la durée initiale de ce marché est de 12 mois à compter de sa notification au titulaire et qu'il peut être reconduit une fois.

ARTICLE 3 : Précise que ce marché à bons de commande est passé sans montant minimum et avec un maximum de 150 000 € HT par période contractuelle.

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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



Valérie PÉCRESE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/469
Séance du 5 octobre 2016

MARCHE 2016-040
CONTROLE DE FIN DE TRAVAUX DES OPERATIONS DE QUALITE DE
SERVICE FINANCEES PAR LE STIF

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres du 15 septembre 2016 ;
- VU** le rapport n°2016/469 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 30 septembre 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise le directeur général à signer le marché n°2016-040 avec les sociétés suivantes :

Lot 1	Alyo
Lot 2	AVR ingénierie
Lot 3	Alyo
Lot 4	Alyo

ARTICLE 2 : Précise que la durée initiale de ce marché est de 12 mois à compter de sa notification au titulaire et qu'il peut être reconduit trois fois ;

ARTICLE 3 : Précise que les montants minimum et maximum des différents lots de ce marché à bons de commande sont les suivants :

Lot 1	Lot 2	Lot 3	Lot 4
Sans montant minimum	Sans montant minimum	Sans montant minimum	Sans montant minimum
Montant maximum : 140 000 € HT	Montant maximum : 120 000 € HT	Montant maximum : 120 000 € HT	Montant maximum : 80 000 € HT

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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



Valérie PÉCRESSE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/470
Séance du 5 octobre 2016

MARCHE 2016-050

**ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE DANS L'ORGANISATION ET
LE TRAITEMENT DES DOSSIERS DE SUBVENTIONS RELATIFS AU
MATERIEL ROULANT DES OPERATEURS PRIVES D'ILE-DE-FRANCE**

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres du 15 septembre 2016 ;
- VU** le rapport n°2016/470 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 30 septembre 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise le directeur général à signer le marché n°2016-050 avec la société Pricewaterhouse Coopers ;

ARTICLE 2 : Précise que ce marché est conclu pour une durée de deux ans jusqu'au 31 décembre 2018 ;

ARTICLE 3 : Précise que la partie forfaitaire est passée pour un montant de 33 264 € HT ;

ARTICLE 4 : Précise que ce marché est passé sans montant minimum et avec un montant maximum de 700 000 € HT ;

ARTICLE 5 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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



Valérie PÉCRESSE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2016/471
Séance du 5 octobre 2016**

**MARCHE 2016-038
CONCEPTION D'UN OUTIL INFORMATIQUE DE RECUEIL DES
REPNSES AU QUESTIONNAIRE
DE L'ENQUETE GLOBALE TRANSPORT**

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres du 15 septembre 2016 ;
- VU** le rapport n°2016/471 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 30 septembre 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise le directeur général à signer le marché n°2016-038 avec la société ONEPOINT.

ARTICLE 2 : Précise que la durée de ce marché est de 48 mois à compter de sa notification au titulaire ;

ARTICLE 3 : Précise que le montant de la partie forfaitaire de ce marché est de 431 330 € HT ;

ARTICLE 4 : Précise que la partie unitaire de ce marché est passée sans montant minimum et avec un montant maximum de 80 000 € HT ;

ARTICLE 5 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France

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



Valérie PÉCRESSÉ

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2016/472
Séance du 5 octobre 2016**

MARCHE 2016-054

**CONSEIL GENERAL D'ACCOMPAGNEMENT ET DE DESIGN DE
SERVICE EN SIGNALÉTIQUE ET INFORMATION VOYAGEURS**

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres du 15 septembre 2016 ;
- VU** le rapport n°2016/472 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 30 septembre 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise le directeur général à signer le marché n°2016-054 avec la société Attoma ;

ARTICLE 2 : Précise que ce marché a une durée initiale de 24 mois avec possibilité de le reconduire une fois pour la même durée ;

ARTICLE 3 : Précise que la partie forfaitaire est passée pour un montant de 33 264 € HT ;

ARTICLE 4 : Précise que ce marché est passé sans montant minimum et avec un montant maximum de 500 000 € HT par période contractuelle ;

ARTICLE 5 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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



Valérie PÉCRESE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/473
Séance du 5 octobre 2016

MARCHE 2015-120
MISSION D'ANALYSE DE L'EXPLOITATION DE LIGNES REGULIERES
ROUTIERES DE TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres du 15 septembre 2016 ;
- VU** le rapport n°2016/473 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 30 septembre 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise le directeur général à signer le marché n°2015-120 avec la société TDE Transdata pour les lots 1 et 2 ;

ARTICLE 2 : Précise que ce marché a une durée de 48 mois à compter du 2 janvier 2017 ;

ARTICLE 3 : Précise que les montants des différents lots sont les suivants :

	Montant minimum	Montant maximum
Lot 1	Sans montant minimum	800 000 € HT
Lot 2	Sans montant minimum	400 000 € HT

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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



Valérie PÉCRESSÉ

Délibération n°2016/474
Séance du 5 octobre 2016

MARCHE 2016-042
MAITRISE D'ŒUVRE LIGNE T ZEN 4
ENTRE VIRY-CHATILLON ET CORBEIL-ESSONNES

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres du 15 septembre 2016 ;
- VU** le rapport n°2016/474 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 30 septembre 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise le directeur général à signer le marché n°2016-042 avec le groupement Ingérop / Richez Architecture / Richez Paysage ;

ARTICLE 2 : Précise que ce marché débute à compter de sa notification et s'achèvera au terme du délai de garantie de parfait achèvement des marchés de travaux.

A titre indicatif, le délai global d'exécution prévisionnel est de soixante-deux mois à compter de la date de notification du marché, incluant les périodes de garantie de parfait achèvement ;

ARTICLE 3 : Précise que les montants des tranches sont les suivants :

Tranche ferme	2 971 411. 36 € HT
Dont missions de base	2 122 656.23 € HT
Dont missions complémentaires	848 755. 13 € HT
Tranche optionnelle 1	103 240 € HT
Tranche optionnelle 2	211 540. 80 € HT

ARTICLE 4 : Précise que le taux de rémunération du maître d'œuvre est de 5.68 %.

ARTICLE 5 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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



Valérie PÉCRESSE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2016/475
Séance du 5 octobre 2016**

**MARCHE 2016-033
MISE EN ŒUVRE DE LA COMMUNICATION GLOBALE POST DUP
TRAMWAY ANTONY-CLAMART
(PROJET T10)**

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres du 15 septembre 2016 ;
- VU** le rapport n°2016/475 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 30 septembre 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la société Transamo, mandataire du STIF sur le projet Tramway Antony-Clamart (Projet T10) à signer le marché n°2016-033 avec la société SENNSE ;

ARTICLE 2 : Précise que ce marché a une durée de 96 mois à compter de sa notification;

ARTICLE 3 : Précise que ce marché est passé sans montant minimum et avec un montant maximum de 3M€ HT ;

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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



Valérie PÉCRESSE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2016/477
Séance du 5 octobre 2016**

**MARCHE 2016-076
TRAM-TRAIN MASSY-EVRY
OUVRAGE D'ART N°15 (OA15)**

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres du 15 septembre 2016 ;
- VU** le rapport n°2016/477 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 30 septembre 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la société Transamo, mandataire du STIF sur l'opération TTME, à signer le marché n°2016-076 avec la société EIFFAGE GENIE CIVIL ;

ARTICLE 2 : Précise que ce marché est conclu pour une durée initiale de 24 mois (dont 12 mois de GPA) à compter de sa notification ;

ARTICLE 3 : Précise que le montant de ce marché est de 984 249,85 € HT ;

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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



Valérie PÉCRESSE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2016/479
Séance du 5 octobre 2016**

**MARCHE 2016-079
TIERCE MAINTENANCE APPLICATIVE DU SYSTEME
D'INFORMATION DECISIONNEL DES VALIDATIONS
TELEBILLETQUES (SIDV)**

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, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres du 15 septembre 2016 ;
- VU** le rapport n°2016/479 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 30 septembre 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise le directeur général à signer le marché n°2016-079 avec la société CAPGEMINI ;

ARTICLE 2 : Précise que ce marché a une durée de 12 mois ;

ARTICLE 3 : Précise que la partie forfaitaire est passée pour un montant de 403 875,00 € HT ;

ARTICLE 4 : Précise que ce marché est passé avec un montant minimum de 500 000,00 € HT et avec un montant maximum de 1 500 000, 00 € HT;

ARTICLE 5 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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



Valérie PÉCRESSÉ

**Délibération n°2016/480
Séance du 5 octobre 2016**

**DISPOSITIONS RELATIVES
A LA GESTION DES RESSOURCES HUMAINES
INSTAURATION D'UNE IHTS DANS LE CADRE DE LA
MISE EN PLACE DES MARCHÉS « TRANSPORT ADAPTÉ »**

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, L.3111-14 à L.3111-6 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** la loi n°83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires ;
- VU** la loi n°84-53 du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France
- VU** le décret n°91-875 du 6 septembre 1991 pris pour l'application du 1^{er} alinéa de l'article 88 de la loi du 26 janvier 1984 précitée ;
- VU** le décret n°2002-60 du 14 janvier 2002 relatif aux indemnités horaires pour travaux supplémentaires modifié ;
- VU** les crédits inscrits au budget ;
- VU** la délibération n°2006/0259 du 29 mars 2006 modifiée portant adoption du régime indemnitaire ;
- VU** le rapport n°2016/480 ;

CONSIDERANT que, conformément à l'article 2 du décret n° 91-875 susvisé, il appartient à l'assemblée délibérante de prévoir, dans les limites prévues par les textes susvisés, les conditions d'attribution des indemnités applicables au personnel de la collectivité ;

CONSIDERANT le surcroît de travail occasionné par la mise en place des marchés « transport adapté » ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Il est institué du 1^{er} juin au 31 octobre 2016, dans les limites des textes applicables aux agents de l'Etat, une indemnité horaire pour travaux supplémentaires au bénéfice des fonctionnaires et agents non titulaires du STIF intervenant dans le cadre de la mise en place des marchés « transport adapté » pour la rentrée scolaire 2016-2017.

ARTICLE 2 : Les dépenses correspondantes seront imputées au chapitre 64-dépenses de personnel.

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

La présidente du conseil du Syndicat
des transports d'Ile-de-France



Valérie PECRESSE



DECISION n° 20160425

du 24 AOUT 2016

**PATRIMOINE –
ACQUISITION D'UN BIEN SITUÉ AU 191-193 BD PASTEUR A LES-
PAVILLONS-SOUS-BOIS
Parcelle cadastrée section Y n° 161**

**POUR LA REALISATION DU PROJET DU DEBRANCHEMENT DU T4 VERS
CLICHY-SOUS-BOIS ET MONTFERMEIL**

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

- VU** le code des transports ;
- VU** le code de l'expropriation ;
- VU** le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques et notamment l'article L 1211-1 dudit Code ;
- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment les articles L 1311-9 à L 1311-12 dudit Code ;
- 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** la délibération du Conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France n° 2012/0098 du 11 avril 2012 portant approbation du schéma de principe, du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, de la convention de financement avant projet et premières acquisitions foncières du T4 à Clichy-sous-Bois et Montfermeil ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France n°2013/178 du 10 juillet 2013 portant déclaration de projet ;
- VU** l'arrêté préfectoral n° 2013-2453 du 12 septembre 2013 qui déclare d'utilité publique le projet du tramway T4 au profit du STIF, de RFF (SNCF Réseau) et de la SNCF ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du STIF n° 20160302 du 13 juillet 2016 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment son article 1.7.1 ;
- VU** la décision du Directeur Général n° 20160394 du 13 juillet 2016 portant délégation de signature ;
- VU** l'avis de France Domaine en date du 27 mai 2016 ;

CONSIDERANT que le bien, situé sur la commune de LES-PAVILLONS-SOUS-BOIS (département de la Seine-Saint-Denis) sis 191-193 boulevard Pasteur, composé d'une parcelle cadastrée section Y n° 161 d'une contenance cadastrale de 691 m², consiste en un terrain nu ;

CONSIDERANT la nécessité de l'acquérir et d'en disposer pour la réalisation des travaux du projet du débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil considéré d'intérêt public et notamment la réalisation d'un parc de stationnement automobile compensatoire ;

CONSIDERANT l'opportunité d'acquérir le bien à l'amiable et les négociations menées avec les propriétaires ;

CONSIDERANT que la valeur vénale prévue respecte l'avis de France Domaine ;

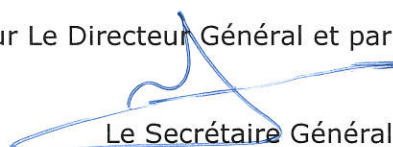
DECIDE :

ARTICLE 1 : de procéder à l'acquisition du bien sis 191-193 boulevard Pasteur à LES-PAVILLONS-SOUS-BOIS, composé de la parcelle cadastrée section Y n° 161 d'une contenance cadastrale de 691 m², qui consiste en un terrain, libre de toute occupation, appartenant à M. et Mme JAKUBOWICZ, pour la somme de TROIS CENT SOIXANTE-DIX MILLE EUROS (370 000€), frais notariés non inclus ;

ARTICLE 2 : la somme de 370 000€, exigée pour la présente acquisition, sera portée au budget de l'opération de transport ;

ARTICLE 3 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des transports d'Île-de-France sis 39 bis-41 rue de Châteaudun à Paris, 9^{ème} arrondissement et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Île-de-France.

Pour Le Directeur Général et par délégation

A blue ink signature, appearing to be 'Julien MATABON', is written over the text 'Le Secrétaire Général'.

Le Secrétaire Général

Julien MATABON



DECISION n° 20160427

du

01 SEP 2016

01 SEP. 2016

**PATRIMOINE –
PRISE DE POSSESSION D'UN BIEN SITUÉ 2 RUE DE LA TUILERIE A
MONTFERMEIL (93)
Parcelle cadastrée section D n° 521**

**POUR LA REALISATION DU PROJET DU DEBRANCHEMENT DU T4 VERS
CLICHY-SOUS-BOIS ET MONTFERMEIL**

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

- VU** le code des transports ;
- VU** le code de l'expropriation ;
- VU** le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques et notamment l'article L 1211-1 dudit Code ;
- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment les articles L 1311-9 à L 1311-12 dudit Code ;
- 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** la délibération du Conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France n° 2012/0098 du 11 avril 2012 portant approbation du schéma de principe, du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, de la convention de financement avant projet et premières acquisitions foncières du T4 à Clichy-sous-Bois et Montfermeil ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France n°2013/178 du 10 juillet 2013 portant déclaration de projet ;
- VU** l'arrêté préfectoral n° 2013-2453 du 12 septembre 2013 qui déclare d'utilité publique le projet du tramway T4 au profit du STIF, de RFF (SNCF Réseau) et de la SNCF ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du STIF n° 20160302 du 13 juillet 2016 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment son article 1.7.1 ;
- VU** la décision du Directeur Général n° 20160394 du 13 juillet 2016 portant délégation de signature ;
- VU** l'ordonnance d'expropriation du 26 avril 2016 délivrée par le juge des expropriations du Tribunal de Grande Instance de Bobigny (93) ;
- VU** L'avis de France Domaine en date du 20 mai 2016 ;

CONSIDERANT que le bien, composé d'une parcelle, cadastrée section D n° 521, sis 2 rue des tuileries à MONTFERMEIL (département de la Seine-Saint-Denis), d'une contenance cadastrale de 1 m², consiste en un trottoir ;

CONSIDERANT la nécessité de prendre possession du bien et d'en disposer pour la réalisation des travaux du projet du débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil ;

CONSIDERANT l'intérêt public d'une telle prise de possession ;

CONSIDERANT l'opportunité de prendre possession du bien à l'amiable et les négociations menées avec le propriétaire ;

CONSIDERANT que la valeur vénale prévue respecte l'avis de France Domaine ;

DECIDE :

ARTICLE 1 : de procéder à la prise de possession du bien, cadastrée section D n° 521, sis 2 rue des tuileries à MONTFERMEIL (département de la Seine-Saint-Denis), d'une contenance cadastrale de 1 m² et qui consiste en un trottoir, appartenant la société AREPA GENERATIONS, pour un montant de TROIS CENT EUROS (300€), frais notariés non inclus ;

ARTICLE 2 : la somme de 300€ exigée pour la présente acquisition, sera portée au budget de l'opération de transport ;

ARTICLE 3 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des transports d'Île-de-France sis 39 bis-41 rue de Châteaudun à Paris, 9^{ème} arrondissement et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Île-de-France.

Pour Le Directeur Général et par délégation


Le Secrétaire Général

~~Julien MATABON~~



DECISION n°

20160481

du

15 SEP. 2016

**PATRIMOINE –
ACQUISITION D'UN BIEN SITUÉ 17 RUE DE SAVIGNY
A MORSANG-SUR-ORGE (91)
Parcelles cadastrées section AD n° 15**

**POUR LA REALISATION DU PROJET DU TRAM-TRAIN ENTRE
MASSY ET EVRY**

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

- VU** le Code des transports ;
- VU** le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- VU** le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques et notamment l'article L.1211-1 dudit Code ;
- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment les articles L.1311-9 à L.1311-12 dudit Code ;
- 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** la Délibération du Conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France n° 2014/248 du 5 juin 2014 portant approbation de l'avant-projet ;
- VU** l'Arrêté préfectoral n°2013-PREF.DRCL/BEPAFI/SSAF/406 du 22 août 2013 qui déclare d'utilité publique le projet du tramway Tram-Train entre Massy et Evry au profit du STIF, de RFF (SNCF Réseau) et de la SNCF ;
- VU** l'Arrêté préfectoral n°2016-PREF-DRCL/BEOAFI/SSAF-29 du 21 janvier 2016 portant cessibilité des parcelles de terrain nécessaires à la réalisation du projet du tramway Tram-Train entre Massy et Evry au profit du STIF, de RFF (SNCF réseau) et de la SNCF ;
- VU** l'Ordonnance d'expropriation du 15 juin 2016 délivrée par Mme le Juge de l'Expropriation du département de l'Essonne ;
- VU** la Délibération du Conseil d'administration du STIF n° 2016/302 du 13 juillet 2016 portant délégation d'attributions du Conseil au Directeur général et notamment son article 1.7.1 ;
- VU** la Décision du Directeur Général n° 20160436 du 5 septembre 2016 portant délégation de signature ;
- VU** l'Avis du Service du Domaine de la Direction Générale des Finances Publiques en date du 05 décembre 2013 ;

CONSIDERANT la nécessité de prendre possession de la parcelle bâtie, occupée, cadastrée section AD n° 15 sise 17 rue de Savigny à MORSANG-SUR-ORGE (91), d'une contenance cadastrale de 800 m² et d'en disposer pour la réalisation des travaux du projet du Tram-Train entre Massy et Evry ;

CONSIDERANT l'intérêt public d'une telle acquisition foncière ;

CONSIDERANT l'opportunité d'acquérir le bien à l'amiable et les négociations menées avec le propriétaire du bien (Société ADOMA);

CONSIDERANT que la valeur vénale prévue respecte l'avis de France Domaine ;

DECIDE :

ARTICLE 1 : de procéder à la prise de possession de la parcelle bâtie, occupée, cadastrée section AD n°15 sise au 17 rue de Savigny à MORSANG-SUR-ORGE (91), d'une superficie de 800 m², appartenant à la société ADOMA, pour un montant de 207 184 euros Hors Taxes et hors frais notariés. Ce prix est décomposé comme suit :

- Indemnité principale : 187 440 euros,
- Indemnité de remploi : 19 744 euros.

ARTICLE 2 : la somme de 207 184 euros Hors Taxes et hors frais notariés, exigée pour la présente acquisition, sera reportée au budget de l'opération de transport ;

ARTICLE 3 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des transports d'Île-de-France sis 39 bis-41 rue de Châteaudun à Paris, 9^{ème} arrondissement et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Île-de-France.

Pour le Directeur Général et par délégation

A blue ink signature, appearing to be 'Julien MATABON', is written over a horizontal line.

Le Secrétaire Général

Julien MATABON



DECISION n°20160482

du 20 septembre 2016

**PATRIMOINE –
ACQUISITION D'UN BIEN SITUE 5592 D N36
A SACLAY (91)
Parcelle cadastrée section ZT n° 88 lot B**

**POUR LA REALISATION DU PROJET DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE
PROPRE ENTRE MASSY ET SACLAY**

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

- VU** le Code des transports ;
- VU** le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- VU** le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques et notamment l'article L.1211-1 dudit Code ;
- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment les articles L.1311-9 à L.1311-12 dudit Code ;
- 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** la Délibération du Conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France n° 2012/0290 du 10 octobre 2012 portant approbation de l'avant-projet du Transport en commun en site propre entre Massy et Saclay ;
- VU** la Délibération du Conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France n°2012/0162 du 6 juin 2012 portant déclaration de projet ;
- VU** la Délibération du Conseil d'administration du STIF n° 2016/302 du 13 juillet 2016 portant délégation d'attributions du Conseil au Directeur général et notamment son article 1.7.1 ;
- VU** la Décision du Directeur Général n° 20160436 du 5 septembre 2016 portant délégation de signature ;
- VU** l'Avis du Service du Domaine de la Direction Générale des Finances Publiques en date du 18 avril 2016 ;

CONSIDERANT la nécessité d'acquérir la parcelle non bâtie, cadastrée section ZT n° 88 lot B sise 5592 D N36 à SACLAY (91), d'une contenance cadastrale de 2599 m² et d'en disposer pour la réalisation des travaux du projet de Transport en commun en site propre entre Massy et Saclay ;

CONSIDERANT l'intérêt public d'une telle acquisition foncière ;

CONSIDERANT l'opportunité d'acquérir le bien à l'amiable et les négociations menées avec le propriétaire du bien (CEA) ;

CONSIDERANT que la valeur vénale prévue respecte l'avis de France Domaine ;

DECIDE :

ARTICLE 1 : de procéder à l'acquisition de la parcelle non bâtie, cadastrée section ZT n°88 lot B sise au 5592 D N36 à SACLAY (91), d'une superficie de 2599 m², appartenant au CEA, pour un montant de 78 000 euros Hors Taxes et hors frais notariés.

ARTICLE 2 : la somme de 78 000 euros Hors Taxes et hors frais notariés, exigée pour la présente acquisition, sera reportée au budget de l'opération de transport ;

ARTICLE 3 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des transports d'Île-de-France sis 39 bis-41 rue de Châteaudun à Paris, 9^{ème} arrondissement et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Île-de-France.

Pour le Directeur Général et par délégation

A blue ink signature, appearing to be 'J. MATABON', is written over a horizontal line.

Le Secrétaire Général

Julien MATABON



Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20160926-20160483-AR
Date de télétransmission : 26/09/2016
Date de réception préfecture : 26/09/2016

DECISION n° 20160483

du 26 SEP. 2016

**CONSIGNATION D'UNE INDEMNITE D'EXPROPRIATION
POUR LA REALISATION DU PROJET DU TRAM-TRAIN ENTRE
MASSY ET EVRY**

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

- VU** le Code des transports ;
- VU** le Code de l'expropriation, notamment ses articles R.323-3, R.323-8 et R.323-10 ;
- VU** le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques ;
- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- 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** la Délibération du Conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France n° 2014/248 du 05 juin 2014 portant approbation de l'avant-projet relatif au Tram-Train Massy-Evry ;
- VU** l'Arrêté préfectoral n°2013-PREF.DRCL/BEPAFI/SSAF/406 du 22 août 2013 qui déclare d'utilité publique le projet du tramway Tram-Train entre Massy et Evry au profit du STIF, de RFF (SNCF Réseau) et de la SNCF ;
- VU** l'arrêté préfectoral n°2016-PREF-DRCL/BEOAFI/SSAF-29 du 21 janvier 2016 portant cessibilité des parcelles de terrain nécessaires à la réalisation du projet du tramway Tram-Train entre Massy et Evry au profit du STIF, de RFF (SNCF réseau) et de la SNCF ;
- VU** l'Ordonnance d'expropriation du 15 juin 2016 délivrée par Mme le Juge de l'Expropriation du département de l'Essonne ;
- VU** le Jugement rendu le 12 octobre 2015 par Madame le Juge de l'Expropriation du Département de l'ESSONNE fixant à 104 000 € (cent quatre mille euros), le montant de l'indemnité d'éviction du locataire présent sur la parcelle AD 384, sise sur la commune de MORSANG-SUR-ORGE, se nommant :

Société à responsabilité limitée AEI :

Représentée par Monsieur Antoine NUNES, en qualité de gérant
Immatriculée au RCS d'EVRY, sous le n° 421 443 045
Sis : 19 rue de Savigny à Morsang-sur-Orge (91390)

- VU** la Délibération du Conseil d'administration du STIF n° 2016/302 du 13 juillet 2016 portant délégation d'attributions du Conseil au Directeur général et notamment son article 1.7.1 ;
- VU** la Décision du Directeur Général n° 20160436 du 5 septembre 2016 portant délégation de signature ;

VU l'Avis à tiers détenteur n°ATD 2015110064 émit par la Direction générale des finances publiques le 27 novembre 2015 fixant à 110 674,42 euros (cent dix mille six cent soixante-quatorze euros et quarante-deux centimes) le montant des impositions, pénalités, frais accessoires privilégiés dus par la SARL AEI;

CONSIDERANT l'avis à tiers détenteur, le STIF se trouve ainsi dans l'impossibilité de pouvoir procéder au paiement de l'indemnité judiciairement fixée ;

CONSIDERANT que la prise de possession interviendra conformément aux dispositions de l'article L.15-1 du Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique (ancien Code), l'article L.231-1 du Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique (nouveau Code);

DECIDE :

ARTICLE 1 : conformément à l'article R.13-65 du Code de l'Expropriation (ancien Code), l'article R.323-8 du Code de l'Expropriation (nouveau Code), la somme de **104 000 € (cent quatre mille euros)** correspondant à l'indemnité d'éviction du locataire fixée par le jugement du 12 octobre 2015, sera consignée à la Caisse des Dépôts et Consignations au bénéfice du locataire évincé cité ci-dessus, car :

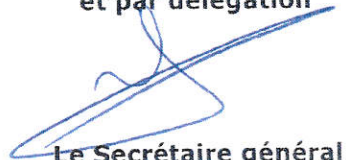
- le droit du réclamant est contesté par des tiers (article R.13-65 2° du Code de l'Expropriation (ancien Code), article R.323-8 2° du Code de l'Expropriation (nouveau Code)) ;
- il existe des oppositions à paiement (article R.13-65 5° du Code de l'Expropriation (ancien Code), article R.323-8 5° du Code de l'Expropriation (nouveau Code)).

ARTICLE 2 : ampliation de la présente décision sera remise à Monsieur le Directeur départemental des finances publiques pour lui permettre d'effectuer, en sa qualité de préposé à la Caisse des Dépôts et Consignations, la consignation de la somme sus-indiquée ; cette consignation sera notifiée à l'expropriée conformément aux dispositions de l'article R.13-75 du Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique (ancien Code), R.323-9 du Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique (nouveau Code) ;

ARTICLE 3 : le règlement ne pourra intervenir que sur décision de déconsignation prise dans les mêmes formes ;

ARTICLE 4 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du STIF, et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

**Pour le directeur général
et par délégation**



**Le Secrétaire général
Julien Matabon**

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision n° 2016-0435

DU 12 SEP. 2016

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

Le Directeur Général du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports, notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 et R 1241-1 et suivants ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la décision n° 2016-0133 du 30 mars 2016 de la Présidente du Conseil du STIF portant nomination de Monsieur Laurent PROBST en qualité de directeur général du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU la délibération n° 2016-0302 du 13 juillet 2016 portant délégation d'attributions du Conseil au directeur général ;

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 Société de Saint-Vincent-de-Paul située 120 avenue du Général Leclerc, 75014 Paris et enregistrée sous le n° siren est 784 314 486 00046, est reconnue d'utilité publique par décret du 1^{er} mai 1927,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que la Société de Saint-Vincent-de-Paul a pour mission de soutenir par le versement d'aides financières, d'allocation ou de subventions les missions réalisées par des œuvres, des associations et tout organisme d'entraide adhérent à l'association et intervenant auprès des personnes en situation d'extrême précarité,
- que par ailleurs, le financement de l'association relève principalement de la générosité du public,
- qu'en outre, l'activité est exercée par du personnel salarié avec le concours de nombreux bénévoles,
- que dès lors, l'association a démontré le caractère social de son activité,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code général des collectivités territoriales sont ainsi remplies.

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : L'association dite Société de Saint-Vincent-de-Paul est exonérée du paiement du versement de transport pour une durée de trois ans à compter de la date de notification de la présente décision.

ARTICLE 2 : Cette décision est non cessible.

ARTICLE 3 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Paris, immeuble le Brabant, 11 rue de Cambrai, 75945 Paris cedex 19.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Le Directeur Général



Laurent PROBST

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision n° 2016-0437

DU 12 SEP. 2016

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

Le Directeur Général du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports, notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 et R 1241-1 et suivants ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la décision n° 2016-0133 du 30 mars 2016 de la Présidente du Conseil du STIF portant nomination de Monsieur Laurent PROBST en qualité de directeur général du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU la délibération n° 2016-0302 du 13 juillet 2016 portant délégation d'attributions du Conseil au directeur général ;

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 La Guilde Européenne du Raid située 7 rue Pasquier, 75008 Paris et enregistrée sous le n° siret est 316 099 597 00049, est reconnue d'utilité publique par décret du 21 décembre 1981,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que l'association mène des actions de solidarité internationale au bénéfice des populations en difficulté en participant à la réalisation de projets humanitaires et de développement,
- que par ailleurs, le financement de l'association relève principalement de la générosité du public et de partenaires privés,
- qu'en outre, l'activité est exercée par du personnel salarié avec le concours de nombreux bénévoles et volontaires de solidarité internationale,
- que dès lors, l'association La Guilde Européenne du Raid a démontré le caractère social de son activité,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code général des collectivités territoriales sont ainsi remplies.

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : L'association La Guilde Européenne du Raid est exonérée du paiement du versement de transport pour une durée de trois ans à compter de la date de notification de la présente décision.

ARTICLE 2 : Cette décision est non cessible.

ARTICLE 3 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Paris, immeuble le Brabant, 11 rue de Cambrai, 75945 Paris cedex 19.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Le Directeur Général



Laurent PROBST

Décision n° 2016/0487

du 12/10/2016

**INAUGURATION DE LA LIGNE 20
« VILLIERS-LE-BEL / GONESSE / ARNOUVILLE RER D – PARC
DES EXPOSITIONS RER B » (BHNS)**

Le directeur du développement, des affaires économiques et tarifaires,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile de France ;
- VU** la décision n°2006/0407 du 13 juillet 2016 du Directeur Général du Syndicat des Transports d'Ile de France et notamment son article 2 portant délégation de signature à Monsieur Olivier NALIN ;

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : L'accès à la ligne BHNS 20 « Villiers-le-Bel / Gonesse / Arnouville RER D - Parc des Expositions RER B » sera gratuit le samedi 19 novembre 2016 jour de son inauguration.

ARTICLE 2 : la présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile de France.



Olivier NALIN